

**UNIVERSITAT JAUME I DE CASTELLÓN**  
**FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y ECONÓMICAS**  
**DEPARTAMENTO DE DERECHO PRIVADO**

**RÉGIMEN JURÍDICO DE LA UTILIZACIÓN DE  
VAGONES PARTICULARES EN TRÁFICO  
FERROVIARIO**

TESIS DOCTORAL

PRESENTADA POR:

**ACHIM PUETZ**

DIRIGIDA POR:

**PROF. DR. D. FERNANDO MARTÍNEZ SANZ**

CASTELLÓN DE LA PLANA, 2008



*Quonia labilis est memoria, & rerum multitudini non sufficit, instrumentorum solennitas necessario est inuenta: ut quod per lapsum temporis a pectoris hospitio est elapsum, per paginae beneficium in integrum restitueretur.*

FORUM TUROLII



# ÍNDICE

<b>ABREVIATURAS</b> .....	<b>5</b>
<b>CAPÍTULO I – ASPECTOS GENERALES</b> .....	<b>9</b>
I. INTRODUCCIÓN .....	11
II. SISTEMA DE FUENTES NORMATIVAS .....	15
1. <i>Derecho uniforme</i> .....	16
1.1 El “Sistema COTIF” .....	19
1.1.1 COTIF .....	19
1.1.2 Reglas Uniformes CIM .....	23
1.1.3 Reglas Uniformes CUV .....	25
1.1.4 Reglas Uniformes APTU y ATMF .....	26
1.1.5 Contrato Uniforme de Utilización .....	29
1.2 RIV, fichas UIC y condiciones generales de la contratación.....	30
1.3 Derecho comunitario europeo .....	31
1.3.1 La adhesión de la Comunidad Europea al COTIF.....	31
1.3.2 La interpretación uniforme del COTIF por parte del Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas .....	35
2. <i>Derecho nacional</i> .....	38
III. LA POLÍTICA COMÚN DE TRANSPORTES COMO CONDICIONANTE PARA LA MODIFICACIÓN DEL COTIF .....	39
1. <i>La política europea de ferrocarriles</i> .....	40
1.1 Normativa aplicable al transporte por ferrocarril.....	41
1.2 La liberalización de la actividad de transporte por ferrocarril .....	44
1.2.1 El “primer paquete ferroviario” .....	46
1.2.2 El “segundo paquete ferroviario” .....	50
1.2.3 El “tercer paquete ferroviario” .....	50
1.3 Otros conjuntos normativos.....	51
2. <i>Las repercusiones de la liberalización ferroviaria sobre los principios tradicionales del Derecho ferroviario internacional</i> .....	53
2.1 El sistema de líneas .....	54
2.2 Obligación de transportar .....	57
<b>CAPÍTULO II – LA UTILIZACIÓN DE VAGONES PARTICULARES EN EL NUEVO MARCO FERROVIARIO EUROPEO: ASPECTOS OBJETIVOS Y SUBJETIVOS</b> .....	<b>65</b>
I. ÁMBITO OBJETIVO DE LA UTILIZACIÓN DE VAGONES PARTICULARES: EL CONCEPTO DE “VAGÓN PARTICULAR” .....	67
1. <i>El concepto de “vagón particular” con anterioridad a la entrada en vigor del Protocolo de Vilna</i> .....	67
2. <i>El concepto de “vagón particular” en la actualidad</i> .....	72
2.1 El vagón particular como vehículo (ferroviario) .....	74
2.2 La titularidad del vagón.....	75
2.3 Hacia una definición moderna del vagón particular .....	77
II. ASPECTOS JURÍDICO-PRIVADOS DE LA FINANCIACIÓN DE LAS EMPRESAS DEL SECTOR FERROVIARIO .....	78
1. <i>Garantías crediticias y formas de financiación en el Derecho interno: especial referencia a la hipoteca mobiliaria y la prenda sin desplazamiento</i> .....	79
1.1 Bienes susceptibles de hipoteca mobiliaria .....	80
1.1.1 Hipoteca mobiliaria sobre vagones ferroviarios .....	81
1.1.2 Hipoteca mobiliaria sobre el material tractor .....	83
1.2 Requisitos en cuanto a la titularidad del bien y aspectos registrales.....	86
2. <i>Las garantías internacionales sobre elementos de equipo móvil: el Convenio de Ciudad del Cabo de 16 de noviembre de 2001 y el Protocolo de Luxemburgo de 23 de febrero de 2007</i> .....	89
2.1 Concepto de garantía internacional .....	91
2.2 Constitución de la garantía internacional .....	93
2.2.1 Forma escrita.....	94
2.2.2 Posibilidad de disponer del bien.....	94
2.2.3 Identificación del bien.....	96
2.2.4 Obligación garantizada.....	96

2.3 Bienes susceptibles de garantía internacional y aspectos registrales.....	97
2.3.1 Identificación del bien en el acuerdo que crea o prevé la garantía internacional.....	98
2.3.2 Identificación a efectos de inscribir la garantía en el Registro internacional.....	99
2.3.3 La garantía internacional futura.....	103
2.4 Ventajas e inconvenientes de la garantía internacional.....	104
2.4.1 Gastos de constitución de una garantía internacional.....	105
2.4.2 <i>Notice filing, deed filing</i> y registro con control de legalidad.....	106
2.4.3 Ejecución del bien e insolvencia del deudor.....	108
a) Rango de la garantía internacional.....	108
b) Facultades del acreedor en caso de incumplimiento.....	112
c) Garantía internacional e insolvencia del deudor.....	115
aa) Ley aplicable.....	118
bb) Prohibición y paralización de acciones individuales.....	119
cc) Compraventa a plazos, leasing y concurso del deudor.....	121
3 <i>A modo de conclusión: ¿conviene que España ratifique el Convenio de Ciudad del Cabo y el Protocolo de Luxemburgo?</i> .....	123
III. LA ADMISIÓN DEL VAGÓN AL TRÁFICO: VALIDACIÓN, AUTORIZACIÓN DE PUESTA EN SERVICIO Y AUTORIZACIÓN DE CIRCULACIÓN.....	125
1. <i>Validación y autorización de puesta en servicio del material rodante ferroviario</i> .....	125
2. <i>Autorización de circulación del material rodante ferroviario</i> .....	129
3. <i>Valoración crítica de los procedimientos de validación y de autorización de circulación en Derecho español</i> .....	133
4. <i>Registro del material rodante ferroviario</i> .....	140
IV. ÁMBITO SUBJETIVO DE LA UTILIZACIÓN DE VAGONES PARTICULARES: PERSONAS IMPLICADAS.....	143
1. <i>El poseedor del vagón</i> .....	143
1.1 Cuestiones terminológicas.....	144
1.2 El concepto de poseedor del vagón particular.....	146
1.2.1 El poseedor del vagón particular como mediador en el transporte de mercancías.....	149
1.2.2 El poseedor del vagón particular como porteador.....	151
2. <i>La empresa ferroviaria</i> .....	154
3. <i>El administrador de infraestructuras ferroviarias</i> .....	155
4. <i>El arrendatario del vagón</i> .....	158
4.1 El arrendamiento a medio y largo plazo.....	159
4.2 El arrendamiento a corto plazo.....	161
5. <i>El cargador</i> .....	163
<b>CAPÍTULO III – LA UTILIZACIÓN DE VAGONES PARTICULARES EN EL NUEVO MARCO FERROVIARIO EUROPEO: ASPECTOS CONTRACTUALES.....</b>	<b>167</b>
I. EL MARCO ESTRUCTURAL Y FUNCIONAL DE LOS CONTRATOS DE UTILIZACIÓN DEL VAGÓN.....	169
1. <i>La situación con anterioridad a la entrada en vigor del Protocolo de Vilna: el contrato de matriculación</i> .....	170
1.1 Naturaleza jurídica del contrato de matriculación.....	173
1.1.1 El contrato de matriculación como contrato de comodato.....	175
1.1.2 El contrato de matriculación como contrato de arrendamiento.....	177
1.1.3 El contrato de matriculación como contrato de depósito.....	178
1.1.4 El contrato de matriculación como contrato de gestión de negocios ajenos.....	180
1.1.5 El contrato de matriculación como contrato (marco) de transporte.....	181
a) Naturaleza jurídica del vagón en relación con el contrato de transporte: mercancía o medio de transporte.....	182
b) Efectos de la consideración del vagón como medio de transporte.....	190
1.1.6 El contrato de matriculación como contrato <i>sui generis</i> .....	191
1.2 El “estatuto jurídico” del vagón particular.....	192
2. <i>El nuevo marco contractual para la utilización de vagones en el transporte de mercancías por ferrocarril</i> .....	193
2.1 Marco estructural de las relaciones contractuales en torno a la utilización de vagones particulares.....	194
2.1.1 Naturaleza jurídica del Contrato Uniforme de Utilización.....	196
a) El Contrato Uniforme de Utilización como contrato plurilateral.....	197
aa) Particularidades respecto de la celebración del contrato: la adhesión a contrato de estructura abierta.....	199
bb) Particularidades respecto de la estructura organizativa y patrimonial.....	202
cc) Particularidades respecto de la modificación del CUU.....	209
dd) Particularidades respecto de la denuncia del contrato y la exclusión de contratantes.....	210

b) El Contrato Uniforme de Utilización como contrato preliminar.....	213
aa) El Contrato Uniforme de Utilización como contrato preliminar sinalagmático.....	214
bb) El Contrato Uniforme de Utilización como contrato preliminar unilateral, promesa de contrato o como contrato de opción.....	219
cc) El Contrato Uniforme de Utilización como pactum de contrahendo en sentido lato.....	221
dd) Contenido de la obligación de contratar en relación con la pluralidad de empresas parte en el contrato.....	225
ee) Consecuencias derivadas del incumplimiento de la obligación convencional de contratar.....	230
c) El Contrato Uniforme de Utilización como marco regulador supletorio de carácter privado.....	232
aa) El contenido del Contrato Uniforme de Utilización como condiciones generales de la contratación.....	234
bb) El Contrato Uniforme de Utilización como contrato normativo privado o contrato marco.....	238
cc) El Contrato Uniforme de Utilización como contrato preliminar mixto.....	245
2.1.2 Consideraciones críticas sobre la estructura del Contrato Uniforme de Utilización.....	246
2.2 Relación funcional entre el Contrato Uniforme de Utilización y el concreto contrato de utilización.....	248
II. LOS ELEMENTOS ESENCIALES DEL CONTRATO UNIFORME: CONSENTIMIENTO, OBJETO Y CAUSA.....	250
1. <i>El consentimiento de las partes</i> .....	251
2. <i>El objeto del contrato</i> .....	252
3. <i>La causa del contrato</i> .....	253
III. LA EXTINCIÓN DEL CONTRATO.....	256
IV. LA LICITUD DEL CONTRATO UNIFORME DE UTILIZACIÓN A LA LUZ DEL DERECHO EUROPEO DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA.....	258
1. <i>Transporte ferroviario y Derecho de defensa de la competencia</i> .....	258
2. <i>El Contrato Uniforme de Utilización en el marco del Reglamento nº 1017</i> .....	264
<b>CAPÍTULO IV – LA UTILIZACIÓN DE VAGONES PARTICULARES AL AMPARO DEL CONTRATO UNIFORME DE UTILIZACIÓN.....</b>	<b>267</b>
I. NATURALEZA JURÍDICA DEL CONTRATO DE UTILIZACIÓN.....	269
1. <i>Supuesto de hecho: hipótesis de utilización de vagones particulares en el transporte de mercancías por ferrocarril</i> .....	270
1.1 Uso del vagón por parte de su titular.....	270
1.2 Cesión del uso del vagón a un tercero.....	271
1.3 Hipótesis no contempladas.....	272
2. <i>Análisis funcional: objeto y causa del contrato</i> .....	275
2.1 Distinción de figuras afines.....	279
2.1.1 El contrato de arrendamiento de medios de tracción ferroviaria.....	280
2.1.2 El contrato de tracción ferroviaria.....	281
2.2 Figuras afines en otros modos de transporte.....	282
2.2.1 El contrato de remolque marítimo.....	282
2.2.2 El contrato de remolque y de remolque de empuje en vías de navegación interior.....	287
2.2.3 El contrato de remolque terrestre.....	288
2.3 El contrato de utilización como contrato de obra.....	289
2.3.1 La obligación de desplazar el vagón.....	290
2.3.2 Desplazamiento y precio debido por el poseedor.....	292
2.3.3 El desplazamiento como obligación de medios o de resultado.....	295
2.3.4 El contrato de utilización como contrato de remolque ferroviario.....	298
2.4 El contrato de remolque ferroviario, ¿es un contrato de transporte?.....	299
II. FORMACIÓN DEL CONTRATO Y PARTES CONTRATANTES.....	305
III. OBLIGACIONES DE LAS PARTES.....	316
1. <i>Obligaciones de la empresa ferroviaria</i> .....	316
1.1 La obligación de contratar.....	317
1.1.1 La tracción ferroviaria como recurso esencial.....	318
1.1.2 La prestación de servicios de remolque ferroviario como recurso esencial.....	324
1.2 Desplazamiento del vagón.....	326
1.3 Custodia del vagón.....	328
1.4 Deberes de información.....	330
1.5 Constatación de averías y de accesorios perdidos.....	332
2. <i>Obligaciones del poseedor</i> .....	334
2.1 Autorización de circulación y mantenimiento del vagón.....	334
2.2 Aseguramiento del vagón.....	336
2.3 Entrega del vagón a la empresa ferroviaria.....	337
2.4 Pago de la contraprestación.....	338
IV. DOCUMENTACIÓN DEL CONTRATO.....	339

<b>CAPÍTULO V – LA RESPONSABILIDAD EN LA UTILIZACIÓN DE VAGONES PARTICULARES</b>	<b>343</b>
I. RESPONSABILIDAD DE LA EMPRESA FERROVIARIA	345
1. <i>Responsabilidad por pérdidas y averías del vagón</i>	346
1.1 Período de responsabilidad	346
1.1.1 Inicio del período de responsabilidad	346
1.1.2 Final del período de responsabilidad	349
1.2 Fundamento de la responsabilidad	353
1.3 Hechos que desencadenan la responsabilidad de la empresa ferroviaria	360
1.3.1 Pérdidas	360
a) Pérdida del vagón	361
b) Pérdida de accesorios amovibles y de utillaje	365
1.3.2 Averías	366
1.4 Causas de exoneración de responsabilidad	368
1.5 Daño resarcible y cuantía de la indemnización	377
2. <i>Responsabilidad por retraso</i>	384
2.1 Concepto de retraso	385
2.2 Fundamento de la responsabilidad, daño resarcible y cuantía de la indemnización	389
3. <i>Responsabilidad por pérdidas, averías y retrasos en relación con la mercancía transportada</i>	394
II. RESPONSABILIDAD DEL POSEEDOR DEL VAGÓN	401
1. <i>Responsabilidad por daños causados a la empresa ferroviaria</i>	403
2. <i>Responsabilidad por daños causados a terceros</i>	405
3. <i>Daño resarcible y cuantía de la indemnización</i>	407
III. RESPONSABILIDAD POR DAÑOS CAUSADOS POR LOS AUXILIARES	408
IV. CONCURRENCIA DE ACCIONES DE RESPONSABILIDAD CONTRACTUAL Y EXTRA CONTRACTUAL	414
V. COMPETENCIA JUDICIAL Y PRESCRIPCIÓN DE ACCIONES	417
<b>CONCLUSIONES</b>	<b>423</b>
<b>BIBLIOGRAFÍA</b>	<b>437</b>
<b>ANEXO – CONTRATO UNIFORME DE UTILIZACIÓN</b>	<b>475</b>



# ABREVIATURAS

<b>AA.VV.</b>	Autores varios
<b>AcP</b>	Archiv für die civilistische Praxis
<b>ADC</b>	Anuario de Derecho Civil
<b>ADIF</b>	Administrador de Infraestructuras Ferroviarias
<b>ALCTT</b>	Anteproyecto de Ley de Contrato de Transporte Terrestre
<b>ap(s).</b>	Apartado(s)
<b>as.</b>	Asunto
<b>BGB</b>	Bürgerliches Gesetzbuch (Código civil alemán)
<b>BOCG</b>	Boletín Oficial de las Cortes Generales
<b>BOE</b>	Boletín Oficial del Estado
<b>Cc</b>	Código civil español
<b>Ccom</b>	Código de comercio español
<b>Cdo.</b>	Considerando
<b>CE</b>	Comunidad Europea
<b>CER</b>	Community of European Railway and Infrastructure Companies
<b>CIT</b>	Comité International des Transports Ferroviaires / Internationales Eisenbahntransportkomitee / International Rail Transport Committee
<b>CMLR</b>	Common Market Law Review
<b>CMR</b>	Convenio relativo al contrato de transporte internacional de mercancías por carretera, hecho en Ginebra el 19 de mayo de 1956
<b>CUU</b>	Contrato Uniforme de Utilización / Contrat Uniforme d'Utilisation / Allgemeiner Verwendungsvertrag / General Contract of Use
<b>DB</b>	Der Betrieb. Wochenschrift für Betriebswirtschaft – Steuerrecht – Wirtschaftsrecht – Arbeitsrecht
<b>DGF</b>	Dirección General de Ferrocarriles
<b>DGRN</b>	Dirección General de los Registros y del Notariado
<b>E.E.</b>	Eisenbahnrechtliche Entscheidungen und Abhandlungen / Zeitschrift für Eisenbahnrecht
<b>ECLR</b>	European Competition Law Review
<b>ERFA</b>	European Rail Freight Association
<b>ERPL</b>	European Review of Private Law
<b>ETL</b>	European Transport Law
<b>EVO</b>	Eisenbahnverkehrsordnung (Reglamento relativo al tráfico ferroviario, República Federal de Alemania)

<b>FJ</b>	Fundamento Jurídico
<b>FS</b>	Festschrift
<b>HGB</b>	Handelsgesetzbuch (Código de Comercio alemán)
<b>JR</b>	Juristische Rundschau
<b>JZ</b>	Juristenzeitung
<b>LC</b>	Ley 22/2003, de 9 de julio, Concursal
<b>LEC</b>	Ley 1/2000, de 7 de enero, de Enjuiciamiento Civil
<b>LHM</b>	Ley de 16 de diciembre de 1954, de Hipoteca Mobiliaria y Prenda sin Desplazamiento
<b>LOTT</b>	Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres
<b>LSF</b>	Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario
<b>LVPBM</b>	Ley 28/1998, de 13 de julio, de Ventas a Plazos de Bienes Muebles
<b>NJW</b>	Neue Juristische Wochenschrift
<b>nm / nmmm</b>	Número marginal / números marginales
<b>OLG</b>	Oberlandesgericht (Tribunal Superior del Estado federado)
<b>OCTI</b>	Oficina Central para el Transporte Internacional por Ferrocarril
<b>OTIF</b>	Organización Intergubernamental para los Transportes Internacionales por Ferrocarril
<b>RCDI</b>	Revista Crítica de Derecho Inmobiliario
<b>RD</b>	Real Decreto
<b>RDLeg</b>	Real Decreto Legislativo
<b>RDM</b>	Revista de Derecho Mercantil
<b>RDP</b>	Revista de Derecho Privado
<b>RENFE</b>	Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles
<b>Rec. Jur.</b>	Recopilación de Jurisprudencia (Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas; Tribunal de Primera Instancia)
<b>RFIG</b>	Red Ferroviaria de Interés General
<b>RGZ</b>	Entscheidungen des Reichsgerichts – Zivilsachen
<b>RIC</b>	<i>Regolamento internazionale delle carrozze</i> – Reglamento para el empleo recíproco de coches de viajeros en tráfico internacional
<b>RICo</b>	Reglamento relativo al transporte internacional ferroviario de contenedores (Anexo III a las Reglas Uniformes CIM/1980).
<b>RID</b>	Reglamento relativo al transporte internacional de mercancías peligrosas por ferrocarril (Apéndice C al COTIF)
<b>RIV</b>	<i>Regolamento internazionale dei veicoli</i> – Reglamento para el empleo recíproco de vagones en tráfico internacional
<b>ROTT</b>	Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, aprobado por Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre.
<b>RSF</b>	Reglamento del Sector Ferroviario, aprobado por Real Decreto 2387/2004, de 30 de diciembre

<b>RU APTU</b>	Reglas Uniformes relativas a la validación de normas técnicas y la adopción de prescripciones técnicas uniformes aplicables al material ferroviario destinado a ser utilizado en tráfico internacional (Apéndice F al COTIF)
<b>RU ATMF</b>	Reglas Uniformes relativas a la admisión técnica de material ferroviario utilizado en tráfico internacional (Apéndice G al COTIF)
<b>RU CIM</b>	Reglas Uniformes relativas al contrato de transporte internacional de mercancías por ferrocarril (Apéndice B al COTIF)
<b>RU CIV</b>	Reglas Uniformes relativas al contrato de transporte internacional de viajeros por ferrocarril (Apéndice A al COTIF)
<b>RU CUI</b>	Reglas Uniformes relativas al contrato de utilización de la infraestructura en tráfico internacional por ferrocarril (Apéndice E al COTIF)
<b>RU CUV</b>	Reglas Uniformes relativas a los contratos de utilización de vehículos en tráfico internacional por ferrocarril (Apéndice D al COTIF)
<b>(S)SAP</b>	Sentencia de la Audiencia Provincial
<b>SBGH</b>	Sentencia del <i>Bundesgerichtshof</i> (Tribunal Supremo alemán)
<b>SNCF</b>	Société Nationale des Chemins de Fer Françaises (Sociedad Nacional de los Ferrocarriles Franceses)
<b>SJMer</b>	Sentencia del Juzgado de lo Mercantil
<b>SOGH</b>	Sentencia del Tribunal Superior ( <i>Oberster Gerichtshof</i> )
<b>SOLG</b>	Sentencia del <i>Oberlandesgericht</i>
<b>SRG</b>	Sentencia del <i>Reichsgericht</i> (Tribunal Supremo del <i>Reich</i> alemán)
<b>STJCE</b>	Sentencia del Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas
<b>(S)STS</b>	Sentencia(s) del Tribunal Supremo
<b>TJCE</b>	Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas
<b>TranspR</b>	Transportrecht
<b>TS</b>	Tribunal Supremo
<b>UE</b>	Unión Europea
<b>UIC</b>	Union Internationale des Chemins de Fer
<b>UIP</b>	Union Internationale d'Associations de Propriétaires de Wagons de Particuliers
<b>ULR/RDU</b>	Uniform Law Review – Revue de Droit Uniforme
<b>UNIDROIT</b>	Instituto Internacional para la Unificación del Derecho Privado
<b>VersR</b>	Versicherungsrecht – Zeitschrift für Versicherungsrecht, Haftungs- und Schadensrecht
<b>VPI</b>	Vereinigung der Privatgüterwagen-Interessenten (Asociación alemana de interesados en vagones particulares de mercancías)
<b>ZfRV</b>	Zeitschrift für Rechtsvergleichung, Internationales Privatrecht und Europarecht
<b>ZHR</b>	Zeitschrift für das gesamte Handelsrecht und Wirtschaftsrecht
<b>Z.Int.Eisenb.</b>	Zeitschrift für den Internationalen Eisenbahnverkehr / Bulletin des Transports Internationaux par Chemins de Fer / Bulletin of International Carriage by Rail



# **Capítulo I**

—

## **Aspectos generales**



## I. Introducción

Bien es sabido, y prueba de ello son algunas de las más tempranas regulaciones, que la prestación de servicios de transporte por ferrocarril no se realizaba, en sus inicios, en régimen de monopolio legal, sino que, de acuerdo con la visión del legislador histórico, la infraestructura debía servir como vía pública de comunicación<sup>1</sup>, similar a las carreteras. Las empresas ferroviarias podían acceder, en su caso, por medio de una concesión administrativa<sup>2</sup>, sin perjuicio de que la infraestructura, en principio, era de titularidad privada. En España, el ferrocarril tuvo un desarrollo tardío y el sistema inicial de concesiones administrativas a 99 años fue abandonado después de la revolución de 1868, para dar la mayor autonomía posible a las empresas ferroviarias. Posteriormente, el régimen concesional se reinstauró con respecto a las líneas de servicio general por virtud de la Ley General de Ferrocarriles de 23 de noviembre de 1877.<sup>3</sup>

A causa de las importantes dificultades financieras de las empresas ferroviarias después de la Guerra Civil, entre otros motivos<sup>4</sup>, el Estado español decidió, como ya había ocurrido en otros países de nuestro entorno, nacionalizar la explotación de las vías férreas, procediendo al rescate de las concesiones de titularidad privada sobre las líneas de ancho

<sup>1</sup> SÁNCHEZ ANDRÉS, A., “Cuestiones previas al estudio del transporte realizado por medio de vagones particulares”, en: AA.VV., *Estudios de Derecho mercantil en homenaje al profesor Antonio Polo*, Edersa, Madrid 1981, p. 1024; SÁNCHEZ GAMBORINO, F.-M., “Comentarios a la nueva reglamentación de vagones particulares”, en: *Revista de Derecho Mercantil (RDM)*, núm. 74 (1959), p. 342. Para la situación –similar– en otro país de nuestro entorno vid., p.ej., los §§ 26 y ss. de la prusiana *Gesetz über die Eisenbahn-Unternehmungen*, de 3 de noviembre de 1838, en: *Gesetz-Sammlung für die königlichen preußischen Staaten*, 1838, pp. 505 y ss. Al respecto, HÖLTZEL, M., “Die rechtliche Natur der Eisenbahn-Wagenmiete”, en: *Eisenbahnrechtliche Entscheidungen (E.E.)*, vol. XVI (1900), pp. 349 y s.

<sup>2</sup> Vid. ALLÉGRET, M., “La situation juridique des wagons de particuliers en droit français”, en: *Zeitschrift für den Internationalen Eisenbahnverkehr (Z.Int.Eisenb.)*, vol. 90 (1982), p. 58; GUGOLZ, H., *Privatgüterwagen und Eisenbahn*, Buchdruckerei Vogt-Schild, Solothurn 1935, pp. 7 y ss.; MEYLAN, J., *Le domaine ferroviaire en Droit comparé (Droits français, allemand et suisse)*, Librairie Droz, Ginebra 1966, pp. 23 y ss.; SÁNCHEZ ANDRÉS, A., “Cuestiones previas al estudio...”, op.cit., pp. 1017 y s.; SÁNCHEZ GAMBORINO, F.-M., “Comentarios a la nueva reglamentación...”, op.cit., p. 342; WOHL, P. / ALBITRECCIA, A., *Eisenbahn und Kraftwagen in vierzig Ländern der Welt*, Carl Heymanns Verlag, Berlín 1935, *passim*, en particular pp. 176 y ss.

<sup>3</sup> Sobre ambas cuestiones vid., con detalle, GARCÍA PÉREZ, J., *Régimen jurídico del transporte por ferrocarril*, Marcial Pons, Madrid 1996, pp. 38 y ss.

<sup>4</sup> Suele señalarse la concurrencia de varios motivos que impulsaron la nacionalización de los ferrocarriles, destacando de entre ellos los problemas financieros de las compañías de ferrocarril, el deseo por expulsar el capital extranjero (mayoritario en dichas compañías), consideraciones de defensa nacional o el deficiente estado de los medios de transporte por ferrocarril. Al respecto, GARCÍA PÉREZ, J., *Régimen jurídico...*, op.cit., pp. 92 y ss.

normal, de servicio y uso públicos. Éste se produciría por medio de la Ley de Bases de Ordenación Ferroviaria y de Transporte por Carretera, de 24 de enero de 1941, dando lugar a la Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles (RENFE)<sup>5</sup> como empresa monopolística en el ámbito de la prestación de servicios de transporte sobre las vías de ancho normal.

No puede olvidarse, sin embargo, que los ferrocarriles han operado, aun siendo monopolistas en el concreto segmento del transporte ferroviario, en un mercado tan competitivo como es el mercado del transporte<sup>6</sup>, al menos desde que a mediados del siglo XX surgiera el camión como medio de transporte y se convirtiera rápidamente en el modo más utilizado. Una de las posibilidades para aumentar la competitividad de las empresas ferroviarias consiste en el recurso a los llamados “vagones particulares”, de titularidad distinta de la del ferrocarril, puesto que su utilización permite el transporte de mercancías de naturaleza diversa y cuyo desplazamiento requiere la disponibilidad de recipientes específicos sin que la empresa ferroviaria tenga que contar ella misma con vehículos para satisfacer todas las necesidades de la industria cargadora. Con ello, los vagones particulares ofrecen a sus titulares la posibilidad de especializarse en un determinado tipo de transporte, como así ocurre también en otros medios de transporte –en particular, el transporte por carretera–, donde la especialización encuentra menos obstáculos que en un sector tan altamente monopolizado como es, todavía, el del transporte por ferrocarril.

---

<sup>5</sup> Al respecto, BERMEJO VERA, J., “La nacionalización ferroviaria de 1941”, en: *Revista de administración pública*, Nº 72 (1973), pp. 73 y ss., en particular, 81 y ss.; GARCÍA PÉREZ, J., *Régimen jurídico...*, op.cit., pp. 77 y ss.; ID., “Régimen jurídico del ferrocarril en España desde sus orígenes hasta el siglo XXI (I/II)”, en: *Anales de la mecánica y electricidad*, nov.-dic. 2006, p. 52; OLMEDO GAYA, A., “La evolución histórica de la normativa del transporte ferroviario en España”, en: GUILLÉN CARAMÉS, J. (Dir.), *El régimen jurídico del sector ferroviario. Comentarios a la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario*, Thomson-Aranzadi, Cizur Menor 2007, pp 70 y ss. En Alemania, por su parte, el Estado prusiano se había reservado el derecho de rescatar las concesiones ferroviarias en el art. 42 de la citada *Gesetz über die Eisenbahn-Unternehmungen*, de 3 de noviembre de 1838, facultad que después de fundarse el *Deutsches Reich* fue asumida por éste. Al respecto, v. BROCKDORFF, “Die Übernahme von preußischen Privateisenbahnen durch das Reich”, en: *E.E.*, vol. XLVI (1928), pp. 17 y ss.

Nótese, con todo, que el transporte ferroviario no fue el único medio de transporte nacionalizado en la época inmediatamente posterior a la Guerra Civil, ya que razones parecidas (pero no idénticas) a las que pretendían servir de justificación para la publicación de las líneas férreas españolas llevaron, asimismo, a la nacionalización del transporte aéreo. In extenso, ARCEÑEGUI, I.E. / COSCULLUELA, L.M., “La empresa nacional Iberia y la nacionalización del transporte aéreo”, en: *Revista de administración pública*, Nº 58 (1969), pp. 353 y ss.

<sup>6</sup> Al contrario de otros sectores que en su momento se configuraron como monopolios legales, esto es, la telecomunicación, la electricidad o la televisión. Al respecto, HARTMANN, G., “Die Eisenbahnen sind nicht Unternehmen wie alle anderen auch”, en: *Z.Int.Eisenb.*, vol. 93 (1985), p. 16; vid. también YÉRETZIAN, K., “Considérations économiques sur la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF)”, en: *Z.Int.Eisenb.*, vol. 89 (1981), pp. 113 y ss.



La utilización de vagones particulares brinda ventajas tanto para sus propietarios (o quienes los posean amparados por un título diferente del de propiedad) como para las empresas ferroviarias. El beneficio de estas últimas ha de buscarse principalmente en que, como ya se ha dicho, se verán en condiciones de transportar mercancías que requieren un tipo determinado de vagón, sin tener que adquirirlo para incorporarlo a su propio parque de vehículos<sup>7</sup>. Además, la utilización de vagones particulares permite a la empresa ferroviaria reducir considerablemente el capital necesario para el desarrollo de su actividad<sup>8</sup>, puesto que no sólo prescinde de desembolsar el precio del vagón, sino que, además, no resulta obligada a realizar los trabajos de reparación y mantenimiento<sup>9</sup>. El riesgo de rentabilizar la inversión no recae, por ende, en la empresa ferroviaria. Finalmente, ésta se beneficia igualmente por el hecho de que la utilización de vagones particulares supone la captación de tráfico sin ningún esfuerzo publicitario por su parte.<sup>10</sup>

Pero la utilización de vagones privados ofrece ventajas también para los cargadores<sup>11</sup>, quienes gozarán de una mayor flexibilidad para el transporte de sus mercancías al no depender de la disponibilidad de vagones que sean propiedad de las empresas ferroviarias. Asimismo, al poder prescindir en mayor medida de un embalaje especial para la mercancía y

---

<sup>7</sup> CUESTA MUÑOZ, Á., “Aspectos económico-administrativos del tratamiento de vagón particular”, en: AA.VV., *El futuro del vagón privado en el ciclo logístico del transporte*, RENFE – Fundación de los Ferrocarriles Españoles, Madrid 1989, p. 98; KASPRAK, W., “Spezielle Privatwagen”, en: *Z.Int.Eisenb.*, vol. XLII (1934), pp. 132 y s.; NÁNÁSSY, B. V., “Betrachtungen über die Regelung der Rechtsverhältnisse der Eisenbahn-Privatgüterwagen”, en: *Z.Int.Eisenb.*, vol. XLI (1933), p. 222.

Un caso particular serían los coches-cama cuyo análisis, al tratarse en su esencia de un transporte de viajeros, excede del ámbito del presente estudio. Al respecto, RUGE, H., *Schlafwagenrecht auf der Grundlage des Personenbeförderungsvertrages im innerstaatlichen und zwischenstaatlichen Eisenbahnverkehr*, N. G. Elwert'sche Verlagsbuchhandlung, Marburg 1930, *passim*; DURAND, P.M.-F., *Les transports internationaux (ferroviaires et mixtes)*, Sirey, Paris 1956, pp. 322 y s. Entre nosotros, DE CASTRO Y BRAVO (*El negocio jurídico*, Civitas, Madrid 1985 [reedición de la obra original de 1971], p. 207) recoge la utilización de coches cama (*wagons-lits*) como ejemplo de tipificación social de un negocio legalmente atípico.

<sup>8</sup> GUGOLZ, H., *Privatgüterwagen und Eisenbahn*, op.cit., p. 7; SÁNCHEZ ANDRÉS, A., “Cuestiones previas ...”, op.cit., p. 1024.

<sup>9</sup> Vid., en particular, el art. 7.1 del Contrato Uniforme de Utilización (CUU), en la versión de 1 de julio de 2006. Se trata de un contrato marco para la utilización, por parte de las empresas ferroviarias, de vagones de titularidad distinta. Sobre ello se volverá, con detalle, *infra*, sub Cap. III, I.2.

<sup>10</sup> Todas estas ventajas aparecen mencionadas ya en las ponencias del entonces presidente de RENFE ante las Comisiones de Economía y Hacienda y de Presupuestos del Congreso de los Diputados, el 17 de octubre de 1977 y el 4 de abril de 1978, respectivamente (Diario de Sesiones del Congreso de los Diputados, 1977, núm. 26, p. 1012, y 1978, núm. 35, p. 1223).

<sup>11</sup> Al respecto, con carácter general, PETRORO, L., “Zur Frage der internationalen Regelung der Beförderung von Privatwagen”, en: *Z.Int.Eisenb.*, vol. XLI (1933), pp. 362 y ss.

al disponer de mecanismos para reducir la complejidad de las operaciones de carga y descarga, los costes originados por el transporte son inferiores<sup>12</sup>, aspecto que se acentúa por el hecho de que el transporte con vagones privados suele comportar una reducción del precio debido por un transporte efectuado mediante vagones propiedad de la empresa ferroviaria, u otra ventaja análoga<sup>13</sup>. Todo ello permite, a largo plazo, amortizar el gasto incurrido para adquirir el vagón. Finalmente, son los cargadores quienes mejor conocen su mercancía y quienes se encuentran en condiciones para desarrollar vagones adecuados para sus necesidades, con lo que no sólo se beneficia la empresa ferroviaria y el cargador o propietario del vagón, sino también el desarrollo tecnológico en general y la seguridad ferroviaria en particular<sup>14</sup>.

Aun hoy, no puede negarse el papel importante que desempeñan los vagones particulares en el transporte ferroviario nacional e internacional. Más bien al contrario, su incidencia en el transporte de mercancías sigue aumentando<sup>15</sup>, y como prueba de ello cabe reseñar la importancia de los vagones particulares en el transporte de mercancías peligrosas que, de acuerdo con datos facilitados por la *Union internationale d'associations de propriétaires de wagons de particuliers* (UIP), se desarrolla en un 95 % de los casos mediante vagones de titularidad “privada”. Esta evolución encaja a la perfección en las tendencias

---

<sup>12</sup> Así, SESSA, G., “La nature juridique des wagons de particuliers”, en: *Z.Int.Eisenb.*, vol. 90 (1982), p. 82.

<sup>13</sup> Vid., en lugar de muchos, QUEVEDO QUEIPO DE LLANO, A.Mª., “La situation juridique des wagons de particuliers”, en: *Z.Int.Eisenb.*, vol. 90 (1982), pp. 77 y s.; EIERMANN, R., “Die Rechtsstellung der Güterwagen aus der Sicht des deutschen Rechts”, en: *Z.Int.Eisenb.*, vol. 90 (1982), p. 67; FINGER, H.-J., “Privatgüterwagen im Eisenbahngüterverkehr”, en: *TranspR*, 1986, p. 371. Sin embargo, ello no ha sido siempre así, sino que, inicialmente, no existía reducción alguna del precio del transporte. Al respecto, GIANNINI, A., *Studi sulle Convenzioni di Berna sui trasporti ferroviari*, Anonima Romana Editoriale, Roma 1935, p. 16; NÁNÁSSY, B. V., “Betrachtungen über die Regelung der Rechtsverhältnisse...”, op.cit., p. 230; NÁNÁSSY, B. V. / WICK, J., *Das Internationale Eisenbahnfrachtrecht gültig ab 1. Jänner 1965*, GOF-Verlag, Viena 1965, p. 302. Aparte de la ya mencionada reducción del precio, podría pensarse en el pago de un canon de arrendamiento por parte del ferrocarril o el transporte gratuito de los vagones vacíos. Así, PLATZ, “Die Haftung der Eisenbahn für beladene Privatgüterwagen”, en: *E.E. (Eisenbahnrechtliche Entscheidungen und Abhandlungen)*, vol. 56 (1934), p. 333. Cabe, asimismo, el pago de una bonificación por el uso del vagón o la asunción, por parte del ferrocarril, de determinadas labores de mantenimiento. Con todo, la utilización de vagones particulares comporta hoy como única ventaja económica directa la reducción del precio debido por el traslado de la carga.

<sup>14</sup> HELD, A., *Private Güterwagen im Eisenbahnverkehr*, R.v. Decker's Verlag, Heidelberg 1993, p. 8.

<sup>15</sup> En este sentido, FREISE, R., “Neue Entwicklungen im Eisenbahnrecht anlässlich des Inkrafttretens des Übereinkommens COTIF 1999”, en: *TranspR*, 2007, p. 51. Vid. también BLOCK, G., “La responsabilité des titulaires de wagons de particuliers en transport ferroviaire international”, en: *Revue de Droit Commercial Belge*, núm. 28 (1995), p. 190; FINGER, H.-J., “Privatgüterwagen im Eisenbahngüterverkehr”, op.cit., p. 370; RODIÈRE, R., *Droit des Transports*, 2ª ed., Sirey, Paris 1977, pp. 55 y s. De acuerdo con la *Comunicación de la Comisión al Consejo y al Parlamento Europeo*, “Hacia un espacio ferroviario europeo integrado”, COM(2002) 18 final, de 23 de enero de 2002 (p. 49), aproximadamente una tercera parte de la flota de vagones de mercancías en la Unión Europea está integrada por vagones particulares.

actuales de ordenación del mercado de transporte<sup>16</sup>, puesto que, por un lado, permite aumentar la competitividad del ferrocarril como medio de transporte más respetuoso con el medio ambiente y, por otro, coadyuva en la creación de una clientela fiel, debido a que los plazos de amortización para un vagón ferroviario son muy largos<sup>17</sup>. Entendemos, sin embargo, que la tendencia generalizada hacia la utilización de unidades de transporte intermodal –en particular, contenedores<sup>18</sup>– para facilitar el transbordo de las mercancías en un transporte combinado o multimodal<sup>19</sup>, podría dar lugar, en un futuro no muy lejano, a una cierta pérdida de la importancia de los vagones particulares a favor de la utilización de vagones portacontenedores, sin perjuicio de que también éstos podrán ser de titularidad “privada”, es decir, de una persona distinta de la empresa encargada de su transporte.

## II. Sistema de fuentes normativas

El fenómeno de la utilización de vagones particulares se presenta tanto en tráfico internacional como en transportes que se desarrollan íntegramente en el territorio de un único Estado. Como consecuencia, no sólo encontramos una regulación uniforme, contenida actualmente en las Reglas Uniformes relativas a los contratos de utilización de vehículos en tráfico internacional por ferrocarril (RU CUV)<sup>20</sup>, sino también una multitud de preceptos nacionales de procedencia y valor normativo diversos (leyes, reglamentos, condiciones generales, etc.), pero sin que los vagones particulares hayan encontrado una regulación legal específica en España. Si bien el presente estudio tiene por objeto primera y principalmente la

---

<sup>16</sup> Vid., por todos, COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS, *Libro Blanco – La política europea de transportes de cara al 2010: la hora de la verdad*, COM(2001) 370 final, pp. 28 y ss.

<sup>17</sup> HELD, A., *Private Güterwagen...*, op.cit., p. 8.

<sup>18</sup> Esta tendencia se ha venido en llamar, con mayor o menor acierto, “contenedorización” o “contenerización”.

<sup>19</sup> Vid. p.ej. EMPARANZA SOBEJANO, A., *El concepto de porteador en el transporte de mercancías*, Comares, Granada 2003, pp. 57 y ss.; HAAK, K. / HOEKS, M., “Intermodal Transport under Unimodal Arrangements”, en: *TranspR*, 2005, p. 89; ZAMORA, S., “Carrier Liability for Damage or Loss to Cargo in International Transport”, en: *The American Journal of Comparative Law*, vol. 23 (1975), p. 391. Sobre el origen de la utilización del contenedor en los Estados Unidos vid., por todos, DE LA MOTTE, H. / TEMME, J., “Art. 1”, en: THUME, K.-H., *Kommentar zur CMR*, 2ª ed., Verlag Recht und Wirtschaft, Francfort 2007, nm 29 (pp. 95 y s.).

<sup>20</sup> Se trata del Apéndice D del *Convenio relativo a los transportes internacionales por ferrocarril (COTIF)*, de 9 de mayo de 1980, en su versión desde la entrada en vigor del Protocolo de Vilna de 3 de junio de 1999 (BOE núm. 149, de 23 de junio de 2006, pp. 23722 y ss.).

utilización de vagones particulares como medio de transporte en el ámbito internacional, el recurso comparativo a algunas de las regulaciones nacionales puede ser de inestimable valor, no sólo para contrastar el acierto de la última reforma del COTIF en 1999, sino también para aprovechar la intensa labor interpretativa llevada a cabo por la doctrina y jurisprudencia nacionales respecto de su propia legislación.

Ahora bien, la complejidad del sistema de fuentes y la inseguridad generada por la falta de ratificación del COTIF por parte de la Unión Europea justifica que buena parte de este primer capítulo se dedique a la delimitación del ámbito normativo aplicable al transporte mediante vagones particulares, máxime cuando se tiene en cuenta que su origen diverso en instituciones de carácter nacional, internacional y supranacional obliga a jerarquizar y clasificar las distintas normas según el lugar que les corresponda en el ordenamiento jurídico. Tampoco puede obviarse que, en lo que a la legislación española en la materia se refiere, la acusada falta de sistematización y la regulación heterogénea en normas pertenecientes, no sólo al Derecho privado sino también al Derecho administrativo, hace que la labor del intérprete sea particularmente ardua; más que de un auténtico sistema de fuentes habría que referirse, en palabras de BASEDOW, a un “pantano” del Derecho del transporte<sup>21</sup>.

## 1. Derecho uniforme

La legislación uniforme comprende todos aquellos preceptos que sean de aplicación general y uniforme en varios Estados<sup>22</sup>; su objetivo es, por ende, la consecución de un marco legal que sea idéntico en todos los Estados en que se aplica. Esta definición alcanza no sólo las regulaciones tradicionalmente consideradas uniformes (v.gr. convenios y acuerdos internacionales, con fuerza vinculante –habitualmente– *erga omnes*, una vez que el Estado los haya ratificado, aceptado o se haya adherido, desde su entrada en vigor), sino también los

---

<sup>21</sup> BASEDOW, J., *Der Transportvertrag. Studien zur Privatrechtsangleichung auf regulierten Märkten*, J.C.B. Mohr (Paul Siebeck), Tubinga 1987, p. 63, refiriéndose a la situación en Alemania antes de la entrada en vigor de la *Transportrechtsreformgesetz*, en 1998. Para la relación entre los regímenes público y privado del transporte vid. MARTÍNEZ-GIJÓN MACHUCA, P., “Consecuencias de la «intromisión» de normas jurídico-públicas en la regulación del contrato de transporte nacional de mercancías por carretera”, en: *RDM*, núm. 253 (2004), pp. 1005 y ss.

<sup>22</sup> Así, GRUBER, U.P., *Methoden des internationalen Einheitsrechts*, Mohr Siebeck, Tubinga 2004, p. 14.

diferentes instrumentos legislativos emanados de instituciones supranacionales (principalmente, pero no sólo, la Unión Europea<sup>23</sup>).

En el ámbito del transporte, el primer propósito de la uniformidad es la seguridad jurídica, teniendo en cuenta el deseo de las partes de saber con exactitud la normativa que regirá el contrato que celebren<sup>24</sup>. En segundo lugar, pero no por ello menos importante, la idea subyacente en los convenios y acuerdos internacionales de crear un marco mínimo de derechos y obligaciones de las partes, obliga a que los aspectos más controvertidos –en particular, la responsabilidad<sup>25</sup>– sean objeto de una regulación en su esencia indisponible<sup>26</sup>. Finalmente, la uniformidad de la regulación material en el ámbito del transporte es deseable también en atención al hecho de que el traslado de las mercancías no suele efectuarse por

<sup>23</sup> Vid., con detalle, GRUBER, U.P., *Methoden ...*, op.cit. (nota 22), pp. 14 y ss. quien subraya, acertadamente, que sólo la Directiva o el Reglamento son derecho uniforme en el sentido aquí propuesto, pero no las correspondientes medidas nacionales de trasposición de aquéllas. KROPHOLLER distingue entre derecho uniforme en sentido estricto (cuando el texto coincide literalmente en todo el ámbito territorial de aplicación) y en sentido amplio (*Einheitsrahmenrecht*, cuando la legislación uniforme constituye sólo un marco que deja margen a la iniciativa propia de los diferentes Estados) (KROPHOLLER, J., *Internationales Einheitsrecht*, J.C.B. Mohr, Tubinga 1975, p. 1).

<sup>24</sup> BARIATTI, S., *L'interpretazione delle convenzioni internazionali di diritto uniforme*, Cedam, Padua 1986, p. 19; BURGMANN, M., “Die Bedeutung eines Einheitsrechts für den internationalen Eisenbahnverkehr”, en: *Z.Int.Eisenb.*, vol. 103 (1995), pp. 221 y ss.; MALINTOPPI, A., *Diritto uniforme e diritto internazionale privato in tema di trasporto*, Giuffrè, Milán 1955, pp. 13 y ss.; MÜLLER, P., *Die Vorbehalte in Übereinkommen zur Privatrechtsvereinheitlichung*, J.C.B. Mohr, Tubinga 1979, p. 62. Para el transporte ferroviario internacional, vid. ASSER, C.D., *Internationaal Goederenvervoer langs Spoorwegen*, Gebr. Belinfante, ‘s-Gravenhage 1887, p. 2. La relativa seguridad jurídica ofrecida por la existencia de una normativa unificada se relativiza, sin embargo, cuando la norma, que no deja de ser idéntica en todos los Estados contratantes, es interpretada de forma dispar por los diferentes Tribunales nacionales (al respecto vid., por todos, GILES, O.C., *Uniform Commercial Law*, A.W. Sijthoff, Leyden 1970, pp. 27 y ss.; MARTÍNEZ SANZ, F., *La responsabilidad del porteador en el transporte internacional de mercancías por carretera –CMR–*, Comares, Granada 2002, pp. 2 y ss.). El hecho de que los convenios en la materia prevén la competencia alternativa de varios Tribunales (v.gr., arts. 46 RU CIM, 31 CMR) puede dar lugar al llamado *forum shopping*, en virtud del cual el demandante elige la legislación que más le convenga. En este sentido, GRIGNON-DUMOULIN, S., “*Forum shopping – Article 31 de la CMR*”, en: *Uniform Law Review*, núm. 3/2006, pp. 609 y ss.; FERRARI, F., “*Forum shopping et Droit matériel uniforme*”, en: *Journal du Droit International – Clunet*, vol. 129 (2002), pp. 383 y ss. Asimismo, las lagunas (queridas o involuntarias) y constantes remisiones a algún Derecho nacional impiden la uniformidad en todos los aspectos (vid. FERRARI, F., “*The relationship between International Uniform Contract Law Conventions*”, en: *Uniform Law Review*, núm. 1/2000, pp. 71 y ss.).

<sup>25</sup> No en vano los convenios internacionales en materia de transporte son considerados “convenios de responsabilidad”. En este sentido, RICHTER-HANNES, D., “*Possibility and Necessity of the Unification of International Transports Law*”, en: AA.VV., *Etudes offertes à René Rodière*, Dalloz, París 1981, p. 510.

<sup>26</sup> PESCE, A., *Il trasporto internazionale di merci*, UTET, Torino 1995, pp. 33 y ss.; IVALDI, P., *Diritto uniforme dei trasporti e diritto internazionale privato*, Quaderni di Giurisprudenza Commerciale, n° 113, Giuffrè, Milán 1990, pp. 1 y ss. Esta idea llega a sus extremos, p.ej., en los arts. 5 RU CIM (Reglas Uniformes relativas al contrato de transporte internacional de mercancías por ferrocarril, Apéndice B al COTIF) y 41 CMR, que declaran la nulidad de cualquier cláusula que directa o indirectamente modifique el texto uniforme.

ninguna de las partes del contrato de compraventa (como causa más habitual para la realización de transportes internacionales) sino por un tercero, el transportista, dando lugar así a una relación triangular<sup>27</sup>. El precio a pagar por la uniformidad y, en consecuencia, mayor seguridad jurídica es una acusada falta de flexibilidad de la regulación<sup>28</sup>. Como enseguida veremos, esta falta de flexibilidad es menor en la regulación internacional de la utilización de vagones privados, puesto que el texto correspondiente deja un amplio margen a la iniciativa de las partes contratantes.

En el ámbito particular del transporte ferroviario, aparte de las razones que acabamos de mencionar, la necesidad de elaborar un convenio internacional responde inicialmente, además, a una exigencia de Derecho internacional público, puesto que la relación contractual entre el ferrocarril y un remitente extranjero era consecuencia también de la obligación legal de transportar, considerada de Derecho público, por lo que debía regularse en un tratado internacional<sup>29</sup>.

---

<sup>27</sup> Así, HERDEGEN, M., *Internationales Wirtschaftsrecht*, 6ª ed., C.H. Beck, Munich 2007, p. 187.

<sup>28</sup> KRONKE, H., “Uniform Commercial Law Conventions: Advantages, Disadvantages, Criteria for Choice”, en: *Uniform Law Review*, núm. 1/2000, pp. 18 y s.; KROPHOLLER, J., *Internationales Einheitsrecht*, op.cit., pp. 95 y ss.

<sup>29</sup> Así expresamente, BASEDOW, J., “Uniform Private Law Conventions and the Law of the Treaties”, en: *Uniform Law Review*, núm. 4/2006, pp. 733. Sobre el origen iuspublicista de la obligación de contratar en la Alemania de principios del siglo pasado vid. también HACKL, K., *Vertragsfreiheit und Kontrahierungszwang im deutschen, im österreichischen und im italienischen Recht*, Duncker & Humblot, Berlín 1980, p. 16; NIPPERDEY, H.C., *Kontrahierungszwang und diktiertter Vertrag*, Verlag von Gustav Fischer, Jena 1920, p. 86. Para la obligación de transportar que se llegó a plasmar, primero en el Convenio de Berna, después en el Convenio CIM y finalmente, hasta la entrada en vigor del Protocolo de Vilna, en el art. 3 RU CIM, la mayoría de la doctrina defiende, sin embargo, su carácter iusprivatista (así, NÁNASSY, B. V., *Das internationale Eisenbahnfrachtrecht*, Verkehrswissenschaftliche Lehrmittelgesellschaft, Leipzig 1943, pp. 38 y s.; SPERA, K., *Internationales Eisenbahnfrachtrecht*, GOF-Verlag, Viena 1986, p. 3.2; ŻOLCIŃSKI, Z., “Die Beförderungspflicht im internationalen Eisenbahngüterverkehr”, en: *Z.Int.Eisenb.*, vol. 80 [1972], p. 154). Vid. también *infra*, sub III.2.2

## 1.1 El “Sistema COTIF”

### 1.1.1 COTIF

El 14 de octubre de 1890, Alemania, Austria, Hungría, Bélgica, Francia, Italia, Luxemburgo, los Países Bajos, Rusia y Suiza se obligaron mutuamente en un tratado internacional<sup>30</sup> que debía regir los transportes internacionales por ferrocarril, conocido como el Convenio de Berna<sup>31</sup>. En la tercera conferencia de revisión, el convenio relativo al transporte de mercancías recibiría el nombre de CIM al que se uniría el convenio CIV como su homólogo para el transporte de viajeros. En la firma de ambos convenios, el 23 de octubre de 1924, participó también, por primera vez en la historia del convenio, España que, con la ratificación también del Protocolo de Vilna de 1999<sup>32</sup>, ha venido incorporando todas las modificaciones subsiguientes del convenio a su ordenamiento jurídico.

Desde el punto de vista formal, la reestructuración más importante de los convenios CIM y CIV tuvo lugar con la octava conferencia de revisión, donde las cuestiones institucionales encontraron acogida en un nuevo convenio –Convenio relativo a los transportes internacionales por ferrocarril (COTIF<sup>33</sup>)–, mientras que los hasta entonces convenios CIM y CIV se configuraron como Reglas Uniformes dedicadas a los aspectos relativos al contrato de transporte de mercancías y de viajeros, respectivamente, y se adjuntaron como Apéndices A y B al COTIF. El nuevo convenio, hecho en Berna el 9 de mayo de 1980, entraría en vigor el 1 de mayo de 1985 y marcaría el inicio de las actividades de la Organización Intergubernamental para los Transportes Internacionales por Ferrocarril

---

<sup>30</sup> La doctrina es pacífica respecto del carácter de tratado internacional del Convenio de Berna. Vid., por todos, HAENNI, J., “Chapter 2: Carriage by Rail”, en: AA.VV., *International Encyclopedia of Comparative Law*, vol. XII (Law of Transport), J.C.B. Mohr, Tubinga 1971, p. 13; HAUSTEIN, W., *Das internationale öffentliche Eisenbahnrecht*, Verkehrswissenschaftliche Lehrmittelgesellschaft, Francfort 1953, p. 25.

<sup>31</sup> Para la evolución histórica del Convenio de Berna vid. BRUNET, R. / DURAND, P. / DE FOURCAULD, M., *Les transports internationaux par voie ferrée*, Sirey, París 1927, pp. 1 y ss.; DURAND, P. M.-F., *Les transports internationaux...*, op.cit., pp. 11 y ss.; NÁNÁSSY, B.V., *Das Internationale ...*, op.cit. (1943), Einführung, pp. I y ss.; SELIGSOHN, F., *Internationales Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr vom 23. Oktober 1924*, Dr. Walther Rothschild, Berlín-Grunewald 1930, pp. XIII y ss.

<sup>32</sup> Protocolo para la modificación del Convenio relativo a los transportes internacionales por ferrocarril (COTIF) de 9 de mayo de 1980, firmado en Vilna, el 3 de junio de 1999.

<sup>33</sup> Si no se indica lo contrario, las siglas “COTIF” se refieren al Convenio en la versión del Protocolo de Vilna, en vigor desde el 1 de julio de 2006.

(OTIF)<sup>34</sup>. La OTIF posee –al contrario de su antecesora, la Oficina Central para el Transporte Internacional por Ferrocarril (OCTI)– personalidad jurídica propia, tanto de Derecho público a nivel internacional, como de Derecho privado en cada uno de los Estados contratantes<sup>35</sup>.

El COTIF/1980 reformó asimismo el procedimiento de revisión del Convenio y de sus Apéndices. La –muy criticada<sup>36</sup>– necesidad de convocar una conferencia de revisión para introducir modificaciones en el Convenio<sup>37</sup> fue matizada ya en 1952, cuando se determinó, en el entonces art. 67 CIM, que algunos de los preceptos del mismo podían modificarse en las llamadas comisiones de revisión, siempre y cuando, a lo largo de los tres meses desde la notificación de un acuerdo de la comisión a los Estados contratantes, no hubieran hecho constar su desacuerdo los gobiernos de al menos cinco Estados; y también la modificación del RIP<sup>38</sup>, como Apéndice VII al CIM, llegó a ser competencia de una comisión<sup>39</sup>.

---

<sup>34</sup> Para la nueva estructura del convenio y la configuración de la OTIF, vid. LLORENTE GÓMEZ DE SEGURA, C., “El contrato de transporte internacional por ferrocarril”, en: CALVO CARAVACA, A.L. / FERNÁNDEZ DE LA GÁNDARA, L. (Dirs.), *Contratos internacionales*, Tecnos, Madrid 1997, pp. 548 y ss. MÁTYÁSSY, Z. / MUTZ, G., “Das Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) vom 9. Mai 1980”, en: *Z.Int.Eisenb.*, vol. 89 (1981), pp. 1 y ss. Sobre la importancia primordial de la reforma institucional frente a las modificaciones modestas de la regulación en el ámbito del contrato de transporte, vid. INGOLD, M., “Les nouvelles Règles uniformes CIM (RU/CIM)”, en: *Z.Int.Eisenb.*, vol. 89 (1981), pp. 68 y s.

<sup>35</sup> Así, MÁTYÁSSY, Z. / MUTZ, G., “Das Übereinkommen ...”, op.cit., pp. 5 y ss.

<sup>36</sup> Al respecto vid., sobre todo, la doctrina anterior a la revisión de 1952. Por todos, FRIEBE, K., “Zur Frage der Revision der Internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahnverkehr (IÜG und IÜP)”, en: *Z.Int.Eisenb.*, vol. XLVII (1939), pp. 39 y ss.; GIANNINI, A., “Die Revision der Berner Übereinkommen über den Eisenbahnverkehr (IÜP und IÜG)”, en: *Z.Int.Eisenb.*, vol. XLVII (1939), pp. 87 y ss.; NÁNÁSSY, B. V., “Die Frage der Beschleunigung und Vereinfachung des Ratifikationsverfahrens betreffend das IÜP und IÜG”, en: *Z.Int.Eisenb.*, vol. 56 (1948), pp. 351 y ss.; ID., “Entwurf eines neuen Internationalen Übereinkommens über ein einheitliches Eisenbahnbeförderungsrecht”, en: *Z.Int.Eisenb.*, vol. 51 (1943), pp. 246 y ss.

<sup>37</sup> El procedimiento se había modificado ya, por medio del art. 60 § 2 del Convenio de 23 de octubre de 1924, para el Apéndice I del Convenio (transporte ferroviario internacional de mercancías peligrosas). Dicho artículo preveía la creación de una Comisión de Expertos cuyos acuerdos entrarían en vigor sin más si, en el plazo de dos meses desde su comunicación a los Estados contratantes, no se hubieran opuesto los gobiernos de al menos dos Estados contratantes. Al respecto vid. SELIGSOHN, F., *Internationales Übereinkommen ...*, op.cit., pp. 640 y ss.

<sup>38</sup> Se trata del Reglamento relativo al transporte internacional ferroviario de vagones particulares, el antecedente directo de las Reglas Uniformes CUV.

<sup>39</sup> HAUSTEIN, W., *Das internationale...*, op.cit., p. 24. Con carácter general sobre las ventajas del sistema de modificación por parte de comisiones de revisión previsto en el COTIF, vid. DAVID, R., “Chapter 5: The International Unification of Private Law”, en: AA.VV., *International Encyclopedia of Comparative Law*, vol. II (The Legal Systems of the World. Their Comparison and Unification), J.C.B. Mohr, Tübinga 1972, pp. 121 y s.; AMBERG, H., “Allgemeine Würdigung der 8. Revision – Zukunftsaufgaben”, en: *Z.Int.Eisenb.*, vol. 89 (1981), pp. 90 y s.



La octava conferencia de revisión de 1980 obraría una reforma íntegra del sistema de modificación, renunciando a las conferencias de revisión para sustituirlas por reuniones de la Asamblea General, a celebrar cada cinco años<sup>40</sup>, cuyos acuerdos respecto de la modificación del Convenio y de sus Apéndices requieren, sin embargo, todavía de la ratificación, aceptación o aprobación por parte de los Estados contratantes (art. 20 § 1 COTIF/1980). La digresión hacia el procedimiento de revisión, extraño al tema del presente estudio, no es baladí, pues explica por un lado por qué el acuerdo de 1999 se ha venido en llamar “Protocolo” y la entrada en vigor se ha hecho esperar más de siete años<sup>41</sup> y, por otro, sirve de fundamento para documentar un problema importante en la transición al actual COTIF.

En este sentido, la entrada en vigor del nuevo COTIF, el 1 de julio de 2006, generó un vacío legal peligroso debido a que el art. 20 § 3 COTIF/1980 determina la suspensión, con la entrada en vigor del Protocolo, de la aplicación de las Reglas Uniformes CIM y CIV (y con ello también del RIP como Anexo a las RU CIM) en el tráfico con y entre los Estados que no hubieran depositado su acta de ratificación, aceptación o aprobación hasta un mes antes de la entrada en vigor del nuevo COTIF<sup>42</sup>. Este precepto fue introducido con ocasión de la revisión de 1933, en aras de evitar una aplicación simultánea de dos Convenios –antiguo y nuevo– y

---

<sup>40</sup> Al margen de estas reuniones “ordinarias”, el art. 6 § 3 COTIF/1980 prevé también la celebración de reuniones “extraordinarias”, principalmente cuando así lo solicite una tercera parte de los Estados contratantes. El art. 14 § 3 del actual COTIF ha reducido el plazo de cinco años a tres años. Para el procedimiento de reforma consagrado en el COTIF/1980 vid., con detalle, MUTZ, G., “Die Teilrevision des Übereinkommens über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) vom 9.5.1980”, en: *TranspR*, 4/1992, pp. 127; acerca de los trabajos preparativos, OCTI, “Gedanken zur Regelung des Revisionsverfahrens im Rahmen der Änderung des Aufbaus der Übereinkommen CIV und CIM”, en: *Z.Int.Eisenb.*, vol. 84 (1976), pp. 135 y ss.

<sup>41</sup> Art. 20 § 1 COTIF/1980: “Los acuerdos de la Asamblea General se plasmarán en un Protocolo, que será firmado por los representantes de los Estados contratantes. Este Protocolo requiere de la ratificación, aceptación o aprobación [...]” La ratificación, aceptación o aprobación por parte de un número suficiente de Estados (las dos terceras partes de los Estados contratantes – 27) no se produciría hasta principios del año 2006. El Protocolo de Vilna, a su vez, sustituyó la referencia a la “ratificación, aceptación o aprobación” por una mera exigencia de aprobación por parte de los Estados miembros (art. 34 §§ 2 y 3 COTIF), sin que de ello derive una diferencia práctica importante. De hecho, la Convención de Viena sobre el derecho de los tratados, de 23 de mayo de 1969, equipara, en su art. 14.2, la aprobación a la ratificación y la aceptación; si el acuerdo de modificación no se firma, como parece ser el caso aquí, la aprobación sustituye a la firma y a la ratificación. Así, HEINTSCHEL VON HEINEGG, W., “Die völkerrechtlichen Verträge als Hauptrechtsquelle des Völkerrechts”, en: IPSEN, K., *Völkerrecht*, 5ª ed., Verlag C.H. Beck, München 2004, nm 18 (pp. 132 y s.).

<sup>42</sup> Vid. “Rechtsfolgen bei unterschiedlichem Zeitpunkt des Inkrafttretens des neuen COTIF”, en: *CIT-Info*, núm. 1/2005, p. 2; INTERNATIONALES EISENBAHNTRANSPORTKOMITEE (CIT), *Jahresbericht 05*, p. 7.

acelerar la ratificación por parte de los Estados firmantes<sup>43</sup>. En ausencia de un Convenio en vigor, la consecuencia inmediata ha de ser la aplicación del Derecho nacional que se determine de acuerdo con las normas de conflicto del Derecho internacional privado.

Para el tráfico entre dos Estados de los que sólo uno haya ratificado, aceptado o aprobado el Protocolo, el nuevo art. 1 § 2 COTIF prevé expresamente la posibilidad de una aplicación convencional de las RU CIM<sup>44</sup>. Por su parte, el apartado segundo del art. 20 § 3 COTIF/1980 abre la posibilidad a todos aquellos Estados, que no hayan ratificado, aceptado o aprobado el Protocolo, de comunicar a la Oficina Central que aplicarán, aun sin depositar el acta correspondiente, las modificaciones en su territorio (aplicación *de facto*), facultad de la que han hecho uso algunos de los Estados en cuestión. Ahora bien, en ausencia de pacto entre las partes y de una comunicación en el sentido de aplicar *de facto* el nuevo COTIF, los transportes efectuados entre dos Estados miembros de la OTIF<sup>45</sup> de los que al menos uno no haya depositado el acta de ratificación, aceptación o aprobación del Protocolo se registrarán por la Ley nacional que resulte de aplicación en virtud de las normas de conflicto uniformes (v.gr. el Convenio de Roma sobre la ley aplicable a las obligaciones contractuales, Roma I, convertido recientemente en Reglamento comunitario<sup>46</sup>) o, en su ausencia, del foro<sup>47</sup>.

Finalmente, no hay que olvidar que, si bien el número de Estados miembros de la OTIF es cada vez mayor, el ámbito de aplicación del COTIF no alcanza a todos los países

---

<sup>43</sup> Al respecto, FRIEBE, K., *Die neuen Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr*, Verlag von Julius Springer, Berlín 1934, pp. 2 y s.; GIANNINI, A., “La conferenza di Roma sui trasporti ferroviari”, en: *Rivista del diritto commerciale*, vol. XXXI (1933), 1ª parte, pp. 813 y s.; NÁNÁSSY, B. V., *Das internationale Eisenbahnfrachtrecht (1943)*, op.cit., pp. 610 y s.

<sup>44</sup> Así también, “Rechtsfolgen bei unterschiedlichem Zeitpunkt ...”, op. y loc. cit., p. 2.

<sup>45</sup> De acuerdo con el art. 1 § 1, tanto del antiguo como del nuevo COTIF, los miembros de la OTIF son todos los Estados contratantes del COTIF. La suspensión conforme al art. 20 § 3 COTIF/1980 en alguno de estos Estados como consecuencia de la falta de depósito del acta de ratificación, aceptación o aprobación no comporta, a nuestro entender, la exclusión como miembro de la OTIF, puesto que sólo se suspende la aplicación de las RU CIM y CIV, pero no la del Convenio base (COTIF).

<sup>46</sup> Se trata del Reglamento nº 593/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de junio de 2008, sobre la ley aplicable a las obligaciones contractuales (DO L 177, de 4 de julio de 2008, pp. 6 y ss.).

<sup>47</sup> Sólo a partir de la modificación obrada en Vilna, la norma relativa a la aplicación del Derecho nacional correspondiente ha encontrado acogida en el Convenio base (art. 8 COTIF). La definición de qué ha de entenderse por Derecho nacional, contenida en el art. 10 § 2 RU CIM/1980, se halla suspendida en aplicación del art. 20 § 3 COTIF/1980, por lo que la determinación de la legislación aplicable ha de realizarse conforme a las normas de conflicto habituales. También el Tribunal competente habría de determinarse de conformidad con el régimen común, es decir, en el interior de la Unión Europea (salvo Dinamarca) el Reglamento 44/2001.

Europeos (en particular, aun siendo Estado contratante del primer Convenio de Berna, Rusia ya no forma parte de la OTIF), ni tampoco a los del lejano oriente. En plena guerra fría, los Estados del bloque comunista elaboraron, en 1947, su propio Convenio internacional, el SMGS (SMPS para el transporte de viajeros), que entraría en vigor el 1 de noviembre de 1951 y habría de regir los transportes internacionales por ferrocarril entre ellos<sup>48</sup>. Aunque dicho Convenio no será objeto de estudio en el presente trabajo, la disparidad de regímenes jurídicos plantea problemas importantes en el tráfico Este-Oeste, cuya superación está siendo objeto de intensos debates a nivel internacional. Como posibles soluciones a medio plazo se propone la aplicación convencional de las Reglas Uniformes CIM, basándose en el nuevo art. 1 § 2 RU CIM, la elaboración de una tarifa común o la elaboración de una carta de porte unitaria que tenga la consideración de documento aduanero a todos los efectos<sup>49</sup>. La solución de las diferencias será, sobre todo con vistas al creciente intercambio comercial de la Unión Europea con Rusia y con China, un importante paso en la revitalización del ferrocarril.

### 1.1.2 Reglas Uniformes CIM

Las Reglas Uniformes relativas al contrato de transporte internacional de mercancías por ferrocarril (RU CIM<sup>50</sup>) surgen como consecuencia de la reestructuración del Convenio COTIF en 1980 y aglutinan todas las normas del anterior Convenio CIM<sup>51</sup> relativas al contrato de

---

<sup>48</sup> Para un análisis exhaustivo vid. CONETTI, G., *Il regime internazionale dei trasporti di merci nei rapporti tra l'Europa orientale ed occidentale*, ISDEE, Trieste 1970, pp. 5 y ss.; DURAND, P. M.-F., *Les transports internationaux ...*, op.cit., pp. 373 y ss., puesto al día en 1963 (DURAND, P. M.-F., *Les transports internationaux. Mise à jour 1963*, Sirey, París 1963, pp. 29 y s.); FREISE, R., “Deutsche Einheit und Eisenbahntransportrecht”, en: *TranspR*, 5/1991, pp. 171 y ss.; HAENNI, J., “Chapter 2 ...”, op.cit., pp. 10 y ss.; y también la comparación con las RU CIM en SPERA, K., *Internationales Eisenbahnfrachtrecht*, op.cit., *passim*. Téngase presente que algunos Estados contratantes del COTIF lo son también del SMGS, si bien Estados como Ucrania han hecho uso de la facultad que les brinda el art. 1 § 6 RU CIM de aplicar dichas reglas sólo a una parte de la infraestructura ferroviaria situada en su territorio.

<sup>49</sup> Al respecto, SACK, M., “Optimierung der transportrechtlichen Schnittstelle CIM/SMGS”, en: *CIT-Info*, 1/2005, pp. 1 y s.

<sup>50</sup> Si no se indica lo contrario, las siglas “RU CIM” se refieren a las Reglas Uniformes en la versión del Protocolo de Vilna, en vigor desde el 1 de julio de 2006. La traducción oficial del título de las Reglas (BOE núm. 149, de 23 de junio de 2006, p. 23746) no concuerda con la traducción que aparece en el art. 6 COTIF; al ser preferible la segunda, es ésta la que se reproduce en el texto.

<sup>51</sup> El Convenio CIM, a su vez, surgió del antiguo Convenio de Berna y fue firmado, junto con el nuevo Convenio CIV (Convenio relativo al transporte ferroviario internacional de viajeros y equipajes), el 23 de octubre de 1924. Vid. BRUNET, R. / DURAND, P. / DE FOURCAULD, M., *Les transports internationaux ...*, op.cit., nm 76 y ss. (pp. 45 y ss.).

transporte. En lo que aquí nos interesa, las novedades más importantes de las RU CIM/1980 pueden resumirse, por un lado, en la desaparición de la obligación de transportar en régimen de carga fraccionada y en la introducción del derecho especial de giro del Fondo Monetario Internacional como unidad de cuenta para el cálculo de la indemnización en caso de pérdida y avería<sup>52</sup>, limitando la cuantía a 17 DEG por kilogramo de peso bruto faltante (arts. 7 § 1 y 40 § RU CIM/1980).

El Protocolo de Vilna de 1999, como última modificación de las Reglas Uniformes CIM hasta la fecha, ha introducido novedades importantísimas en las Reglas, rompiendo con algunos de los principios más tradicionales del transporte ferroviario internacional, revolucionando de este modo su regulación. En este punto sólo queremos resaltar la desaparición de la obligación tarifaria (art. 6 § 1 RU CIM/1980), de la obligación de transportar también en régimen de vagón completo (art. 3 § 1 RU CIM/1980), del (supuesto) carácter formal y real del contrato de transporte (art. 11 § 1 RU CIM/1980)<sup>53</sup> y del sistema de líneas, salvo respecto del transporte ferrocarril-mar (arts. 3 y 10 COTIF/1980; 1 § 1 RU CIM/1980)<sup>54</sup>.

Las Reglas Uniformes CIM regulan la utilización de vagones particulares sólo incidentalmente, pero sus preceptos siguen conformando el marco legal para la realización de transportes internacionales, también cuando para ello se utilicen vagones particulares. En determinados supuestos, el vagón puede transportarse, además, como mercancía, en cuyo caso le serán de aplicación directa dichas Reglas Uniformes (cfr. art. 24 RU CIM).

---

<sup>52</sup> Vid. INGOLD, M., “Les nouvelles Règles uniformes ...”, op.cit., pp. 41 y ss.; 57 y ss.

<sup>53</sup> Sobre esta concepción y su crítica vid., con detalle, RECALDE CASTELLS, A., “El contrato de transporte internacional de mercancías por ferrocarril: concepto, naturaleza y caracteres. La documentación del contrato”, en: EMPARANZA SOBEJANO, A. / RECALDE CASTELLS, A. (Dirs.), *El contrato de transporte internacional de mercancías por ferrocarril*, Thomson-Civitas, Cizur Menor 2008, pp. 45 y ss.

<sup>54</sup> Para un análisis exhaustivo de las nuevas RU CIM vid. FREISE, R., “Das neue internationale Eisenbahnfrachtrecht (CIM 1999)”, en: *TranspR*, núm. 11-12/1999, pp. 417 y ss.; KUNZ, W., “Das neue Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr”, en: *TranspR*, núm. 9/2005, pp. 329 y ss.; LLORENTE GÓMEZ DE SEGURA, C., “Contratos internacionales de transporte por carretera, ferrocarril, marítimo y multimodal”, en: CALVO CARAVACA, A.L. / CARRASCOSA GONZÁLEZ, J., *Curso de Contratación Internacional*, 2ª edición, Colex, Madrid 2006, pp. 711 y ss.; ID., “El nuevo régimen del transporte ferroviario internacional”, en: *Derecho de los Negocios*, Enero 2003, pp. 1 y ss.; OCTI, *Bericht des Zentralamts über die Revision des COTIF durch das Änderungsprotokoll 1999*.

### 1.1.3 Reglas Uniformes CUV

Las negociaciones en el ámbito de la utilización de vagones particulares dieron lugar, a lo largo de la cuarta conferencia de revisión de 1933, a la inclusión en el entonces art. 61 del Convenio de Berna de un nuevo § 1, relativo al transporte de vagones particulares, en cuya virtud se declaraba aplicable el Reglamento relativo al transporte ferroviario internacional de vagones particulares (RIP), reproducido en el Apéndice VII al Convenio<sup>55</sup>. Dicha regulación primitiva ha evolucionado, a lo largo de los años, primero en el Anexo II a las RU CIM (que a su vez constituían un Apéndice al Convenio COTIF/1980), después en el Apéndice D –Reglas Uniformes relativas a los contratos de utilización de vehículos en tráfico internacional por ferrocarril (RU CUV)– al actual COTIF. En este punto sólo pretendemos ofrecer una visión general de la legislación aplicable; el desarrollo de la regulación propia de los vagones particulares será objeto de un análisis exhaustivo.

Las Reglas Uniformes CUV son, al igual que las RU CIM y CIV, Apéndices al COTIF<sup>56</sup> y parte del mismo como tratado internacional (art. 6 § 2 COTIF); tienen, por ello, fuerza de Ley en todos aquellos Estados que hayan ratificado, aceptado o aprobado el Protocolo de Vilna<sup>57</sup>. Al igual que el nuevo Apéndice C (Reglamento relativo al transporte ferroviario internacional de mercancías peligrosas – RID)<sup>58</sup>, la aplicación de las Reglas Uniformes CUV ya no dependerá de la existencia de un contrato de transporte CIM con respecto al vagón mismo<sup>59</sup>.

---

<sup>55</sup> Cfr. también el art. 13 del Estatuto sobre el Régimen internacional de Ferrocarriles, aprobado por el Convenio sobre el Régimen internacional de Ferrocarriles, de 9 de diciembre de 1923 que, siendo España Estado firmante, disponía que “[ü]ber die Benutzung und den Umlauf der Wagen im internationalen Verkehr, die Privaten oder anderen Unternehmungen als Eisenbahnen gehören, werden Sonderübereinkommen abgeschlossen werden”.

<sup>56</sup> Vid. LEHMAN, J.-P., “«Einstellungsvertrag» wird vom «Verwendungsvertrag» abgelöst”, en: *Z.Int.Eisenb.*, núm. 4/2005, p. 73.

<sup>57</sup> Para el anterior RIP, vid. GOLTERMANN, E. / KONOW, K.-O., *Eisenbahn-Verkehrsordnung*, Erich Schmidt Verlag, Berlín (1996), Art. 8 ER/CIM, ap. 1 b); HELD, A., *Private Güterwagen ...*, op.cit., p. 18;

<sup>58</sup> Al respecto, OCTI, *Bericht ...*, op.cit., nm 30.1.; LLORENTE GÓMEZ DE SEGURA, C., “Contratos internacionales...”, op.cit., p. 722; MUTZ, G., “The New COTIF – The Vilnius Protocol 1999”, en: MARTÍNEZ SANZ, F. / PETIT LAVALL, M<sup>a</sup>.V. (Dirs.), *Aspectos jurídicos y económicos del transporte*, Publicacions de la Universitat Jaume I, Castellón de la Plana 2007, p. 314.

<sup>59</sup> Así todavía el art. 1 § 1 RIP que, al definir el ámbito de aplicación, se refiere al transporte de vagones particulares (cargados o vacíos) que se hayan entregado al transporte de acuerdo con las RU CIM.

Asimismo, conviene subrayar que la mayoría de los preceptos de las Reglas Uniformes CUV son, al contrario de lo que ocurre en las Reglas Uniformes CIM (cfr. Art. 5 RU CIM), de Derecho dispositivo. Ni siquiera las normas relativas a la responsabilidad por daños causados en el vagón o por éste son de *ius cogens*; la razón para ello hay que buscarla, probablemente, en el deseo de permitir también en el futuro regulaciones como el RIV<sup>60</sup> o las llamadas “fichas de la UIC”<sup>61</sup>.<sup>62</sup> Se trata de acuerdos multilaterales entre empresas ferroviarias y carecen, por ello, de fuerza legal. Además, la elaboración del Contrato Uniforme de Utilización (vid. *infra*, sub. Cap. III) ha privado a estas fichas de gran parte de su importancia práctica<sup>63</sup>.

#### 1.1.4 Reglas Uniformes APTU y ATMF

Las “Reglas uniformes relativas a la validación de normas técnicas y la adopción de prescripciones técnicas uniformes aplicables al material ferroviario destinado a ser utilizado en tráfico internacional” (RU APTU) y las “Reglas uniformes relativas a la admisión técnica de material ferroviario utilizado en tráfico internacional” (RU ATMF) constituyen igualmente Apéndices al COTIF y ostentan la misma fuerza vinculante que las Reglas Uniformes CIM y CUV.

---

<sup>60</sup> El Reglamento para el empleo recíproco de vagones en tráfico internacional (*Regolamento internazionale dei veicoli – RIV*) –al igual que el reglamento del *Verein mitteldeutscher Eisenbahnverwaltungen*, que le sirvió de modelo– pretendía regular, como su propio nombre indica, el empleo recíproco de vagones de carga (para vagones de viajeros se elaboraría otro reglamento, el RIC) en tráfico internacional. Si bien la regulación, entrada en vigor en 1921, iba dirigida principalmente a los vagones de empresas ferroviarias que fueran objeto de utilización por parte de otra empresa ferroviaria, sus disposiciones se aplicaban también, al menos en parte, a los vagones particulares que se hubieran matriculado con algún ferrocarril que fuera parte contratante del RIV. Al respecto, EIERMANN, R., “Die Rechtsstellung der Privatgüterwagen ...”, op.cit., p. 70; HELD, A., *Private Güterwagen ...*, op.cit., p. 22.

<sup>61</sup> Las fichas de la UIC son acuerdos entre las empresas ferroviarias que conforman la *Union Internationale des Chemins de Fer* (Unión Internacional de Ferrocarriles, UIC). Siempre y cuando la propia ficha así lo disponga, sus preceptos son vinculantes para las empresas ferroviarias, pero sólo para ellas (vid. EIERMANN, R., “Die Rechtsstellung der Privatgüterwagen ...”, op.cit., p. 70); en caso contrario, se trata de meras recomendaciones. Para los titulares de vagones particulares, las fichas sólo vinculan indirectamente, cuando el contenido de éstas se haya incluido en la tarifa correspondiente. De particular importancia para el transporte con vagones particulares son las fichas 280, 433 (incluye, como Anexo, unas condiciones generales para la matriculación y la utilización de vagones particulares) y 992.

<sup>62</sup> Así, KUNZ, W., “Das neue Übereinkommen ...”, op.cit., p. 340.

<sup>63</sup> Al respecto, FREISE, R., “Neue Entwicklungen ...”, op.cit., p. 51.

Su importancia en la utilización de vagones particulares es de primer orden, puesto que la desaparición del llamado contrato de matriculación (*contrat d'immatriculation, Einstellungsvertrag*), como consecuencia de los esfuerzos de liberalización en el seno de la Unión Europea, fue suplida, respecto de la admisión de vagones al tráfico, por una regulación uniforme, aplicada por instituciones independientes, diferentes de las empresas ferroviarias (todavía) cuasi-monopolísticas. Uno de los objetivos principales de las Reglas Uniformes APTU es la interoperabilidad ferroviaria<sup>64</sup>, entendida como la capacidad del sistema ferroviario para permitir la circulación segura e ininterrumpida de trenes<sup>65</sup>. Para ello, las normas técnicas que se hayan validado y las prescripciones técnicas uniformes que se hayan adoptado se adjuntarán como Anexos a las Reglas Uniformes APTU<sup>66</sup>, por lo que se convierten en parte integrante del Convenio y son de aplicación directa en los Estados miembros de la OTIF. De esta forma, las Reglas crean para el transporte ferroviario un texto similar al Convenio de Ginebra de 1958<sup>67</sup>.

Las Reglas Uniformes APTU están destinadas a sustituir la llamada “Unidad Técnica”<sup>68</sup> (arts. 10 y 11 RU APTU), cuya regulación anticuada (la última versión, sin que se

<sup>64</sup> Vid. KOPECKY, M., “La nouvelle COTIF ou l’espace juridique ferroviaire en mutation”, en: *European Transport Law*, 2005, p. 70.

<sup>65</sup> Así, el art. 2 lit. b de la Directiva 2008/57/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de junio de 2008, sobre la interoperabilidad del sistema ferroviario dentro de la Comunidad (DO L 191, de 18 de julio de 2008). Esta norma representa el texto refundido de sendas Directivas de interoperabilidad vigentes con anterioridad, esto es, la Directiva 96/48/CE del Consejo, de 23 de julio de 1996, relativa a la interoperabilidad del sistema ferroviario transeuropeo de alta velocidad (DO L 235, de 17 de septiembre de 1996); y la Directiva 2001/16/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 19 de marzo de 2001, relativa a la interoperabilidad del sistema ferroviario convencional (DO L 110, de 20 de abril de 2001).

<sup>66</sup> OCTI, *Bericht des Zentralamtes ...*, op.cit., nm 33.1.2.

<sup>67</sup> Acuerdo relativo al cumplimiento de condiciones uniformes de homologación y reconocimiento recíproco de la homologación de equipos y piezas de vehículos a motor, hecho en Ginebra el 20 de marzo de 1958 (BOE de 3 de enero de 1962). En este sentido, OCTI, *Bericht des Zentralamtes ...*, op.cit., nm 33.1.7.

<sup>68</sup> Se trata del Convenio Internacional sobre la Unidad Técnica, firmado en Berna, el 21 de octubre de 1882, un tratado internacional cuyo art. II debía impedir que el material rodante que cumplía con las especificaciones de la propia Unidad Técnica fuera excluido del tráfico internacional por razones de su construcción. Para la evolución histórica vid. ISLIKER, H.R., “Erläuterungen zur Technischen Einheit im Eisenbahnwesen”, en: KUNZ, W. (Dir.), *Eisenbahnrecht. Systematische Sammlung mit Erläuterungen der deutschen, europäischen und internationalen Vorschriften*, Band III, NOMOS, Baden-Baden (1995), D 2, pp. 24 y s.; KAFKA, G., “Zur Diskussion um die «Technische Einheit»”, en: *Z.Int.Eisenb.*, vol. 90 (1982), pp. 128 y ss.; KUNZ, W., “Das Eisenbahnrecht – eine Rechtsmaterie?”, en: *TranspR*, 7-8/2006, p. 291; MEILI, F., *Internationale Eisenbahnverträge*, J.F. Richter, Hamburgo 1887, pp. 29 y ss. La Unidad Técnica fijó el ancho “normal” de la vía entre 1.435 y 1.440 mm y era de aplicación en la mayoría de los Estados cuyo ancho de vía era éste. España, por esta misma razón (el ancho “ibérico” o de RENFE es de 1.668 mm), no sería nunca Estado contratante.

llegara nunca a derogarlo, es de 1938) fue suplida ya en gran parte por las fichas de la UIC. La Unidad Técnica tenía, en los Estados firmantes, la calidad jurídica de un Reglamento y era de aplicación también a los vagones particulares<sup>69</sup>. Están igualmente llamadas a desaparecer o a sufrir modificaciones importantes bajo el nuevo régimen legal algunas de las fichas de la UIC<sup>70</sup> y las especificaciones técnicas del RIV (art. 11 § 2 RU APTU).

Las Reglas Uniformes ATMF, a su vez, regulan el procedimiento que ha de regir la admisión del material ferroviario (en particular, locomotoras y vagones) al tráfico internacional. Baste con mencionar aquí que la admisión no será ya competencia de las empresas ferroviarias, sino de organismos independientes, pertenecientes a las Administraciones Públicas o entidades privadas diferentes de las empresas ferroviarias.

En virtud del artículo 10 TCE, relativo a la lealtad de los Estados miembros frente a la Comunidad<sup>71</sup>, la Comisión ha amenazado con la iniciación de procedimientos de incumplimiento del Tratado<sup>72</sup> frente a aquellos Estados que ratifiquen el Protocolo de Vilna y lo apliquen en su totalidad, por entender que algunos de los Apéndices contradicen el Derecho derivado elaborado con posterioridad a la firma del Protocolo. En su consecuencia, algunos países, entre ellos Alemania y España, han declarado, de conformidad con el artículo 42 § 1 COTIF, que no aplicarán las Reglas Uniformes relativas al contrato de utilización de la infraestructura en tráfico internacional por ferrocarril (CUI), así como las Reglas Uniformes APTU y ATMF, hasta que la Comunidad no decida acerca de su adhesión al COTIF (vid. *infra*, sub 1.3).

---

<sup>69</sup> Así, EIERMANN, R., “Die Rechtsstellung der Privatgüterwagen ...”, op.cit., p. 70.

<sup>70</sup> En particular, respecto de las especificaciones técnicas para la matriculación, la ficha 433 (matriculación de vagones privados y su circulación en tráfico internacional).

<sup>71</sup> Vid. también las decisiones tempranas del TJCE en los asuntos *Costa/E.N.E.L.* (STJCE de 15 de julio de 1964 [as. 6/64], Rec. Jur. 1964, pp. 1269 y ss.) y *Simmmenthal* (STJCE de 9 de marzo de 1978 [as. 106/77], Rec. Jur. 1978, pp. 629 y ss., ap. 14/16 y ss.).

<sup>72</sup> Sobre la potestad de intimación de la Comisión en relación con incumplimientos del contrato, vid. p.ej. ZENNER, M., *Die Haftung der EG-Mitgliedstaaten für die Anwendung europarechtswidriger Rechtsnormen*, Verlag V. Florentz, Munich 1995, pp. 121 y s.



### 1.1.5 Contrato Uniforme de Utilización

El “Contrato Uniforme de Utilización de vagones en transporte ferroviario internacional” (CUU)<sup>73</sup> no es Derecho uniforme en sentido estricto; no es un tratado internacional, y los Estados participan, a lo sumo, indirectamente a través de las empresas ferroviarias que aún sean de su propiedad<sup>74</sup>. Su finalidad, sin embargo, es la unificación internacional en un ámbito tan importante como es la utilización de vagones (particulares o no) en el tráfico nacional<sup>75</sup> e internacional, razón por la cual se ha incluido –al igual que el RIV, las fichas de la UIC y las condiciones generales de la contratación que sean de origen internacional– en el apartado dedicado a la regulación uniforme. Además, el artículo 1.1 CUU define su ámbito geográfico de aplicación como el propio del COTIF, vinculando de esta forma su propia vigencia a la del COTIF como tratado internacional.

El CUU fue elaborado en el seno de dos asociaciones internacionales de empresas ferroviarias, la UIC y la *European Rail Freight Association* (ERFA), contando con la colaboración de la UIP. Su objetivo es el de concretar el contenido (en general disponible, cfr. arts. 4 § 5, 6 § 4, 7 § 2 y 9 § 2 RU CUV) de las Reglas Uniformes CUV y actualizar los preceptos hasta ahora recogidos en el RIV y en las fichas de la UIC. En aras de garantizar una cierta continuidad de la regulación, gran parte del marco regulador anterior fue incorporado, bien en las Reglas Uniformes CUV, bien en el CUU. Éste tiene –debido al carácter esencialmente disponible de los preceptos contenidos en las RU CUV– preferencia de aplicación respecto de las Reglas Uniformes CUV (art. 2.1 CUU) en cuanto no se vulneren normas de *ius cogens*. La naturaleza del CUU como regulación supletoria permite, sin embargo, la celebración de pactos individuales entre las diferentes empresas adheridas al mismo que contradigan o deroguen lo dispuesto en dicho contrato, siempre y cuando, también en este caso, se respeten aquellas normas de las Reglas Uniformes CUV que tengan carácter imperativo.

---

<sup>73</sup> El texto del contrato puede consultarse (en inglés, francés y alemán) en <http://www.gcuoffice.org>.

<sup>74</sup> Así p.ej. en España, donde la empresa ferroviaria RENFE-Operadora no sólo es de capital público, sino que, además, se halla todavía adscrita al Ministerio de Fomento, aun después de la reforma obrada por la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario.

<sup>75</sup> Frente a las RU CUV, de vocación netamente internacional, el CUU está llamado a aplicarse también a la utilización de vagones en un contexto nacional (art. 1.1 CUU). Vid. FREISE, R., “Neue Entwicklungen ...”, op.cit., p. 51.

El CUU es un contrato marco, elaborado a nivel institucional, sin que las asociaciones correspondientes (UIC, ERFA y UIP) tengan competencia para obligar a sus asociados. El contrato no despliega, por tanto, fuerza vinculante hasta que el interesado no formule una declaración de adhesión ante la Oficina para el CUU (*ex art. 2.2 CUU*). Ello no sólo obedece al principio general del derecho civil, según el cual las obligaciones *ex contractu* sólo vinculan a las personas que las hayan asumido<sup>76</sup>, sino que resulta también, aunque el Contrato Uniforme no lo diga así expresamente, del artículo 2.2 CUU. La naturaleza jurídica del CUU es compleja y será objeto de análisis en otro lugar (*vid. infra, sub. Cap. III*).

### 1.2 RIV, fichas UIC y condiciones generales de la contratación

Tanto el RIV como las fichas de la UIC son de aplicación supletoria en todos aquellos supuestos que no hayan encontrado acogida en el CUU. De esta forma, sigue vigente el Anexo II al RIV, relativo a la carga de los vagones (*vid. sólo art. 29 CUU*<sup>77</sup>); de modo directo, el RIV y las fichas de la UIC se aplican todavía hoy a las relaciones entre empresas ferroviarias que sean miembros de la UIC pero que no se hayan adherido al CUU. Igualmente importantes son las condiciones generales que, al decaer la obligación tarifaria (así todavía el art. 6 RU CIM/1980), están siendo elaboradas en el seno del *Comité International des Transports Ferroviaires* (CIT)<sup>78</sup>. Aun tratándose de meras recomendaciones a las empresas ferroviarias, los modelos del CIT son un factor importante a tener en cuenta, puesto que marcan las pautas para la unificación en la materia y suelen ser respetados por los miembros de la organización.

---

<sup>76</sup> Vid., por todos, FRANZONI, M., “Il contratto e i terzi”, en: GABRIELLI, E., *I contratti in generale*, vol. II, 2ª ed., UTET, Turín 2006, p. 1183; GALGANO, F., *Diritto privato*, 11ª ed., CEDAM, Padova 2001, pp. 223 y ss.; LARENZ, K. / WOLF, M., *Allgemeiner Teil*, 9ª ed., C.H. Beck’sche Verlagsbuchhandlung, München 2004, pp. 550 y s. (§ 29 I 1 y s.); SAVIGNY, F.K. VON, *Das Obligationenrecht*, vol. II, Veit und Comp., Berlín 1853, pp. 16 y ss. En España, *cfr. art. 1.257 Cc.*

<sup>77</sup> Ya antes de la entrada en vigor del CUU, el ulterior desarrollo del RIV se había encomendado a la UIC.

<sup>78</sup> Al respecto, SPERA, K., “Der liberalisierte Eisenbahnverkehr im Wettbewerb”, en: *Z.Int.Eisenb.*, 1/2005, pp. 14 y ss. Hasta la fecha se han elaborado, entre otras, las condiciones generales para el transporte internacional de mercancías (ABB CIM 1999), las condiciones generales para los contratos sobre el transporte conjunto de mercancías (AGB Gemeinsame Beförderung) o las condiciones generales para los contratos sobre la subcontratación de transportes de mercancías (AGB Unterbeförderung). Los textos pueden consultarse en [www.cit-rail.org](http://www.cit-rail.org).

### 1.3 Derecho comunitario europeo

La política liberalizadora de la Unión Europea es la razón principal y el motor de las últimas modificaciones del Derecho en materia de transporte por ferrocarril<sup>79</sup>, y ello porque muchos de los Estados miembros de la Unión Europea lo son también de la OTIF. El desarrollo del Derecho comunitario –sobre todo después de 1991– era incompatible con los principios tradicionales del Derecho ferroviario, en particular, el sistema de líneas, la obligación tarifaria y la de transportar, la unidad de infraestructura y explotación, y el (supuesto) carácter real y formal del contrato de transporte<sup>80</sup>. La importancia del Derecho comunitario para el desarrollo del COTIF y, en particular, su influencia sobre la regulación de la utilización de vagones en tráfico internacional justifica un examen detallado al que nos remitimos (vid. *infra*, sub III.).

#### 1.3.1 La adhesión de la Comunidad Europea al COTIF

Desde una óptica parcialmente distinta, el art. 38 COTIF abre una nueva vía para la cooperación entre la Unión Europea y la OTIF al permitir la adhesión de organizaciones regionales de integración económica<sup>81</sup>. Puesto que uno de los requisitos para la adhesión de una organización al COTIF es la competencia para adoptar medidas legislativas en alguno de los ámbitos objeto del Convenio que sean obligatorias para los Estados miembros de la organización (art. 38 § 1 COTIF), el precepto se dirige primera y principalmente a la Comunidad Europea. La Comisión se ha hecho eco de la conveniencia de que la Comunidad

---

<sup>79</sup> Así también FREISE, R., “Neue Entwicklungen ...”, op.cit., p. 46; KUNZ, W., “Das neue Übereinkommen ...”, op.cit., p. 329. En general sobre la importancia de la legislación comunitaria para el nuevo Derecho ferroviario, vid. DESFOUGÈRES, E., “Deregulierung und Rechtssicherheit”, en: *Z.Int.Eisenb.*, 1/2003, pp. 7 y ss.; MUTZ, G., “Le droit de transport international ferroviaire en pleine mutation”, en: AA.VV., *Liber Amicorum Jacques Putzeys. Études de droit des transports*, Bruylant, Bruselas 1999, pp. 552 y ss.

<sup>80</sup> Al respecto, FREISE, R., “Gedanken zur Reform des internationalen Eisenbahnverkehrsrechts”, en: AA.VV., *Festschrift für Henning Piper zum 65. Geburtstag*, Verlag C.H. Beck, Munich 1996, pp. 830 y ss.; MUTZ, G., “COTIF – der Weg ins 3. Jahrtausend”, en: *TranspR*, 5/1994, pp. 174 y ss.

<sup>81</sup> En general sobre la adhesión de organizaciones internacionales a tratados internacionales vid. BASEDOW, J., “Die Europäische Gemeinschaft als Partei von Übereinkommen des einheitlichen Privatrechts”, en: SCHWENZER, I. / HAGER, G. (Dirs.), *Festschrift für Peter Schlechtriem zum 70. Geburtstag*, Mohr Siebeck, Tubinga 2003, pp. 176 y ss. Una norma parecida se ha introducido en el Convenio de Montreal, en su art. 53.2 CM. Respecto de este precepto vid., por todos, MÜLLER-ROSTIN, W., “Das Montrealer Übereinkommen vom 28. Mai 1999 – neue Haftungsregelungen für den internationalen Luftverkehr”, en: *Zeitschrift für Gemeinschaftsprivatrecht*, 5/03-04, pp. 266 y s.

se adhiera al Convenio y ha negociado con la OTIF<sup>82</sup> un borrador de acuerdo de adhesión<sup>83</sup>, aprobado por el Parlamento Europeo<sup>84</sup>, sin que se haya producido, hasta la fecha, la adopción del Acuerdo en el seno del Consejo.

El procedimiento para la adopción, por parte de la Comunidad, de acuerdos relativos a la adhesión a tratados internacionales se regula en el artículo 300 TCE. El precepto citado no es, sin embargo, título competencial para la adopción de tales acuerdos<sup>85</sup>, debiendo éste buscarse, no en la norma general del artículo 133 TCE (Principios de la política común en materia comercial)<sup>86</sup>, sino, de acuerdo con la remisión contenida en el propio artículo 133.6 *in fine* TCE, en el Título V del Tratado, es decir, los artículos 70 y ss. TCE. El artículo 70 TCE, por su parte, prevé, para la consecución de los fines del Tratado, una política común de transportes, en principio sólo para los modos terrestres (carretera, ferrocarril, navegación interior); las medidas y procedimientos correspondientes se hallan reguladas en el artículo 71 TCE<sup>87</sup>. Con todo, suele reconocerse que el Título V del Tratado no sanciona, al menos no de

---

<sup>82</sup> La competencia para sancionar el acuerdo es, de conformidad con el art. 14 § 2, lit. n COTIF, de la Asamblea General.

<sup>83</sup> *Recomendación de Decisión del Consejo por la que se autoriza a la Comisión a negociar las condiciones de adhesión de la Comunidad al Convenio relativo a los Transportes Internacionales por Ferrocarril*, COM/2002/24; y *Propuesta de decisión del Consejo relativa a la celebración por la Comunidad Europea del Acuerdo de adhesión de la Comunidad 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*, COM(2003) 696 final. Al respecto, vid. SCHWEINSBERG, R., “Einführung F”, en: HERMES, G. / SELLNER, D., *Beck’scher AEG-Kommentar*, C.H. Beck, Munich 2006, nm 26 (p. 117).

<sup>84</sup> Así lo requiere el art. 300.3 TCE. Vid. la *Resolución legislativa del Parlamento Europeo sobre la propuesta de Decisión del Consejo relativa a la celebración por la Comunidad Europea del Acuerdo de adhesión de la Comunidad 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*, DO C 102E, de 28 de abril de 2004, pp. 565 y s.

<sup>85</sup> Cfr. art. 300.1 TCE. Así también MÖGELE, R., “Art. 300 EGV”, en: STREINZ, R. (Dir.), *EUV/EGV*, Verlag C.H. Beck, Munich 2003, nmm 1; 12 y ss. (pp. 2472 y ss.). La existencia de un título competencial específico es necesario porque la CE carece de una competencia legislativa universal. En este sentido, por todos, SCHEIBECK, F.C., *Die Außenkompetenzen der EG im internationalen Zivilluftverkehr*, Peter Lang, Francfort 1999, pp. 195 y ss.

<sup>86</sup> CARPANETO, L., *Il principio di sussidiarietà e la sua applicazione alla politica comunitaria dei trasporti, con specifico riferimento al settore del trasporto ferroviario*, tesis doctoral (sin publicar), Génova 2005, p. 150.

<sup>87</sup> CARPANETO, L., *Il principio di sussidiarietà...*, op.cit., pp. 132 y ss.; MÜCKENHAUSEN, P., “Vorbem. zu Art. 70-80”, en: LENZ, C.O. / BORCHARDT, K.-D. (Dirs.), *EU- und EG-Vertrag*, 4ª ed., Bundesanzeiger Verlag, Colonia 2006, nm 9 (p. 914); MUNARI, F., *Il diritto comunitario dei trasporti*, Giuffrè, Milán 1996, pp. 64 y ss.

forma explícita, una competencia de la Comunidad para celebrar tratados internacionales en materia de transportes<sup>88</sup>.

Aun cuando ha de negarse una competencia exterior explícita en este ámbito, cabe la existencia de un título competencial implícito, bien porque la participación de la Comunidad en tratados internacionales se estima necesaria para la consecución de fines que no podrían alcanzarse con un recurso a la competencia legislativa interna de la Comunidad<sup>89</sup>, bien porque la Comunidad ya ha regulado alguno de los aspectos recogidos en el tratado en el ejercicio de su competencia legislativa interna<sup>90</sup>. En el ámbito del transporte ferroviario, la Comunidad ha hecho uso de la competencia otorgada en los arts. 70 y 71 TCE al liberalizar el transporte ferroviario, en particular mediante la regulación de derechos de acceso, de la seguridad ferroviaria y de la interoperabilidad<sup>91</sup>. Para que estas normas puedan fundamentar la

<sup>88</sup> OTTE, K. / BODUNGEN, B. V., “Die Reichweite der europäischen Verkehrsrechtskompetenz”, en: *TranspR*, 11/12-2004, p. 428.

<sup>89</sup> Cfr., en particular, las sentencias *Open Skies* del Tribunal de Justicia, de 5 de noviembre de 2002, asuntos C-467/98 a 469/98, 471/98, 472/98, 475/98 y 476/98 (*Comisión c. Dinamarca [ap. 56], Suecia [ap. 53], Finlandia [ap. 57], Bélgica [ap. 67], Luxemburgo [ap. 61], Austria [ap. 67] y Alemania [ap. 82]*), Rec. Jur. 2002, I-9519 y ss., I-9681 y ss., I-9797 y ss.

<sup>90</sup> Así el Tribunal de Justicia en *AETR*, STJCE de 31 de marzo de 1971, asunto 22/70 (*Comisión c. Consejo*), Rec. Jur. 1971, pp. 263 y ss. Vid. también, con detalle, BOEING, D., “vor Art. 70 EGV”, en: GRABITZ, E. / HILF, M. (Dirs.), *Das Recht der Europäischen Union*, vol. II, Verlag C.H. Beck, Munich (2006), nmm 37 y ss. (pp. 8 y s.); CARPANETO, L., *Il principio di sussidiarietà...*, op.cit., pp. 151 y ss.; JUNG, CH., “Subsidiarität in der europäischen Verkehrspolitik”, en: *TranspR*, 4/1999, p. 133; LOUIS, J.-V., “La doctrine AETR et les impératifs de l’action externe de l’Union européenne”, en: COLNERIC, N. et al. (Coords.), *Une communauté de droit. Festschrift für Gil Carlos Rodríguez Iglesias*, BWV – Berliner Wissenschafts-Verlag, Berlín 2003, pp. 315 y ss.; MÖGELE, R., “Art. 300 EGV”, op.cit., nmm 25 y ss. (pp. 2478 y ss.); MUNARI, F., *Il diritto comunitario...*, op.cit., pp. 57 y ss.; SCHMALENBACH, K., “Art. 300 EGV”, en: CALLIES, CH. / RUFFERT, M. (Dirs.), *EUV/EGV*, Verlag C.H. Beck, Munich 2007, nmm 6 y ss. (pp. 2408 y ss.).

La jurisprudencia del TJCE en el asunto *AETR* y sus repercusiones sobre la competencia externa de la Comunidad se han plasmado de forma explícita en el considerando 10 del Reglamento (CE) n° 561/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de marzo de 2006, relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera: “Puesto que la materia del *AETR* está comprendida en el ámbito de aplicación del presente Reglamento, la competencia para negociar y celebrar dicho Acuerdo corresponde a la Comunidad”.

<sup>91</sup> De hecho, algunos de los Estados miembros de la OTIF que lo son también de la Unión Europea se han abstenido de ratificar el Protocolo de Vilna o han efectuado una declaración de conformidad con el art. 42 § 1 COTIF al entender –bajo la amenaza de la iniciación de un procedimiento de incumplimiento del Tratado por parte de la Comisión– que algunos de los Apéndices (en concreto, las RU CUI, APTU y ATMF) vulneran el Derecho comunitario europeo. Al respecto, FREISE, R., “Neue Entwicklungen ...”, op.cit., p. 45. Así, los siguientes Estados han hecho uso de la facultad otorgada en el art. 42 § 1 COTIF y han declarado que no aplicarán, de momento, las citadas Reglas Uniformes hasta que la Comunidad no decida acerca de su propia adhesión al COTIF: Alemania, Bélgica, Dinamarca, Eslovaquia, Eslovenia, España, Finlandia, Francia, Grecia, Hungría, Lituania, Luxemburgo, los Países Bajos, Portugal y el Reino Unido; Italia y Suecia no han ratificado aún el Protocolo de Vilna.

competencia exterior de la Comunidad en materia ferroviaria, su promulgación debió estar cubierta por una competencia interna de la Comunidad (el llamado paralelismo de las competencias externa e interna)<sup>92</sup>, lo cual parece cumplirse, dado el amplio espectro de competencias previsto en el artículo 71 TCE en relación con los artículos 2, 3.1 lit f y 70 TCE.

Pero no todas las cuestiones tratadas en el COTIF y en sus Apéndices son competencia exclusiva de la Comunidad; en este sentido, la regulación relativa al contrato de transporte (tanto de mercancías como de viajeros) permanece, en principio<sup>93</sup>, en manos de los Estados miembros. La competencia de la Comunidad no es, por tanto, exclusiva sino conjunta<sup>94</sup>, en virtud de la cual los Estados miembros conservan parte de su competencia externa. Los tratados celebrados en virtud de competencias conjuntas son obligatoriamente mixtos cuando el contenido material del acuerdo es competencia en parte de la Comunidad, en parte de los Estados miembros<sup>95</sup>.

Una vez determinado el alcance de la competencia externa de la Comunidad para adherirse al COTIF, cabe preguntarse si la Comunidad puede acordar la adhesión sin esperar la ratificación por parte de todos los Estados miembros. De acuerdo con el artículo 300.7 TCE, los tratados celebrados de conformidad con el procedimiento correspondiente son, sin otro acto de transformación<sup>96</sup>, vinculantes, tanto para los órganos de la Comunidad como para los

---

<sup>92</sup> Así, JUNG, CH., “Art. 71 EGV”, en: CALLIES, CH. / RUFFERT, M. (Dirs.), *EUV/EGV*, op.cit., nm 47 (p. 980); LOUIS, J.-V., “La doctrine AETR...”, op.cit., p. 325; SCHROETER, U.G., “Alleinige Außenzuständigkeit der EG im Bereich des Internationalen Zivilverfahrensrechts: Anmerkung zu EUGH, Gutachten 1/03 vom 7. Februar 2006”, en: *Zeitschrift für Gemeinschaftsprivatrecht*, 4/06, p. 204.

<sup>93</sup> Téngase presente, sin embargo, que la Unión Europea ha legislado, en el marco del llamado *Tercer Paquete Ferroviario* y a semejanza de lo que hizo respecto del tráfico aéreo internacional, también en materia de contrato de transporte de viajeros por ferrocarril (Reglamento [CE] n° 1371/2007 del Parlamento y del Consejo, de 23 de octubre de 2007, sobre los derechos y las obligaciones de los viajeros de [sic] ferrocarril, DO L 315, de 3 de diciembre de 2007, pp. 14 y ss.). Sobre (la propuesta de) dicho Reglamento (COM[2004] 143 final) vid., SCHMIDT-BENDUN, R., “Internationales Eisenbahnverkehrsrecht made in Brüssel”, en: *Zeitschrift für Gemeinschaftsprivatrecht*, 4/03-04, pp. 193 y ss.

<sup>94</sup> Así también la “Declaración de la Comunidad Europea sobre el ejercicio de competencias” como Anexo a la *Propuesta de decisión del Consejo relativa a la celebración por la Comunidad Europea ...*, op.cit. (nota 83), ap. 1. En general sobre las competencias de la CE en materia de transportes, TRÜE, CH., *Das System der Rechtsetzungskompetenzen der Europäischen Gemeinschaft und der Europäischen Union*, Nomos, Baden-Baden 2002, pp. 140 y ss.

<sup>95</sup> Así, MÖGELE, R., “Art. 300 EGV”, op.cit., nmm 34 y ss. (pp. 2481 y ss.); SCHMALENBACH, K., “Art. 300 EGV”, op.cit., nm 17 (pp. 2412), nmm 30 y s. (2416 y s.).

<sup>96</sup> Vid., en lugar de muchas, las SSTJCE de 30 de abril de 1974 (as. 181/73 – *Haegeman*), Rec. Jur. 1974, pp. 449 y ss., ap. 2 y ss.; de 14 de noviembre de 1989 (as. 30/88 – *Grecia c. Comisión*), Rec. Jur. 1989, pp.

Estados miembros. La adhesión por parte de la Comunidad comportaría, por ello, la entrada en vigor del nuevo COTIF también en aquellos Estados miembros que no lo hubieran ratificado todavía. En la medida en que el COTIF y sus apéndices regulan aspectos no cubiertos por un título competencial de la Comunidad (en particular, el art. 71 TCE), la adhesión de la Comunidad podría vulnerar el principio de habilitación especial como fundamento de la atribución de competencias a la Comunidad.

Por un lado, el haz competencial atribuido en virtud del artículo 71 TCE no alcanza aspectos tan importantes como la celebración del contrato de transporte o la distribución del riesgo de las operaciones; por otro lado, la adhesión al COTIF genera una serie de obligaciones financieras (art. 26 COTIF) para los Estados miembros, en cuyo pago la Comunidad no va a participar<sup>97</sup>. Entendemos por ello que la ratificación del COTIF por parte de todos los Estados miembros es *conditio sine qua non* para la adhesión de la Comunidad al Convenio. En la práctica, esta situación se ha salvado en muchas ocasiones mediante una autorización limitada al presidente del Consejo para depositar el acta de ratificación o de adhesión sólo junto con las actas correspondientes de los Estados miembros<sup>98</sup>.

### **1.3.2 La interpretación uniforme del COTIF por parte del Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas**

No existe en el seno de la OTIF un órgano jurisdiccional comparable al Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas, si bien el propio COTIF prevé la posibilidad de ventilar los litigios acerca de la interpretación o de la aplicación del Convenio por la vía arbitral (arts. 28 y ss. COTIF). Podrán someterse a arbitraje tanto los litigios entre Estados miembros o entre éstos y la OTIF, como las controversias entre particulares (art. 28 § 2 COTIF), siempre y cuando estas últimas no se hayan enjuiciado por o pendan ante un órgano de la jurisdicción

---

3711 y ss., ap. 12; y de 20 de septiembre de 1990 (as. C-192/89 – *Sevince*), Rec. Jur. 1990, pp. I-3461 y ss., ap. 8 y ss.

<sup>97</sup> Así expresamente el art. 3 de la *Propuesta de decisión del Consejo relativa a la celebración ...*, op.cit. (nota 83).

<sup>98</sup> Cfr., p.ej., el considerando 4 y el art. 2 de la Decisión 2001/539/CE del Consejo, sobre la celebración por la Comunidad Europea del Convenio para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional (Convenio de Montreal), DO L 194, de 18 de julio de 2001, p. 38. Al respecto, BASEDOW, J., “Die europäische Gemeinschaft als Partei ...”, op.cit., p. 170.

ordinaria. El alcance de este precepto para la interpretación uniforme del Convenio es, sin embargo, limitada, puesto que el propio art. 28 § 2 COTIF requiere, como viene a ser habitual en la normativa nacional e internacional en materia de arbitraje comercial<sup>99</sup>, la existencia de un convenio arbitral entre las partes<sup>100</sup>, en cuya ausencia el interesado se ve obligado a transigir o a recurrir a la vía judicial ordinaria.

Como ya se ha dicho, desde el momento de la adhesión el COTIF llegaría a formar parte integrante de la legislación comunitaria de acuerdo con el artículo 300.7 TCE. Como tal, el Convenio se consideraría una actuación de un órgano comunitario en el sentido del artículo 234.1 lit. b TCE<sup>101</sup> y sería susceptible de enjuiciarse, en aras de garantizar una interpretación uniforme de las disposiciones del Convenio en todos los Estados miembros<sup>102</sup>, por la vía prejudicial ante el TJCE. Si bien las decisiones del Tribunal respecto de las cuestiones prejudiciales planteadas son vinculantes sólo para los Estados miembros, no puede negarse su importancia también para la interpretación de la norma en Estados que no pertenezcan a la Comunidad<sup>103</sup>. Ello es cierto, sin duda, respecto de la normativa uniforme que se corresponda con una de las competencias comunitarias recogidas en el Tratado; queda por determinar, sin embargo, hasta qué punto el TJCE puede interpretar también aquellos preceptos uniformes que caigan en el ámbito competencial de los Estados miembros<sup>104</sup>.

---

<sup>99</sup> Exceptúese, sin embargo, la particular atribución de competencias a las Juntas Arbitrales del Transporte en el art. 38.1 de la Ley 1671987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, cuyo párrafo tercero presume la existencia de un acuerdo arbitral en todos aquellos litigios en los que la cuantía de la controversia no exceda de 6.000 euros.

<sup>100</sup> Para los litigios entre Estados miembros, o entre éstos y la OTIF, no es necesario, en cambio, que ambas partes convengan en acudir a la corte de arbitraje sino que basta con que lo solicite una de ellas (art. 28 § 1 COTIF).

<sup>101</sup> SSTJCE de 20 de abril de 1974 (as. 181/73 – *Haegeman*), Rec. Jur. 1974, pp. 449 y ss., ap. 2 y ss.; y de 30 de septiembre de 1987 (as. 12/86 – *Demirel*), Rec. Jur. 1987, pp. 3719 y ss., ap. 7, si bien respecto del – idéntico – art. 177.1 lit. b TCE en la numeración anterior a la entrada en vigor del Tratado de Ámsterdam. Al respecto vid. también GAITANIDES, CH., “Artikel 234 EG”, en: VON DER GROEBEN, H. / SCHWARZE, J., *Kommentar zum Vertrag über die Europäische Union und Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaften*, vol. 4, 6ª ed., Nomos, Baden-Baden 2004, nm 22 (p. 532).

<sup>102</sup> En este sentido, STJCE de 26 de octubre de 1982 (as. 104/81 – *Kupferberg*), Rec. Jur. 1982, pp. 3641 y ss., ap. 14.

<sup>103</sup> Así, BASEDOW, J., “Die europäische Gemeinschaft als Partei ...”, op.cit., p. 185 y s.; SCHMIDT-BENDUN, R., *Haftung der Eisenbahnverkehrsunternehmen*, Jenaer Wissenschaftliche Verlagsgesellschaft, Jena 2007, pp. 80 y s.

<sup>104</sup> BEBR, G., “Gemeinschaftsabkommen und ihre mögliche unmittelbare Wirksamkeit”, en: *Europarecht*, vol. 18 (1983), pp. 133 y s.; GAITANIDES, CH., “Artikel 234 EG”, op.cit., nm 23 (p. 532).



A favor de una facultad interpretativa del Tribunal de Justicia también de aquellas materias cuya regulación sea competencia de los Estados miembros podría aducirse el hecho de que los acuerdos mixtos no difieren, en cuanto a su carácter obligatorio para la Comunidad, de otros acuerdos de los que la Comunidad sea parte. El enjuiciamiento por parte del TJCE sería improcedente sólo en la medida en que se determine una extralimitación competencial de la Comunidad (actuación *ultra vires*); y la constatación de los límites de la actuación legislativa de la Unión competería en todo caso al propio Tribunal<sup>105</sup>. La potestad (o la obligación, art. 234.3 TCE) de plantear una cuestión prejudicial decae, por ello, sólo desde que se puede determinar que una competencia pertenece, sin duda alguna, a la esfera competencial de los Estados miembros; la celebración de un acuerdo mixto no debería comportar, para ninguna de las partes, un aumento o una pérdida de sus competencias<sup>106</sup>. Creemos, por ello, que la potestad interpretativa del TJCE se limita a aquellos aspectos del acuerdo que resulten cubiertos, de acuerdo con la asignación de competencias efectuada en el propio Tratado, por una de las competencias de la Comunidad<sup>107</sup>, sin perjuicio de que el Tribunal pueda interpretar las disposiciones generales que adquieren importancia para preceptos de competencia tanto comunitaria como nacional<sup>108</sup>. De esta forma, aunque sea deseable en aras de garantizar una cierta uniformidad en la interpretación del COTIF, el Tribunal europeo no sería, a pesar del aumento paulatino de las competencias comunitarias también en materia iusprivatista, competente para la interpretación de buena parte del Convenio, sobre todo en lo que a las Reglas Uniformes CIV, CIM y CUV se refiere.

<sup>105</sup> Así, NEUWAHL, N.A., “Joint Participation in International Treaties and the Exercise of Power by the EEC and its Member States: Mixed Agreements”, en: *Common Market Law Review*, vol. 28 (1991), pp. 733 y ss., en particular, p. 738. En general sobre el papel del TJCE en la determinación del ámbito competencial de la UE vid. GEORGIADES, N.A., *Derogation Clauses: The Protection of National Interests in EC Law*, Sakkoulas/Bruylant, Atenas/Bruselas 2006, pp. 33 y ss.

<sup>106</sup> TOMUSCHAT, CH., “Artikel 300 EG”, en: VON DER GROEBEN, H. / SCHWARZE, J., *Kommentar zum Vertrag ...*, op.cit., nm 100 (p. 1606).

<sup>107</sup> Así también las Conclusiones del Abogado General Cosmas en los asuntos C-300/98 y C-392/98 (*Parfums Christian Dior*), Rec. Jur. 2000, pp. 11307 y ss., ap. 41 y ss.; ARNOLD, R., “Der Abschluß gemischter Verträge durch die Europäischen Gemeinschaften”, en: *Archiv des Völkerrechts*, vol. 19 (1980/81), p. 455; MEESSEN, K.M., “Das Abkommen von Lomé als gemischter Vertrag”, en: *Europarecht*, vol. 15 (1980), p. 48; TOMUSCHAT, CH., “Artikel 300 EG”, op. y loc. cit.

<sup>108</sup> Al respecto vid., p.ej., las SSTJCE de 16 de junio de 1998 (as. C-53/1996 – *Hermès*), Rec. Jur. 1998, pp. I-3603 y ss., ap. 32; y de 14 de diciembre de 2000 (as. 300/98 y 392/98 – *Parfums Christian Dior*), Rec. Jur. 2000, pp. 11307 y ss., ap. 35.

## 2. Derecho nacional

Tampoco el legislador español es ajeno a los cambios profundos que están produciéndose en el ámbito del Derecho del transporte por ferrocarril. No obstante, las modificaciones introducidas con respecto al contrato de transporte<sup>109</sup> son muy reducidas, aplicándose la normativa general en materia de transporte terrestre, con algunas particularidades para el transporte por ferrocarril que, sin embargo, se limitan principalmente al transporte de viajeros. Así, la norma básica de aplicación al transporte de mercancías por ferrocarril es el Código de comercio, cuyos artículos 349 a 379 disciplinan el “*contrato mercantil de transporte terrestre*”. A ello ha de sumarse una regulación fragmentaria en algunas normas de Derecho administrativo que, sin embargo, inciden de manera decisiva sobre la responsabilidad del transportista ferroviario, como así ocurre con la limitación de la cuantía máxima de la deuda indemnizatoria por daños en las mercancías en el artículo 23 de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres (LOTT).<sup>110</sup>

Al margen de estas normas, cuya aplicabilidad al contrato de utilización de vagones particulares habrá de determinarse en el momento oportuno, despliegan una eficacia mucho más inmediata las disposiciones legales y de rango inferior que incidan sobre aspectos organizativos relativos al empleo de material rodante ferroviario. También éstas serán objeto de un análisis exhaustivo en otra sede, por lo que sólo conviene citarlas en aras de obtener una visión legislativa general. En este sentido, la principal norma en esta materia es, sin lugar a dudas, la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario, que, junto con el reglamento que la desarrolla<sup>111</sup>, opera una reestructuración completa del sector e incorpora diversas Directivas comunitarias a nuestro ordenamiento jurídico. En lo que aquí nos interesa, ha de destacarse de ambos textos legislativos el régimen de acceso de las empresas

---

<sup>109</sup> Nótese, sin embargo, el importante avance que desde el punto de vista del Derecho privado supone la iniciativa de elaborar, en el seno de la Comisión General de Codificación, un *Anteproyecto de Ley de Contrato de Transporte* que opera una actualización de la normativa iusprivatista en el ámbito de los transportes terrestres, también, por tanto, de las reglas aplicables al transporte por ferrocarril.

<sup>110</sup> No obstante, el artículo 94.2 del Reglamento del Sector Ferroviario, aprobado por Real Decreto 2387/2004, de 30 de diciembre, establece un límite distinto, fijándose éste en 4,5 euros por kilogramo de mercancía perdida o averiada, pero actualizado, anualmente, con arreglo al Índice de Precios al Consumo (IPC). Dado que este precepto es de rango normativo inferior, creemos que no puede llegar a derogar lo dispuesto en la LOTT como ley en sentido formal, y el límite a aplicar debe ser el del art. 23 LOTT.

<sup>111</sup> Se trata del citado Reglamento del Sector Ferroviario, aprobado por Real Decreto 2387/2004, de 30 de diciembre.

ferroviarias al mercado, la adjudicación de capacidad de infraestructura, así como la creación del Registro General Ferroviario en tanto que registro de todo el material rodante ferroviario que circule por las infraestructuras gestionadas por el ente público Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF). Finalmente, no puede dejar de mencionarse el sistema de admisión de los vagones a la circulación que se halla regulado, principalmente, en la Orden del Ministerio de Fomento 233/2006<sup>112</sup>, de 31 de enero, y en el Real Decreto 354/2006, de 29 de marzo<sup>113</sup>.

Lejos de regularse exhaustivamente la utilización de vagones particulares en la legislación española, éstos sólo se mencionan en dos ocasiones: en el artículo 12, 2ª alt. de la Ley de 16 de diciembre de 1954 sobre hipoteca mobiliaria y prenda sin desplazamiento de posesión<sup>114</sup> y en el artículo 250.3 del Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres (ROTT). Si bien el Real Decreto por el que se aprueba el ROTT<sup>115</sup> declara vigente la llamada Reglamentación de Vagones Particulares de 1959<sup>116</sup>, ésta ha de entenderse derogada tácitamente por no ajustarse ya a los desarrollos legislativos recientes, tanto en el ámbito de la admisión de material rodante ferroviaria a la circulación como en lo que a su utilización por parte de sus titulares se refiere.

### **III. La política común de transportes como condicionante para la modificación del COTIF**

Apenas veinte años después de la reestructuración fundamental de los Convenios CIV y CIM en 1980, la Asamblea General de Vilna emprendió otra reforma, más profunda si cabe, del derecho del transporte ferroviario internacional. Si bien es cierto que el avance técnico en

---

<sup>112</sup> Orden FOM/233/2006, de 31 de enero, por la que se regulan las condiciones para la homologación del material rodante ferroviario y de los centros de mantenimiento y se fijan las cuantías de la tasa por certificación de dicho material.

<sup>113</sup> Real Decreto 354/2006, de 29 de marzo, sobre interoperabilidad del sistema ferroviario transeuropeo convencional.

<sup>114</sup> Sobre esta cuestión vid., con detalle, *infra*, sub Cap. II, II.1.

<sup>115</sup> Se trata del Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre.

<sup>116</sup> *Reglamentación de Vagones Particulares*, aprobada por Orden del Ministerio de Obras Públicas de 27 de mayo de 1959 (BOE núm. 189, de 8 de agosto de 1959, pp. 10731 y ss.), declarada vigente por el apartado 5.B) de la Disposición sobre derogaciones y vigencias del Real Decreto 1211/1990.

estas dos décadas ha sido importante, no es ésta la causa principal que fundamente una segunda modificación de raíz en lo que para un tratado tan longevo es muy poco tiempo<sup>117</sup>. La razón –o, si se quiere, la excusa– para acabar con la mayoría de las tradiciones más arraigadas, los “pilares”<sup>118</sup> del derecho ferroviario internacional ha de buscarse en el desarrollo veloz, una vez superada la inactividad de las instituciones comunitarias a finales de los años 80, de la política común de transportes que, partiendo de la habilitación competencial en los artículos 74 y ss. del Tratado original (hoy arts. 70 y ss.), es el responsable de una auténtica revolución en la ordenación del mercado de los transportes por ferrocarril. Debido a que también la regulación de la utilización de vagones ha sufrido importantes modificaciones como consecuencia de la adaptación de las regulaciones nacionales y supranacionales a las exigencias comunitarias se procede a analizar brevemente la política comunitaria de ferrocarriles, con el fin de determinar su alcance sobre la regulación ferroviaria tradicional.

## 1. La política europea de ferrocarriles

No puede negarse que la política europea de transportes ha sufrido cambios importantes en los últimos veinte años y uno de los aspectos más controvertidos es la llamada revitalización de los ferrocarriles comunitarios. De acuerdo con unas previsiones optimistas y poco acordes con la realidad en el sector, la Comisión persigue como uno de sus objetivos la inversión del *modal shift* y un incremento de la cuota de mercado del transporte ferroviario de pasajeros del 6 al 10 % y de mercancías del 8 al 15 %<sup>119</sup>. Son varios los caminos aptos para alcanzar tal fin, pero el más idóneo y ajustado a los principios comunitarios parece ser el de influir sobre el desarrollo de las diferentes legislaciones nacionales en materia de ferrocarriles mediante Directivas, cuyo cometido es la apertura del mercado a la libre competencia.

---

<sup>117</sup> Baste con fijarse en otros Convenios Internacionales en materia de transporte como el CMR o las Reglas de la Haya / de la Haya-Visby, que han permanecido prácticamente inalteradas durante mucho tiempo y no parecen estar llamadas a cambiar en un futuro próximo.

<sup>118</sup> Así, FAVRE, J., “L’*évolution du droit de transport ferroviaire international*”, en: *Z.Int.Eisenb.*, vol. 80 (1972), p. 106.

<sup>119</sup> Vid. Libro Blanco, *La política europea de transportes de cara al 2010: La hora de la verdad*, COM(2001) 370 final, de 12 de septiembre de 2001, pp. 27 y ss. Si bien parece que el total de pasajeros y mercancías transportados por ferrocarril aumentará, el *EU-25 Energy and Transport Outlook to 2030, Part IV*, pp. 120 y s., publicado en la página web de la misma Comisión ([http://www.europa.eu.int/comm/dgs/energy\\_transport/figures/trends\\_2030/5\\_chap4\\_en.pdf](http://www.europa.eu.int/comm/dgs/energy_transport/figures/trends_2030/5_chap4_en.pdf)), indica un constante decrecimiento de la participación del transporte ferroviario en el total de pasajeros y mercancías transportados.

El presente apartado se dedica al análisis de la evolución de la regulación específica del sector. Sin perder de vista la legislación española en la materia, el estudio se limitará al ámbito europeo, esbozando la política común de transportes en general, y de ferrocarriles en particular, desde sus inicios hasta hoy. Un particular énfasis merece aquella parte de la legislación específica que se encarga de allanar el camino para la aplicación de las normas de competencia, a la par de prever sus propios mecanismos para controlar el poder de mercado de las empresas que operan en el sector.

### 1.1 Normativa aplicable al transporte por ferrocarril

Debido a la fuerte intervención estatal en el sector del transporte en general, la normativa que lo regula es abundante y poco ordenada<sup>120</sup>. El transporte por ferrocarril no constituye, ciertamente, ninguna excepción, por lo que nos encontramos, en el ámbito europeo, con numerosas normas tanto de Derecho originario como de Derecho derivado.

De acuerdo con el artículo 2 del Tratado constitutivo de la Comunidad Económica Europea de 1957, la misión de la CEE “*será la de promover, mediante el establecimiento de un mercado común y la progresiva aproximación de las políticas económicas de los Estados miembros, un desarrollo armonioso de las actividades económicas en el conjunto de la Comunidad, una expansión continua y equilibrada, una estabilidad creciente, una elevación acelerada del nivel de vida y relaciones más estrechas entre los Estados que la integran*”. Los seis Estados firmantes de este primer Tratado no dudaban de la importancia del transporte para el desarrollo económico de la Comunidad, por lo que fijaron “*el establecimiento de una política común en el sector de los transportes*” como objetivo primordial en el art. 3.1 lit. e y le dedicaron el Título IV de la Segunda Parte del Tratado, esto es, los artículos 74 a 84. Desde entonces, las normas sobre la política común de transportes han sido una constante en los

---

<sup>120</sup> RECALDE CASTELLS, A., “Derecho marítimo, Derecho de la navegación, Derecho del transporte: Concepto, sistema y especialidad”, en: AA.VV., *Diez años de derecho marítimo donostiarra*, Servicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco, 2003, p. 228. En España, a falta de una regulación moderna del contrato de transporte terrestre, el Derecho administrativo ha venido a invadir, como se ha visto, algunas cuestiones tradicionalmente reservadas al Derecho privado.

diferentes tratados de la Comunidad, y la versión consolidada actualmente vigente del TCE<sup>121</sup> las recoge en el Título V de la Tercera Parte (arts. 70 a 80).

Según el artículo 84.1 del Tratado primitivo, “*las disposiciones del [Título IV] se aplicarán a los transportes por ferrocarril, carretera o vías navegables*”, pero a pesar de la existencia del apartado segundo del artículo 75 del mismo Tratado<sup>122</sup>, el Consejo no desarrolló, por las razones que fueran<sup>123</sup>, la política de transportes, y no sería hasta la sobradamente conocida sentencia del Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas en el asunto 13/83, de 22 de mayo de 1985<sup>124</sup>, que la política común de transportes comenzó a evolucionar adecuadamente. Como consecuencia más inmediata, el Acta Única Europea de 1986 estableció un calendario para la consecución del mercado único también en el ámbito del transporte<sup>125</sup>, que sería alcanzado finalmente en el año 1992, con la firma del Tratado de la Unión Europea (Tratado de Maastricht), que añadiría también un nuevo Título XII<sup>126</sup> a la Tercera Parte del TCE, dedicada a las Redes Transeuropeas (arts. 154 a 156 TCE).

En el ámbito del derecho derivado, la política de transportes por ferrocarril no despegaría hasta muchos años después de la firma del Tratado original. Si bien se ha producido cierta actividad por parte de las instituciones comunitarias para regular el mercado

---

<sup>121</sup> Publicada en el DO C 325, de 24 de diciembre de 2002.

<sup>122</sup> El art. 75 TCEE disponía que “*las disposiciones previstas en las letras a) y b) del apartado anterior [es decir, las reglas aplicables a los transportes internacionales y a las condiciones de admisión de los transportistas no residentes] se adoptarán durante el período transitorio*”. Ahora bien, de acuerdo con el artículo 8.6 TCEE, dicho período transitorio no podía exceder, en ningún caso, de los 15 años desde la entrada en vigor del Tratado, es decir, el 1 de enero de 1973. Al respecto vid. SALAFRANCA SÁNCHEZ-NEYRA, J.I. / GONZÁLEZ-BLANCH ROCA, F., *La política de transportes en la Comunidad Económica Europea*, Trivium, Madrid 1986, p. 31.

<sup>123</sup> Se trata, principalmente, de razones de proteccionismo nacional. En este sentido se expresan, entre otros, COLLINSON, D.S., “Economic Regulation of Transport under the Common Transport Policy of the European Communities”, en *Stanford Law Review*, vol. 24 (1971-72/1), pp. 221 y ss.; SALES PALLARÉS, L., *Los acuerdos entre navieras desde la perspectiva del derecho comunitario de la competencia*, Comares, Granada 2004, p. 106.

<sup>124</sup> *Parlamento Europeo c. Consejo Europeo*, Rec. Jur., 1985, pp. 1513 y ss. Al respecto, entre otros muchos, GARCÍA PÉREZ, J., *Régimen jurídico...*, p. 313; OLMEDO GAYA, A., *El nuevo sistema ferroviario y su ordenación jurídica*, Aranzadi, Elcano 2000, pp. 169 y s.; SALAFRANCA SÁNCHEZ-NEYRA, J.I. / GONZÁLEZ-BLANCH ROCA, F., *La política de transportes ...*, op. cit., pp. 65 y s.

<sup>125</sup> ORTIZ BLANCO, L. / VAN HOUTTE, B., *Las normas de competencia comunitarias en el transporte*, Cuadernos de Estudios Europeos, Civitas, Madrid 1996, p. 37.

<sup>126</sup> Desde el Tratado de Ámsterdam es el Título XV.

ferroviario desde mediados de los años sesenta<sup>127</sup>, el primer paso importante hacia la apertura del mercado de los transportes por ferrocarril lo daría la Directiva 91/440/CEE, de 29 de julio de 1991, sobre el desarrollo de los ferrocarriles comunitarios<sup>128</sup>. Con la obligación de separar la prestación de los servicios de transporte de la administración de la infraestructura (el llamado *unbundling*), el legislador comunitario creó la base para la apertura del mercado a la libre competencia. Las subsiguientes modificaciones de la Directiva 91/440<sup>129</sup> proseguirían con el proceso liberalizador, mientras que las Directivas 95/18/CE<sup>130</sup> y 2001/14/CE<sup>131</sup> regulan problemas accesorios, como son la concesión de licencias a las empresas ferroviarias y la adjudicación de capacidad de infraestructura ferroviaria. Finalmente, la Directiva 2008/57/CE<sup>132</sup> se ocupa de la interoperabilidad del sistema ferroviario transeuropeo (convencional y de alta velocidad) y el Reglamento 881/2004<sup>133</sup> crea una Agencia Ferroviaria Europea.

El presente estudio no puede tener por objeto una enumeración exhaustiva de toda la normativa europea en materia de transportes por ferrocarril; ello no obstante, se ha pretendido

---

<sup>127</sup> Además de dictar disposiciones acerca de la aplicación de la normativa de defensa de la competencia en materia de transportes, los esfuerzos de los órganos comunitarios se centraron sobre todo en la redefinición de las obligaciones inherentes a los servicios públicos y en el saneamiento de las cuentas de las empresas ferroviarias. Cfr., en particular, los Reglamentos (CEE) n° 1191/69, de 26 de junio de 1969; n° 1192/69, de 26 de junio de 1969; n° 1107/70, de 4 de junio de 1970; n° 1108/70, de 4 de junio de 1970.

<sup>128</sup> DO L 237, de 24 de agosto de 1991, pp. 25 y ss. Para un análisis detallado vid. ALEXIS, A., “Transports ferroviaires et concurrence. Les principaux apports de la Directive N° 91/440”, en: *European Transport Law (ETL)*, vol. 28 (1993), pp. 499 y ss.; IDOT, L., “L’ouverture des transports ferroviaires à la concurrence”, en: *Cahiers de Droit Européen*, vol. 31 (1995), pp. 263 y ss.; SCHMUCK, H., “Die Eisenbahnen in der Gemeinsamen Verkehrspolitik der EG”, en: *TranspR*, 2/1992, pp. 42 y ss.

<sup>129</sup> Cfr. las Directivas 2001/12/CE, de 26 de febrero de 2001 (DO L 075, de 15 de marzo de 2001, pp. 1 y ss.); 2004/51/CE, de 29 de abril de 2004 (DO L 164, de 30 de abril de 2004, pp. 164 y ss.); y 2007/58/CE, de 23 de octubre de 2007 (DO L 315, de 3 de diciembre de 2007, pp. 44 y ss.).

<sup>130</sup> La Directiva es de 19 de junio de 1995, DO L 143, de 27 de junio de 1995, pp. 70 y ss. y ha sido modificada por las Directivas 2001/13/CE, de 26 de febrero de 2001 (DO L 075, de 15 de marzo de 2001, pp. 26 y ss.) y 2004/49, de 29 de abril de 2004 (DO L 164, de 30 de abril de 2004, pp. 44 y ss.; Directiva de seguridad ferroviaria).

<sup>131</sup> El texto es de 26 de febrero de 2001 y fue modificado posteriormente por las citadas Directivas 2004/49/CE y 2007/58/CE.

<sup>132</sup> Directiva 2008/57/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de junio de 2008, sobre la interoperabilidad del sistema ferroviario dentro de la Comunidad, que refunde las disposiciones de sendas Directivas anteriores en esta materia, las Directivas Directiva 96/48/CE, de 23 de julio, relativa a la interoperabilidad del sistema ferroviario transeuropeo de alta velocidad; y 2001/16/CE, de 19 de marzo, relativa a la interoperabilidad del sistema ferroviario transeuropeo convencional.

<sup>133</sup> Reglamento (CE) n° 881/2004, de 29 de abril de 2004, por el que se crea una Agencia Ferroviaria Europea (DO L 164, de 30 de abril de 2004, pp. 1 y ss.).

dar una visión general de aquellas normas que, sin regular ellas mismas la utilización de vagones en el transporte internacional, crean un marco legal sobre el que ésta se debe asentar.

## 1.2 La liberalización de la actividad de transporte por ferrocarril

El transporte ferroviario, como todos los sectores basados en una red, tiene ciertas características que lo distinguen de los demás sectores económicos. Su dependencia de una red fija solía determinar la presencia de monopolios naturales, ya que la necesidad de inversiones inmensas –además de otras razones, como pueden ser las restricciones medioambientales, de seguridad o de ordenación del territorio– impide la duplicación de la red<sup>134</sup>. Para abrir el sector a la libre competencia a pesar de estas dificultades, se exige a los Estados miembros que concedan a las empresas de transporte ferroviario un régimen de empresa comercial independiente y se opta por una separación entre la explotación de los servicios de transporte y la administración de la infraestructura<sup>135</sup>. Asimismo, de acuerdo con el artículo 10 de la Directiva 91/440, se ha de reconocer a las agrupaciones internacionales de empresas ferroviarias y a aquellas empresas ferroviarias que presten servicios internacionales de transporte combinado de mercancías un derecho de acceso a las infraestructuras ferroviarias de los Estados miembros, a cambio del pago de un canon por su utilización.

Con excepción del derecho de acceso para las agrupaciones internacionales y los operadores de transporte combinado, la Directiva no supuso un cambio demasiado importante, ya que exigía una mera separación contable entre las actividades relativas a la explotación de los servicios de transporte y las referentes a la administración de la infraestructura ferroviaria (art. 6). El hecho de que la Directiva, a pesar de su alcance limitado, haya tenido un éxito considerable en algunos Estados miembros, que han liberalizado su mercado nacional en

---

<sup>134</sup> SLOT, P.J. / SKUDDER, A., “Common Features of Community Law Regulation in the Network-Bound Sectors”, en: *Common Market Law Review*, vol. 38, 2001, p. 87.

<sup>135</sup> Considerandos 3 y 4, arts. 4 a 8 de la Directiva 91/440/CEE. Sobre la separación en empresas integradas verticalmente vid. LÄGELER, TH.A., *Richtlinienkonforme Organisationsstruktur vertikal integrierter Eisenbahnunternehmen*, Verlag Dr. Kovač, Hamburg 2006, pp. 8 y ss.

Por su semejanza con el sector aquí analizado nos parece digna de reseñar la comparación que se efectúa con el del transporte aéreo, donde coexisten AENA, como gestora de las infraestructuras del transporte aéreo, e Iberia, empresa prestadora de servicios de transporte aéreo. Así, ZAMORANO WISNES, J., “Comentarios a la Ley del Sector Ferroviario”, en: *Revista del Derecho de las Telecomunicaciones e Infraestructuras en Red*, núm. 25 (enero 2006), p. 144.



mayor medida de lo que se les exigía, podría deberse a la función de apoyo a las reformas domésticas que se le atribuye al Derecho europeo en general y a la Directiva 91/440 en particular<sup>136</sup>. En la mayoría de los Estados, sin embargo, el proceso de transposición de la Directiva ha sido considerablemente más lento<sup>137</sup>, y se critica que ésta tenía que haber sido más exigente en lo que a la separación de la administración de la infraestructura y los servicios de transporte se refiere, es decir, exigiendo una separación orgánica entre ambas actividades<sup>138</sup>, como así lo preveía la propuesta de Directiva presentada por la Comisión<sup>139</sup>.

El apartado 3 del artículo 10 de la Directiva preveía la celebración de acuerdos administrativos, técnicos y financieros entre los administradores de las infraestructuras y las agrupaciones internacionales o los operadores de transportes combinados internacionales para permitir un acceso no discriminatorio a la infraestructura. En aras de sentar unas bases homogéneas para la adjudicación de capacidades de la infraestructura y la fijación de los cánones por su utilización, el Consejo aprobó la Directiva 95/19/CE, de 19 de junio de 1995, que tenía que ser traspuesta por los Estados miembros en el plazo de dos años desde su

---

<sup>136</sup> Los países que más se adelantaron a la legislación europea son el Reino Unido, Holanda y Alemania. Vid. KNILL, CH. / LEHMKUHL, D., “An Alternative Route of Legal Integration: The Community’s Railways Policy”, en: *European Integration online Papers (EIoP)*, vol. 2 (1998), nº 3, pp. 9 y ss. Los autores destacan tres mecanismos de apoyo: 1) Las políticas europeas proveen a los dirigentes nacionales de una legitimación adicional para defender sus proyectos de reforma. 2) Estas políticas sirven de base conceptual para reformas que pretenden solucionar problemas domésticos. 3) La legislación europea puede reforzar el potencial de reformas nacionales al reducir la importancia de posibles vetos institucionales al proceso nacional de reforma. Si bien se considera aún que los mercados alemán e inglés son de los más liberalizados en Europa (vid. el *Liberalisierungsindex Bahn 2004 - Vergleich der Marktöffnung der Eisenbahnmärkte der Mitgliedstaaten der Europäischen Union, der Schweiz und Norwegens*, publicado en <http://europa.eu.int/comm/transport/rail/market/doc/lib2004-en-sum.pdf>, p. 3, en el que España figura en el último lugar), ambos fueron llevados ante el Tribunal de Justicia por su retraso en la transposición de las Directivas comunitarias (Sentencias de 7 y 21 de octubre de 2004).

<sup>137</sup> En España, particularmente, la reforma ha sido de las más lentas (vid. la referencia al *Liberalisierungsindex* en la nota anterior), y aunque la separación contable entre administración de infraestructuras y prestación del servicio de transporte ferroviario se garantizó en el art. 42.2 del Real Decreto 121/1994, de 28 de enero, por el que se aprueba el Estatuto de la Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles (RENFE) y en el art. 160 de la Ley 13/1996, de 30 de diciembre, de medidas fiscales, administrativas y del orden social, el acceso de las agrupaciones internacionales y de los operadores de transporte combinado internacional a las infraestructuras ferroviarias españolas no se permitió hasta 1998, a tenor del art. 104 de la Ley 66/1997, de 30 de diciembre, de medidas administrativas, fiscales y del orden social.

<sup>138</sup> ALEXIS, A., “Transports ferroviaires et concurrence...”, op.cit., p. 503; IDOT, L., “L’ouverture des transports ferroviaires...”, op.cit., pp. 269 y s., quien lo defiende con el argumento de que desde el punto de vista del derecho de la competencia, las dos actividades corresponden a mercados diferentes.

<sup>139</sup> Al respecto, OLMEDO GAYA, A., *El nuevo sistema ferroviario...*, op.cit., p. 187; GARCÍA PÉREZ, J., *Régimen jurídico ...*, op.cit., p. 326.

entrada en vigor, es decir, antes del 27 de junio de 1997<sup>140</sup>. Su razón de ser estriba en el reconocimiento de la red de infraestructuras como un monopolio natural, por lo que el acceso a la misma debía regularse para evitar abusos de dicho monopolio<sup>141</sup>.

Este primer paso liberalizador del transporte ferroviario no necesariamente implica una privatización de las empresas ferroviarias, entendida ésta como el “fenómeno tendente a disociar la empresa pública del Estado”<sup>142</sup>, y ello porque el artículo 295 del actual TCE (antes art. 222) establece que “*el presente Tratado no prejuzga en modo alguno el régimen de la propiedad en los Estados miembros*”, obligando a las instituciones comunitarias a mantener un punto de vista neutral en lo que a las privatizaciones se refiere. Sin embargo, el proceso de privatización puede considerarse inherente a la liberalización continua de sectores económicos, debido, entre otras razones, a la configuración del control de ayudas públicas y la desmonopolización<sup>143</sup>. Dicha privatización puede ser auténtica o material, consistente en la venta del capital público, o inauténtica o formal, cuando el capital sigue siendo público, pero el régimen es de derecho privado<sup>144</sup>.

### 1.2.1 El “primer paquete ferroviario”

Escasos siete meses antes de que la Comisión adoptara el Libro Blanco “La política europea de transportes de cara al 2010: la hora de la verdad”, el Consejo aprobó lo que se ha venido en llamar, a semejanza de lo que había ocurrido con anterioridad en el transporte aéreo, el “Primer Paquete Ferroviario”. Es, en cierta medida, fruto del Libro Blanco “Estrategia para la

---

<sup>140</sup> En España, la transposición se produce mediante el Real Decreto 2111/1998, de 2 de octubre, por el que se regula el acceso a las infraestructuras ferroviarias. Entretanto, la Directiva 95/19/CE ha sido sustituida por la citada Directiva 2001/14/CE.

<sup>141</sup> MARTINEZ, M., “I modelli economici e organizzativi alla base della liberalizzazione dei sistemi di trasporto ferroviario nazionale in Europa”, en: MERCURIO, R. / MARTINEZ, M., *Il trasporto ferroviario europeo. Organizzazione e regolazione del mercato*, Gangemi Editore, Roma 1999, p. 54.

<sup>142</sup> BROSETA PONT, M. / MARTÍNEZ SANZ, F., *Manual de derecho mercantil*, vol. I, 14ª edición, Tecnos, Madrid 2007, p. 162.

<sup>143</sup> DEVROE, W., “Privatizations and Community Law: Neutrality versus Policy”, en: *Common Market Law Review*, vol. 34 (1997), pp. 268, 278 y ss.

<sup>144</sup> También en España se asiste a una progresiva “huida” del Derecho administrativo hacia figuras propias del Derecho privado, en particular, sociedades públicas que, en aras de agilizar la gestión, están sometidas en su funcionamiento a regímenes iusprivatistas.

revitalización de los ferrocarriles comunitarios”, elaborado por la Comisión en el año 1996<sup>145</sup>, y contiene una serie de medidas legislativas de las que queremos destacar la Directiva 2001/12/CE, por la que se modifica la Directiva 91/440<sup>146</sup>. En lo que aquí nos interesa, la aportación más importante de la Directiva es la ampliación del derecho de acceso a las infraestructuras ferroviarias. Así, cualquier empresa ferroviaria podrá acceder a la Red Transeuropea de Transporte Ferroviario de Mercancías (que se define en el art. 10a y se detalla en el Anexo I a la Directiva), siempre que se trate de un transporte internacional de mercancías (art. 10.3 de la Directiva). Sin embargo, aún no se liberaliza ni el transporte ferroviario nacional de mercancías (cabotaje), ni tampoco el transporte ferroviario de viajeros.

Desde el punto de vista de la defensa de la competencia, como novedad más importante introducida por el Primer Paquete podría citarse la figura del “Organismo Regulador”, que ha de establecerse en virtud del nuevo apartado 7 del artículo 10 de la Directiva 91/440<sup>147</sup>. De acuerdo con el tenor del primer párrafo del precepto, este organismo regulador con competencias más generales no ha de ser necesariamente el mismo que el que ha de crearse en base al artículo 30 de la Directiva 2001/14/CE, en materia de acceso a la

---

<sup>145</sup> COM(96) 421 final. Este documento se basa, a su vez, en el informe “El futuro del transporte ferroviario en Europa”, presentado por un grupo de expertos a instancias de la Comisión. Vid. GREAVES, R., *EC Transport Law*, Pearson Education, Harlow 2000, pp. 37 y s.

<sup>146</sup> Al respecto vid., con detalle, ENDE, L, / KAISER, J., “Wie weit ist die Liberalisierung auf der Schiene?”, en: *WuW – Wirtschaft und Wettbewerb*, 1/2004, pp. 27 y ss.; PAREJO ALFONSO, L. (Dir.), *Estudio sobre la ordenación del sector ferroviario en la Unión Europea*, Instituto Pascual Madoz del Territorio, Urbanismo y Medio Ambiente, 2004, pp. 24 y ss. En España, la Directiva ha sido transpuesta mediante la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario, y su Reglamento, aprobado por Real Decreto 2387/2004, de 30 de diciembre. Para un análisis detallado de su transposición en España vid. CARLÓN RUIZ, M., “El nuevo régimen jurídico del sector ferroviario: Un tímido paso hacia la competencia”, en: FERNÁNDEZ FARRERES, G. (Coord.), *Transportes y competencia. Los procesos de liberalización de los transportes aéreo, marítimo y terrestre y la aplicación del Derecho de la competencia*, Civitas, Madrid 2004, pp. 339 y ss.; MARTÍNEZ SANZ, F., “La liberalización del transporte ferroviario”, en: AA.VV., *Aspectos económicos de la jurisdicción contencioso-administrativa*, Estudios de Derecho Judicial, núm. 51, Consejo General del Poder Judicial, 2004, pp. 41 y ss.

<sup>147</sup> El citado precepto establece que, “[s]in perjuicio de las normativas comunitaria y nacional relativas a la política de la competencia y de las instituciones competentes en la materia, el organismo regulador establecido en virtud del artículo 30 de la Directiva 2001/14/CE, u otro organismo que disponga de igual independencia, supervisará la competencia en los mercados de servicios ferroviarios, incluido el mercado de transporte de mercancías por ferrocarril” y exige que “[e]ste organismo se creará de acuerdo con las normas previstas en el apartado 1 del artículo 30 de la Directiva mencionada anteriormente. Todos los solicitantes o partes interesadas, podrán presentar quejas ante este organismo si consideran haber sido tratados injustamente, haber sido objeto de una discriminación o haber sido perjudicados de alguna manera. El organismo de regulación decidirá en el plazo más breve posible, previa denuncia o, en su caso, de oficio, sobre las medidas adecuadas para eliminar los fenómenos negativos en estos mercados. [...]”.

infraestructura<sup>148</sup>, aunque aquél deberá dotarse de la misma independencia. Esta posible dualidad puede generar ciertas dificultades a la hora de conciliar las previsiones de ambas Directivas<sup>149</sup>, ya que pueden darse situaciones en las que podrían ser competentes, no sólo dos, sino hasta cuatro organismos simultáneamente, por ejemplo, cuando en las empresas ferroviarias integradas verticalmente los resultados del procedimiento de adjudicación de la capacidad de infraestructuras favorecen de manera discriminatoria a la empresa del grupo. En este caso, podrían llegar a ser competentes ambos organismos reguladores, en la medida en que existan, las autoridades nacionales de defensa de la competencia, al aplicar su propio derecho de defensa de la competencia (o el art. 82 TCE en virtud del Reglamento nº 1/2003), así como la Comisión, que se reserva el derecho a investigar casos de especial relevancia en materia *antitrust*.

Serán, pues, los Estados miembros quienes deberán velar por prevenir posibles problemas a la hora de transponer las Directivas a su Derecho nacional, ya que la Directiva 2001/14 se limita a exigir, en el apartado 6 de su art. 30, que “*los Estados miembros [adopten] las medidas necesarias para garantizar que las decisiones adoptadas por el organismo regulador puedan ser objeto de recurso judicial*”. La creación de un organismo regulador es, sin duda, de suma importancia para garantizar el funcionamiento competitivo del mercado<sup>150</sup>, al menos en la época inmediatamente posterior a la apertura del mismo a la libre competencia, como así lo ha demostrado la experiencia en otros sectores regulados –como por ejemplo los sectores de energía y telecomunicaciones–, siempre que se respete la independencia exigida por la Directiva 2001/14<sup>151</sup>. Como más adelante se verá, también en el ámbito de la utilización

---

<sup>148</sup> Frente al organismo regulador del art. 10.7 de la Directiva 91/440, el organismo que ha de crearse en virtud del art. 30 de la Directiva 2001/14/CE será competente en los siguientes casos: “a) la declaración sobre la red; b) los criterios contenidos en la declaración sobre la red; c) el procedimiento de adjudicación y sus resultados; d) el sistema de cánones; e) el nivel o estructura de los cánones que se les exigen o pueden exigírseles; f) el certificado de seguridad, ejecución y seguimiento de las normas y reglamentaciones de seguridad”.

<sup>149</sup> Cfr. el apartado 7 del art. 10, que se refiere expresamente a esta situación: “*Sin perjuicio de las normativas comunitaria y nacional relativas a la política de la competencia y de las instituciones competentes en la materia [...]*”. Al respecto vid. también CARLÓN RUIZ, M., “El nuevo régimen jurídico del sector ferroviario...”, op.cit., p. 315.

<sup>150</sup> También BUSTI (“*Profili innovativi nella disciplina comunitaria del trasporto ferroviario*”, en: *Diritto dei Trasporti*, vol. XVI [2003], pp. 37 y ss.) entiende que “*il momento più interessante della disciplina sul trasporto ferroviario consiste nella previsione [...] dell’organismo di regolamentazione, organismo di garanzia dell’applicazione corretta dei principi della direttiva*”.

<sup>151</sup> De acuerdo con el art. 30 de la mentada Directiva, el organismo regulador “*será independiente de todo administrador de infraestructuras, organismo de tarificación [sic], organismo adjudicador y candidato en el*

de vagones particulares en tráfico nacional e internacional pueden darse situaciones que comprometan la libre competencia en el sector, en cuyo caso las partes afectadas podrán acudir, bien a los órganos en materia de defensa de la competencia, bien al Comité de Regulación Ferroviaria como organismo regulador en España.

Por su parte, se introduce un nuevo apartado tercero en el artículo 6 de la Directiva 91/440, de acuerdo con el que “*Los Estados miembros adoptarán las medidas necesarias para garantizar que las funciones que determinan un acceso equitativo y no discriminatorio a la infraestructura [...] se encomienden a entidades o empresas que no presten a su vez servicios de transporte ferroviario*”. De entre estas funciones, enumeradas en el Anexo II a la Directiva 91/440, destaca, en lo que aquí interesa, “*la toma de decisiones relacionadas con la adjudicación de franjas, incluidas tanto la definición y la evaluación de disponibilidad como la asignación de franjas para trenes concretos*”<sup>152</sup>, y ello porque también los titulares de vagones particulares pueden solicitar y obtener la adjudicación de capacidad de infraestructura, con vistas a la ejecución de transportes ferroviarios, contratando los servicios de tracción con una empresa ferroviaria que cuente con la licencia correspondiente.

Estas normas van dirigidas especialmente, pero no sólo, a aquellos países, en los que la administración de la infraestructura está encomendada a una empresa que a su vez presta servicios de transporte ferroviario. La Directiva no prohíbe la integración vertical, pero en el interés de una mayor desagregación o *unbundling* –esto es, una separación efectiva entre la administración de la infraestructura y la prestación de servicios de transporte ferroviario– en el sector del transporte ferroviario, el legislador comunitario fija una serie de funciones que han de encomendarse a una empresa o entidad independiente de toda empresa ferroviaria.

---

*plano de la organización, de las decisiones financieras, de la estructura legal y de la toma de decisiones*”. En España, dicha independencia es puesta en duda al integrarse el Comité de Regulación Ferroviaria en el mismo Ministerio, el Ministerio de Fomento, al que están adscritas tanto el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF) como la mayor empresa ferroviaria, RENFE-Operadora. Al respecto vid., asimismo, CAMPOS, J., “Cambios recientes en el sistema ferroviario español”, en: *Economistas*, núm. 110 (2006), p. 27; CARLÓN RUIZ, M., “El nuevo régimen jurídico del sector ferroviario...”, op.cit., pp. 412 y s. Para los organismos reguladores en otros sectores cfr. SLOT, P.J. / SKUDDER, A., “Common Features of Community Law Regulation ...”, op.cit., pp. 100 y ss.

<sup>152</sup> La adjudicación de la capacidad de infraestructura guarda cierta similitud con la adjudicación de franjas horarias en los aeropuertos o *slots* (al respecto, PETIT LAVALL, M<sup>a</sup>.V., *Los acuerdos entre compañías aéreas en la normativa comunitaria liberalizadora del sector aéreo*, Tirant lo Blanch, Valencia 2000, pp. 128 y ss.), pero la situación se agrava por el hecho de que la congestión en el tráfico ferroviario afecta a todo el trayecto y no sólo a los puntos de partida y de llegada.

### 1.2.2 El “segundo paquete ferroviario”

La Directiva 2004/51/CE, de 29 de abril de 2004, que se enmarca en el llamado “Segundo Paquete Ferroviario”, amplía nuevamente los derechos de acceso a las infraestructuras ferroviarias, recortando los plazos máximos para la apertura de los mercados nacionales. De esta manera, todas las empresas ferroviarias<sup>153</sup> deben tener acceso a la totalidad de la red ferroviaria europea a partir del 1 de enero de 2006 para prestar servicios de transporte internacional de mercancías, y se les debe conceder, a partir del 1 de enero de 2007, el derecho de acceso a la infraestructura de todos los Estados miembros para la explotación de todo tipo de servicios de transporte de mercancías.<sup>154</sup>

De capital importancia para la explotación de los servicios de transportes por ferrocarril resulta, asimismo, la Directiva llamada “de seguridad ferroviaria”.<sup>155</sup> Por el momento, sin embargo, sus disposiciones se aplican exclusivamente a las empresas ferroviarias, sin perjuicio de que la modificación que actualmente se discute en el Parlamento Europeo y el Consejo pretenda ampliar su aplicación a todos los titulares de material rodante ferroviario, también, por tanto, a los titulares de vagones particulares.

### 1.2.3 El “tercer paquete ferroviario”

Las iniciativas legislativas del “Tercer Paquete Ferroviario”, aprobado el 23 de octubre de 2007, giran en torno a los derechos y obligaciones de los viajeros<sup>156</sup>, la certificación de los

---

<sup>153</sup> “[...] incluidas en el ámbito de aplicación del artículo 2 [sic]” de la Directiva 91/440. La referencia debería ser, no al art. 2, sino al segundo artículo, es decir, el art. 3, desde la derogación del art. 1.

<sup>154</sup> En España, no hacía falta dictar una nueva norma de transposición de la citada Directiva, puesto que la Ley del Sector Ferroviario, aun siendo anterior a la aprobación de aquella, ya preveía la ampliación de los derechos de acceso de conformidad con los dictados comunitarios en sus disposiciones transitorias primera y segunda.

<sup>155</sup> Directiva 2004/49/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 29 de abril de 2004, sobre la seguridad de los ferrocarriles comunitarios y por la que se modifican la Directiva 95/18/CE [...] y la Directiva 2001/14/CE [...], DO L 164, de 30 de abril de 2004, pp. 44 y ss.

<sup>156</sup> Reglamento (CE) n° 1371/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2007, sobre los derechos y las obligaciones de los viajeros de ferrocarril, DO L 315, de 3 de diciembre de 2007, pp. 14 y ss.

maquinistas de locomotoras y trenes<sup>157</sup>, y la liberalización del mercado de transporte internacional de viajeros<sup>158</sup>. Para alcanzar la apertura del transporte de viajeros, se ha suprimido cualquier referencia a las agrupaciones internacionales, y el derecho de acceso se concede a todas las empresas ferroviarias que quieran prestar servicios de esta índole. Especialmente controvertida fue la reducción de los plazos máximos para la apertura del mercado de transporte internacional de pasajeros, que por las enmiendas ambiciosas en el Parlamento, aprobadas el 28 de septiembre de 2005, se vio adelantada en dos años respecto de la Propuesta de la Comisión (del 2010 al 2008), mientras que la fecha límite para liberalizar los transportes nacionales de pasajeros –extremo éste que no estaba previsto por la Comisión– se fijaba en el año 2012. Finalmente, el texto aprobado por el Consejo contempla como fecha límite para la liberalización del transporte internacional de viajeros el 1 de enero de 2010, y ha desaparecido cualquier referencia a cabotaje de pasajeros.

### 1.3 Otros conjuntos normativos

El presente trabajo no puede tener por objeto un análisis de todos los ordenamientos nacionales en el interior de la Unión Europea, pero sí parece oportuno incluir una referencia, siquiera somera, a la influencia de la legislación europea en otros conjuntos normativos. Así,

---

<sup>157</sup> Directiva 2007/59/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2007, sobre la certificación de los maquinistas de locomotoras y trenes en el sistema ferroviario de la Comunidad, DO L 315, de 3 de diciembre de 2007, pp. 51 y ss.

<sup>158</sup> Directiva 2007/58/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2007, por la que se modifican la Directiva 91/440/CEE del Consejo, sobre el desarrollo de los ferrocarriles comunitarios, y la Directiva 2001/14/CE, relativa a la adjudicación de la capacidad de infraestructura ferroviaria y la aplicación de cánones por su utilización, DO L 315, de 3 de diciembre de 2007, pp. 44 y ss.

La Comisión es plenamente consciente de que una liberalización del transporte internacional de viajeros, al contrario de lo que ocurre en el transporte de mercancías, viene condicionada por el hecho de que en la gran mayoría de los servicios internacionales se prestan también servicios de transporte nacional, es decir, en régimen de “cabotaje” (vid. Comunicación de la Comisión, *Proseguir la integración del sistema ferroviario europeo: el tercer paquete ferroviario*, COM(2004) 140 final, de 3 de marzo de 2004, p. 9 y s.); y ello es así porque la rentabilidad de los servicios internacionales suele aumentarse al tomar y dejar viajeros en un mismo país. En la Exposición de Motivos de la Propuesta de Directiva (p. 5), la Comisión cita el ejemplo de la línea Bruselas - Colonia, en la que “los trenes van muy llenos entre Bruselas y Lieja, y mucho menos entre Lieja y Colonia”. Como consecuencia, la Propuesta de la Comisión prevé un nuevo apartado 3bis del art. 10 de la Directiva 91/440, según el cual “[e]n el transcurso de un servicio internacional de transporte de viajeros, las empresas podrán tomar y dejar viajeros entre dos estaciones situadas en el trayecto internacional, incluso entre dos estaciones situadas en un mismo Estado miembro” (art. 1.7 de la Propuesta). Al liberalizar el transporte ferroviario internacional de pasajeros, pueden ponerse en peligro determinados derechos de exclusiva otorgados en virtud de un contrato de prestación de servicios públicos cuando el prestador de un servicio internacional ofrece a sus clientes los mismos trayectos que con anterioridad se habían otorgado en exclusiva al titular del servicio público.

cabe mencionar el artículo 35 de la Convención por la que se establece la Asociación Europea de Libre Comercio, en su versión consolidada de 2001 (*Convención de Vaduz*), que establece la obligación de los Estados contratantes<sup>159</sup> de liberalizar el acceso a los mercados de transporte para el transporte de pasajeros y mercancías por carretera, ferrocarril y avión.

En un sentido parecido, el Acuerdo sobre el Área Económica Europea, firmado en Bruselas el 17 de marzo de 1993 y en el que participan todos los Estados miembros de la AELC menos Suiza, establece un principio de no discriminación a favor de transportistas de otros Estados miembros en el apartado 1 de su artículo 48. Se permiten, sin embargo, desviaciones de este principio por parte de los Estados miembros, siempre que lo notifiquen al Comité Conjunto del AEE. En este caso, los demás Estados afectados podrán tomar las medidas que estimen necesarias para contrarrestar los efectos.

Por otro lado, la legislación comunitaria ha tenido sus efectos también sobre la normativa nacional suiza que permite, desde el 1 de enero de 1999, que varias empresas ferroviarias accedan a una misma infraestructura<sup>160</sup>. Suiza ocupa un lugar destacado en el ámbito de los transportes por ferrocarril, no sólo porque ahí ha de buscarse el origen del Convenio que lleva el nombre de su capital<sup>161</sup>, sino también por encontrarse en el corazón de la vieja Europa y en el cruce de rutas ferroviarias muy importantes.

---

<sup>159</sup> Además de los Estados miembros de la Unión Europea son partes contratantes de la Convención Suiza, Noruega, Liechtenstein e Islandia.

<sup>160</sup> Vid. HAMERSCHMIEDOVÁ, E., “Vermarktungsgesellschaften der Eisenbahnen oder neue Eisenbahnbeförderer als Vertragspartner der Reisenden?”, en: *Z.Int.Eisenb.*, 1/2001, pp. 13 y s. Suiza es, asimismo, Estado contratante del COTIF y ha ratificado el Protocolo de Vilna el 7 de mayo de 2002. Téngase presente también el *Acuerdo entre la Comunidad Europea y la Confederación Suiza sobre el transporte de mercancías y de viajeros por ferrocarril y por carretera (ARR)*; al respecto: BREITENMOSER, S., “Sectoral Agreements Between the EC and Switzerland: Contents and Context”, en: *Common Market Law Review*, 2003, pp. 1174 y ss.

<sup>161</sup> El Convenio de Berna como antecedente del COTIF nace como consecuencia de una iniciativa presentada ante la Asamblea Federal suiza (*Bundesversammlung*) por parte de los abogados DE SEIGNEUX y CHRIST, en junio de 1874. El gobierno suizo se hizo eco de dicha petición y trasladó el proyecto a los gobiernos de algunos Estados europeos, entre ellos Alemania y España. No obstante, el Convenio, sin la participación de España, no se firmaría hasta el 14 de octubre de 1890. Al respecto vid., por todos, DURAND, P.M.F., *Les transports internationaux*, op.cit., p. 11; MARCHESINI, G.B., *Il contratto di trasporto delle Merci per Ferrovia*, Vallardi, Milán 1908, pp. 3 y s.; SELIGSOHN, F., *Internationales Übereinkommen ...*, op.cit., p. XIII.



## 2. Las repercusiones de la liberalización ferroviaria sobre los principios tradicionales del Derecho ferroviario internacional

Los autores del Tratado de Roma no negaban la posibilidad de que la entonces Comunidad Económica Europea debiera contar también con un Derecho común en materia comercial y civil, pero los objetivos fijados en 1957 eran menos ambiciosos y se restringían a la consecución de un mercado común como núcleo de la integración europea. También el método a emplear difería del Derecho uniforme en sentido estricto al basarse en la Directiva como medio para la armonización, no para la unificación de los diferentes ordenamientos nacionales.<sup>162</sup> Todavía hoy, la elaboración de una Directiva, gracias a que los Estados miembros pueden respetar sus propias tradiciones jurídicas a la hora de transponerla, suele encontrarse con menos resistencia política que la ratificación de un convenio internacional que, por lo general, ofrece menos posibilidades de adaptación a la realidad nacional. Ya se ha visto que es ésta una de las razones principales que hacen que el tiempo transcurrido entre la firma del convenio y su entrada en vigor sea tan largo. Pero también se ha visto que la acusada falta de flexibilidad puede ocasionar la imposibilidad de que algunos de los Estados signatarios puedan ratificar el tratado en su totalidad, justamente por ser éste contrario al Derecho previamente armonizado en el seno de la Comunidad.

En lo que al COTIF se refiere, la permanencia de aquellos Estados miembros de la OTIF que lo fueran también de la Unión Europea estaba condicionada a una reforma fundamental del Convenio, y ello porque el COTIF consagraba, hasta la reforma de 1999, el sistema de ferrocarriles nacionales a nivel internacional. Este sistema suponía la existencia, en cada uno de los Estados miembros de la OTIF, de una única empresa ferroviaria que administraba ella misma la infraestructura ferroviaria del país y se responsabilizaba de la totalidad de los transportes que sobre ella se efectuaban<sup>163</sup>, es decir, la ya mencionada unidad de explotación del “conjunto camino-vehículo” (en palabras del –todavía vigente– art. 1.1.3º de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres [LOTT]). Esta configuración tradicional del mercado de los transportes ferroviarios fue, durante mucho tiempo, determinante también en la utilización de vagones particulares, y el análisis de dos de los

---

<sup>162</sup> Con detalle, TASCHNER, H.C., “Internationale Übereinkommen, EG-Richtlinien, Europäisches Zivilgesetzbuch”, en: *FS Schlechtriem*, op.cit., pp. 276 y s.; 280.

<sup>163</sup> Vid. sólo FREISE, R., “Gedanken zur Reform ...”, op.cit., pp. 830 y s.

principios elaborados en su consecuencia se nos antoja indispensable para comprender el porqué de su insólita configuración jurídica.

## 2.1 El sistema de líneas

Desde que se firmara el Convenio de Berna el 14 de octubre de 1890, la aplicación del mismo se hallaba vinculada al cumplimiento de un requisito esencial: la efectución del transporte transfronterizo sobre una de las líneas inscritas en la lista oficial de líneas<sup>164</sup> que, desde la entrada en vigor del Convenio CIV, fue desdoblada en una lista de líneas CIV y otra lista de líneas CIM<sup>165</sup>. Su posición sistemática en el artículo 1 del Convenio y de las Reglas Uniformes CIM respectivamente (“Ámbito de aplicación”) indica que se trata de una auténtica *conditio sine qua non* para la aplicación de todo el texto normativo. No obstante, la desviación de una ruta que incluía, según el contrato de transporte, exclusivamente líneas inscritas no impedía la aplicación del Convenio entre las partes<sup>166</sup>.

---

<sup>164</sup> HILSCHER, F., *Das österreichisch-ungarische und internationale Eisenbahn-Transportrecht*, Alfred Hölder, Viena 1902, pp. 8 y s.

<sup>165</sup> Así todavía el art. 3 § 2 COTIF/1980. El número de líneas inscritas en ambas listas no tenía porqué ser el mismo y, de hecho, no lo era. Al respecto, KOLLOCH, V., *Der internationale Eisenbahn-Güterverkehr (CIM)*, 2ª ed., Transpress, Berlín 1960, p. 14.

<sup>166</sup> Es ésta la opinión mayoritaria en la doctrina y en la jurisprudencia. Vid., por otros muchos, SPERA, K., *Internationales Eisenbahnfrachtrecht*, op.cit., p. 1.3; WICK, J., *Das internationale Eisenbahnfrachtrecht*, GOF-Verlag, Viena 1974, pp. 30 y s.; S. de la Corte Suprema de Polonia de 11 de enero de 1971, III CZP 1/70, en: *Journal du Droit International – Clunet*, vol. 101 (1974), pp. 378 y ss.; sentencia de la Corte di Cassazione italiana de 12 de febrero de 1973, en: *ETL*, vol. 11 (1976), pp. 137 y ss. *Contra*, DURAND, P. M.-F., *Les transports internationaux*, op.cit., pp. 51 y s.

No se exigía, en cambio, que todas las líneas inscritas fueran líneas ferroviarias. En este sentido, el artículo 2 § 2 COTIF/1980 permitía la aplicación del Convenio también a transportes internacionales directos que se efectuaran parcialmente por carretera, mar o vías navegables interiores. Este circunloquio sustituyó, en el COTIF de 1980, la referencia a camiones y barcos de los anteriores Convenios CIM y CIV, puesto que éste último se aplicaba, en la práctica, también al transporte con aerodeslizadores que, si llegara a aprobarse la correspondiente iniciativa de convenio de UNIDROIT, dejaría de asimilarse a un transporte en barco. Al respecto, MÁTYÁSSY, Z. / MUTZ, G., “Das Übereinkommen ...”, op.cit., p. 11.

Aun a pesar de que los transportes efectuados al amparo de esta norma implicaban necesariamente la utilización de al menos dos modos de transporte distintos, se ha negado la posibilidad de hablar de un transporte multimodal en sentido estricto. A falta de un elemento esencial como es la integración de modos se estaría ante una mera yuxtaposición de modo que, a su vez, respondería más bien al concepto de transporte segmentado. En este sentido, GÓRRIZ LÓPEZ, C., *La responsabilidad en el contrato de transporte de mercancías (carretera, ferrocarril, marítimo, aéreo y multimodal)*, Publicaciones del Real Colegio de España, Bolonia 2001, pp. 101 y ss. Por transporte segmentado se entiende habitualmente aquel transporte plurimodal en el que no exista un único porteador que asuma la responsabilidad por la totalidad del transporte (al respecto vid. DÍAZ MORENO, A., “La responsabilidad del porteador en el transporte multimodal”, en: EIZAGUIRRE, J.Mª, *VIII Jornadas de Derecho Marítimo de San Sebastián*, Servicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco, Vitoria 2000, p. 148; ID., “El transporte multimodal:

Aunque el Convenio no lo decía expresamente, el término “línea” en el sentido de los artículos 2 § 1, 3 § 2 y 10 COTIF/1980 se refería no sólo a la infraestructura ferroviaria propiamente dicha, sino también a la empresa (“el ferrocarril”) a la que pertenecía y que la explotaba; al consagrar el COTIF/1980 un sistema de ferrocarriles nacionales, la infraestructura y la empresa que la explotaba constituían una unidad inseparable. Pero ello es cierto sólo en la medida en que la línea inscrita era una línea ferroviaria, puesto que el COTIF/1980 sólo se aplicaba a aquellas empresas diferentes de las empresas ferroviarias que realizaban transportes sobre una de las líneas que se mencionaban en el artículo 2 § 2 y que, además, se hallaban inscritas ellas mismas en la lista de líneas<sup>167</sup>.

No suele indicarse en la doctrina una razón convincente que justifique la vinculación de la aplicación de las Convenciones en materia ferroviaria a la previa inscripción de las líneas sobre las que se desarrollarán los transportes internacionales. Se apunta, sin embargo, que los Estados contratantes podían tener un interés en no abrir algunas de sus líneas ferroviarias al tráfico internacional, ya sea porque éstas tenían un alcance meramente local, ya sea porque otras razones –económicas o de otra índole– justificaban no incluirlas en la lista<sup>168</sup>. Además, las cargas financieras de cada Estado para sufragar los gastos de la OCTI dependían del número total de kilómetros de vía sometidos al Convenio<sup>169</sup>, por lo que los Estados debían disponer de algún mecanismo para poder influir sobre estos gastos. La relación entre el sistema de líneas y la obligación de transportar se manifestaba en el sentido de que ésta sólo

---

obligaciones, derechos y responsabilidad”, en: ILLESCAS ORTIZ, R., *El transporte terrestre nacional e internacional*, Consejo General del Poder Judicial, Madrid 1997, p. 53; MARTÍN CASTRO, M<sup>a</sup>.P., *El transporte multimodal: concepto y sujetos*, EDICIP, Puerto Real 2001, pp. 35 y s.). Otros (vid. p.ej. KIANTOU-PAMPOUKI, A., “The General Report”, en: ID. [Coord.], *Multimodal Transport. Carrier Liability and Issues Related to the Bills of Lading*, Bruylant, Bruselas 2000, pp. 8, 10) niegan, con carácter general, la posibilidad de hablar de un transporte multimodal cuando todo el medio de transporte es cargado en otro (v.gr. en el servicio de transbordadores ferroviarios, el llamado transporte superpuesto o *roll on-roll off*). Ya en 1990, la segunda Asamblea General modificó el art. 2 § 2 en el sentido de poder aplicar el Derecho ferroviario uniforme también a transportes internos por carretera que se realizaran como complemento al transporte por ferrocarril, bajo la supervisión del ferrocarril, puesto que estos transportes no se realizaban nunca al amparo de una línea y no podían, por ende, inscribirse en la lista de líneas del art. 10 COTIF/1980. Al respecto, MUTZ, G., “Die Teilrevision ...”, op.cit., pp. 129 y s.

<sup>167</sup> Así, FREISE, R., “Gedanken zur Reform ...”, op.cit., p. 831.

<sup>168</sup> Así p.ej., con referencia a los protocolos de las conferencias de 1881 y de 1886, SELIGSOHN, F., *Internationales Übereinkommen ...*, op.cit., p. 12.

<sup>169</sup> NÁNÁSSY, B. V., *Das internationale Eisenbahnfrachtrecht*, op.cit. (1943), p. 602; WICK, J., *Das internationale Eisenbahnfrachtrecht*, op.cit., p. 370.

existía cuando la estación de destino podía alcanzarse a través de alguna o algunas de las líneas inscritas en la lista<sup>170</sup>.

El sistema de líneas es incompatible con el principio de separación de la administración de la infraestructura y de la prestación de servicios de transporte, perseguida por la Comunidad Europea en la Directiva 91/440 y los diferentes “paquetes ferroviarios”. Consecuentemente, con la desaparición de los ferrocarriles nacionales, la inscripción obligatoria en la lista de líneas ha desaparecido –salvo algunos reductos en el transporte plurimodal y la posibilidad de que nuevos miembros de la OTIF puedan restringir la aplicación del Convenio a una parte sólo de su red de infraestructuras (art. 1 RU CIV y CIM en relación con art. 24 COTIF)– con la entrada en vigor del Protocolo de Vilna. Así, la aplicabilidad de las Reglas Uniformes CIV y CIM ya no dependerá de la inscripción de las líneas correspondientes en la lista de líneas, sino, a semejanza de lo que ocurre en el transporte internacional de mercancías por carretera (CMR), sólo del carácter internacional del transporte. De acuerdo con el artículo 1, §§ 1 y 2 RU CIM es necesario, sin embargo, que tanto la estación de origen como la de destino se encuentren en un Estado miembro de la OTIF. Si bien se permite así la aplicación de las RU CIM a transportes que atraviesen un Estado no miembro en tránsito, una aproximación consecuente al régimen del CMR hubiera debido permitir que baste con que sólo uno de los Estados sea miembro de la OTIF<sup>171</sup>. Este resultado puede alcanzarse, de acuerdo con el artículo 1 § 2 RU CIM, sólo si las partes pactan la aplicación de las Reglas en el contrato de transporte.

La desaparición del sistema de líneas tiene su influencia también en la utilización de vagones en tráfico internacional, puesto que las Reglas Uniformes CUV sólo se aplican si el vagón se emplea para efectuar transportes internacionales de conformidad con las Reglas Uniformes (CIV o) CIM. Si bien su aplicación es, *prima facie*, independiente de la existencia

---

<sup>170</sup> Cfr., además de las obras citadas en la nota anterior, LOENING, O., *Internationales Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr*, Stilke, Berlín 1927, p. 65. Este requisito había de entenderse cumplido también en aquellos supuestos en que el transporte incluía una línea no ferroviaria (pero sí inscrita en la lista de líneas), puesto que la obligación de transportar alcanzaba también las empresas que servían estas últimas líneas. Así, KOLLOCH, V., *Der internationale ...*, op.cit., p. 15.

<sup>171</sup> Al respecto, vid. KUNZ, W., “Das neue Übereinkommen ...”, op.cit., p. 337. En defensa de la postura adoptada finalmente en las RU CIM, FREISE, R., “Gedanken zur Reform ...”, op.cit., p. 836, al entender que la relación entre Estado y empresa ferroviaria es, todavía, más intensa que en el transporte por carretera.

de un contrato de transporte internacional de mercancías por ferrocarril<sup>172</sup>, la desvinculación no es completa, puesto que no puede concebirse la utilización del vagón como medio de transporte que no se efectúe con vistas a la realización de un desplazamiento de mercancías, ya sea éste anterior, posterior o contemporáneo al traslado del vagón. Con la abolición del sistema de líneas, cualquier traslado de vagones que guarde relación con un transporte internacional de mercancías entre dos puntos situados en dos Estados miembros diferentes (art. 1.1 RU CIM) resultará sometido, por tanto, a las Reglas Uniformes CUV, sin que las líneas por las que transcurra tengan que haberse inscrito previamente. Así, el texto uniforme disciplinará también aquellos desplazamientos para los que se utilice, en régimen de tránsito, las infraestructuras ferroviarias de Estados que no sean partes contratantes del COTIF.

## 2.2 Obligación de transportar

En términos generales, la obligación de contratar suele cumplir la función, bien de un correctivo de la economía de mercado, bien de un mecanismo habitual de regulación del mercado en una economía planificada<sup>173</sup>. Si en esta última la falta de libertad de la iniciativa privada es inherente a la definición misma del sistema<sup>174</sup>, la obligación de contratar supone, en las economías de mercado de corte occidental, la intromisión más severa en la autonomía de la voluntad de las partes, ya que no sólo la decisión sobre la celebración o no del contrato, sino también la determinación de su contenido se sustraen a la libre disposición de la parte obligada<sup>175</sup>. En el transporte ferroviario, la obligación de transportar es la respuesta del legislador (nacional<sup>176</sup> e internacional) a que las empresas ferroviarias, como expresión del sistema de ferrocarriles nacionales antes mencionado, solían adoptar la forma de monopolios

---

<sup>172</sup> A ello apunta el hecho, visto con anterioridad, de que las RU CUV no son ya un Anexo a las RU CIM, sino que se han convertido en un Apéndice propio al COTIF.

<sup>173</sup> Con detalle, LARENZ, K., *Lehrbuch des Schuldrechts*, Vol. I., Parte General, 14ª ed., C.H. Beck'sche Verlagsbuchhandlung, Munich 1987, § 4 I (pp. 42 y ss.).

<sup>174</sup> Al respecto, DROBNIG, U., “Der Vertrag in einer plangelenkten Staatswirtschaft”, en: *JZ*, 1960, pp. 234 y s.; HEMMERLING, J., *Vertragspflicht und Vertragsabschluss im Vertragsgesetz*, Verlag die Wirtschaft, Berlín 1958; LARENZ, K., *Lehrbuch des Schuldrechts*, op.cit., § 4 I b (pp. 50 y s.).

<sup>175</sup> Así, MESTMÄCKER, E.-J., “Über die normative Kraft privatrechtlicher Verträge”, en: *JZ*, 1964, p. 443.

<sup>176</sup> Vid., por todos, BASEDOW, J., *Der Transportvertrag*, op.cit., pp. 194 y s.; GARRIGUES, J., *Curso de Derecho Mercantil*, Tomo II, 8ª edición, Madrid 1983, pp. 205 y s., 236.

naturales o legales<sup>177</sup> y representaban “medios de transporte público”<sup>178</sup>. La cuestión acerca de si la obligación consistía en celebrar un contrato de transporte<sup>179</sup> o en un deber real de transportar<sup>180</sup> parece decidirse en los diferentes preceptos de los Convenios y de las Reglas Uniformes CIM (por última vez en el art. 3 RU CIM/1980) a favor de la segunda opción<sup>181</sup>. Pero el tenor literal del precepto no parece suficiente para decidir la cuestión en uno u otro sentido; más bien al contrario, la necesidad de determinar las condiciones particulares del transporte (objetos a transportar, destino, itinerario, etc.) supone una oferta contractual por parte del cliente; en un primer momento, el transportista está obligado a celebrar el contrato<sup>182</sup>, es decir, a aceptar la oferta, sin perjuicio de que después, en la ejecución del contrato, también

---

<sup>177</sup> LOENING, O., *Internationales Übereinkommen ...*, op.cit., p. 65; NÁNÁSSY, B.V., *Das internationale Eisenbahnfrachtrecht*, op.cit., pp. 36 y s.; ŻOLCIŃSKI, Z., “Die Beförderungspflicht ...”, op.cit., p. 152. En general sobre la idea de obligar a contratar para contrarrestar los efectos de un monopolio, vid. KILIAN, W., “Kontrahierungszwang und Zivilrechtssystem”, en: *AcP*, vol. 180 (1980), pp. 56 y ss.; PABST, O., *Die Beziehung zwischen Monopol und Kontrahierungszwang*, Gutenberg, Colonia 1931; SCHENK, W., *Monopolstellung und Kontrahierungszwang*, Robert Kleinert, Quakenbrück 1940; WIMPFHEIMER, H., *Kontrahierungszwang für Monopole*, Carl Heymanns Verlag, Berlín 1929. No existía, en cambio, un monopolio en cuanto al transporte de determinadas mercancías, como sí se concedía –y suele concederse todavía, al menos en ciertas categorías de peso– en el transporte de correo. Vid. LOENING, O., op. y loc. últ. cit. En este último caso, no existe una obligación de contratar sino sólo una restricción de la libertad de elegir el cocontratante. Al respecto, NIPPERDEY, H.C., *Kontrahierungszwang ...*, op.cit., pp. 13 y s.

<sup>178</sup> “Öffentliche Transportmittel”; así expresamente NÁNÁSSY, B.V., *Das internationale Eisenbahnfrachtrecht (1956)*, op.cit., pp. 81 y s.; SPERA, K., *Internationales Eisenbahnfrachtrecht*, op.cit., p. 3.2.; WICK, J., *Das internationale ...*, op.cit., p. 49. La noción de “öffentliches Transportmittel” es muy parecida a la del *common carrier* en el Derecho de corte anglosajón, sobre quien pesaba igualmente una obligación de transportar, salvo en casos justificados, todas las mercancías entregadas al efecto. Vid., por todos, D’ARCY, L., *Ridley’s Law of the Carriage of Goods by Land, Sea & Air*, 7ª ed., Shaw & Sons, Crayford 1992, pp. 3, 8 y ss.; US Supreme Court, *American Trucking v. A., T. & S. F. R. Co.*, 387 US 397 (1967), FJ I.

<sup>179</sup> En este sentido, siguiendo a NIPPERDEY, H.C., *Kontrahierungszwang ...*, op.cit., pp. 86 y ss., la mayor parte de la doctrina posterior. Vid. p.ej. KLINGENFUß, H., *Der Kontrahierungszwang im deutschen und französischen Zivilrecht*, Peter Lang, Francfort 2004, pp. 198 y s.; LARENZ, K., *Lehrbuch des Schuldrechts*, op.cit., § 4 I a (pp. 49); PABST, O., *Die Beziehung ...*, op.cit., pp. 9 y s.; 25 y s.

<sup>180</sup> HAUPT, G., *Über faktische Vertragsverhältnisse*, Theodor Weicher, Leipzig 1941, pp. 22 y ss.; MOLITOR, E., “Zur Theorie des Vertragszwangs”, en: *Jherings Jahrbücher für die Dogmatik des heutigen römischen und deutschen Privatrechts*, vol. 73 (1923), p. 22, citado por KLINGENFUß, H., *Der Kontrahierungszwang ...*, op.cit., p. 198; SIMITIS, S., *Die faktischen Vertragsverhältnisse als Ausdruck der gewandelten sozialen Funktion der Rechtsinstitute des Privatrechts*, Vittorio Klostermann, Francfort 1957, pp. 524 y s. BYDLINSKI (“Zu den dogmatischen Grundfragen des Kontrahierungszwanges”, en: *AcP*, vol. 180 [1980], pp. 24 y ss.), admite ambas concepciones; en la práctica, la decisión habría de tomarse en cada caso concreto.

<sup>181</sup> Así lo indica el propio título de las normas correspondientes. En francés, la única versión auténtica (art. 28, ap. 3 COTIF/1980), el título reza “Obligation de transporter”, en las traducciones alemana y española “Beförderungspflicht” y “Obligación de transportar”, respectivamente.

<sup>182</sup> LARENZ, K., *Lehrbuch des Schuldrechts*, op.cit., § 4 I a (pp. 49); ZIEGLER, H.P., *Die Beförderungspflicht der Bahnen unter besonderer Berücksichtigung des Stückgutproblems*, Verlag Hans Schellenberg, Winterthur 1976, pp. 32 y s.

esté obligado a realizar la prestación. Esta conclusión es consecuente también en atención al hecho de que las Reglas Uniformes CIM no conocen el transporte sin contrato, como así se desprende ya del título de las Reglas.

A pesar de que el origen legal de la obligación de transportar es obvio y no requiere explicaciones ulteriores, la naturaleza jurídica de la misma ha suscitado importantes dudas en la doctrina. Ya se ha dicho que, como una de las consecuencias de la “crisis de la concepción liberal del contrato”<sup>183</sup>, la obligación de contratar surgió con una honda raíz iuspublicista<sup>184</sup>. A pesar de la creación *ex lege* de la obligación de transportar, la mayoría de la doctrina aboga porque la obligación misma sea considerada de Derecho privado<sup>185</sup>, basándose en el § 6 del art. 3 RU CIM/1980 (antes art. 5 CIM) que no establece una sanción administrativa sino un derecho del perjudicado a obtener la indemnización de los daños y perjuicios causados, si los hubiera. Éste sería sin duda el caso si se tratara de un precontrato, dirigido a la celebración posterior del contrato de transporte. La obligación de transportar tiene su fundamento, sin embargo, en la defensa del interés público, bien porque se pretende prevenir la explotación abusiva de una posición monopolística, bien porque se trata de evitar que se socave el carácter de transporte público<sup>186</sup>. Tampoco la referencia a la indemnización de daños es válida para justificar la pertenencia al ámbito del Derecho privado, puesto que ésta justamente no derivaba de un incumplimiento contractual sino del quebrantamiento (culposo o no<sup>187</sup>) de una

<sup>183</sup> Vid., por todos, BATIFFOL, H., “La «crise du contrat» et sa portée”, en: *Archives de Philosophie du Droit*, vol. 13 (1968), pp. 14 y ss.; DE CASTRO Y BRAVO, F., *Las condiciones generales de los contratos y la eficacia de las Leyes*, 2ª ed., Civitas, Madrid 1985, pp. 77 y ss.; KRAMER, E.A., *Die «Krise» des liberalen Vertragsdenkens*, Wilhelm Fink Verlag, Munich 1974, *passim*; OSSORIO MORALES, J., “Crisis en la dogmática del contrato”, en: *ADC*, vol. V (1952), pp. 1175 y ss.; QUINTANA RIPOLLÉS, A., “Crisis positiva y apoteosis filosófica del contrato”, en: *RDP*, vol. XXXIV (1950), pp. 136 y ss.; SAVATIER, R., *Les métamorphoses économiques et sociales du Droit civil d'aujourd'hui*, 1ª serie, 3ª ed., Dalloz, París 1964, pp. 21 y ss., en particular, 26 y ss.; VÁZQUEZ DE CASTRO, E., *Determinación del contenido del contrato: Presupuestos y límites de la libertad contractual*, Tirant lo Blanch, Valencia 2002, pp. 41 y ss.

<sup>184</sup> NIPPERDEY, H.C., *Kontrahierungszwang ...*, op. y loc. últ. cit.

<sup>185</sup> Así, FINGER, H.-J., *Eisenbahnverkehrsordnung*, C.H. Beck'sche Verlagsbuchhandlung, Munich (volumen de hojas sueltas, 1982), § 2, p. 2 (1 b); NÁNÁSSY, B. V., *Das internationale Eisenbahnfrachtrecht*, op.cit. (1943), pp. 38 y s.; SPERA, K., *Internationales Eisenbahnfrachtrecht*, op.cit., p. 3.2; WICK, J., *Das internationale Eisenbahnfrachtrecht*, op.cit., p. 50; ŻOŁCINSKI, Z., “Die Beförderungspflicht ...”, op.cit., p. 154. *Contra*, SELIGSOHN, F., *Internationales Übereinkommen ...*, op.cit., p. 46; al parecer también LOENING, O., *Internationales Übereinkommen ...*, op.cit., p. 65.

<sup>186</sup> Sobre la justificación de la obligación de transportar, vid. la bibliografía citada *supra*, notas 177 y 178.

<sup>187</sup> El art. 5 § 6 RU CIM/1980 no exigía la concurrencia de dolo o negligencia, ni tampoco las regulaciones anteriores en el CIM. Por ello, se defiende una responsabilidad estricta, sin que el ferrocarril deba haber actuado de forma culposa. Así, NÁNÁSSY, B. V., *Das internationale Eisenbahnfrachtrecht*, op.cit. (1943), p. 48 y s. *Contra*, GOLTERMANN, E. / KONOW, K.-O., *Eisenbahn-Verkehrsordnung*, op.cit., Art. 3 ER/CIM, ap.

norma legal. Sea como fuere, el contrato de transporte tenía, en todo caso, la consideración de un contrato privado.

Basándose en el artículo 11 RU CIM/1980 y los correspondientes artículos del CIM, solía defenderse que el contrato de transporte ferroviario estaba configurado como un contrato real y formal<sup>188</sup>. En el ámbito de la obligación de transportar que aquí nos interesa, ello significaba que la obligación no se refería sólo a la emisión de una declaración expresa de voluntad por parte del ferrocarril<sup>189</sup>, sino a la realización de determinados actos, a saber, recibir las mercancías, recibir la carta de porte y –aunque creemos que no se trata de un requisito formal del contrato– poner el sello fechado de la estación de origen en ésta última<sup>190</sup>. Pero en realidad, debido también al carácter real del contrato de transporte, creemos que la obligación del ferrocarril debía extenderse, en aras de no hacer peligrar su efectividad, también a la puesta a disposición de un vagón adecuado para el transporte, siempre y cuando la carga le correspondiera al remitente<sup>191</sup>.

---

6 a (p. 10), por entender que se trata de una concretización legal de la *culpa in contrahendo* (“Verschulden beim Vertragsschluß”); SELIGSOHN, F., *Internationales Übereinkommen ...*, op.cit., p. 61. Indeciso, HELM, J.G., “§ 453”, en: STAUB, H., *Handelsgesetzbuch. Großkommentar*, vol. 5-2, 3ª ed., Walter de Gruyter, Berlín 1982, p. 652 (nota 14).

<sup>188</sup> Así, por todos, MUTZ, G., “Eisenbahntransport – Internationales Recht (CIM)”, en: AA.VV., *Münchener Kommentar zum Handelsgesetzbuch*, vol. 7, Verlag C.H. Beck/Verlag Franz Vahlen, Munich 1997, Art. 11 CIM, nmm 2 y s. (pp. 1557 y s.). La configuración como contrato real se justificaba con la necesidad de conocer con exactitud el hecho de la conclusión del contrato y las condiciones a él aplicables, dada la existencia de un número elevado de contratos similares. Al respecto vid., entre nosotros, GARRIGUES, J., *Curso de Derecho Mercantil*, Tomo II, 8ª edición, Madrid 1983, p. 238; RECALDE CASTELLS, A., “El contrato...”, op.cit., p. 46. El carácter formal del contrato de transporte de mercancías por ferrocarril resulta, sin embargo, más discutible, puesto que pronto se llegó a considerar que la ausencia y los defectos de la carta de porte no afectaban a la validez del contrato (al respecto, RECALDE CASTELLS, A., “El contrato...”, op. y loc. ult. cit.), pero sí determinaban la posibilidad de aplicar el Convenio o las Reglas Uniformes CIM (art. 1 § 1 RU CIM/1980). Así, CLARKE, M. / YATES, D., *Contracts of Carriage by Land and Air*, LLP, Londres 2004, ap. 2.10 (p. 96); RODIÈRE, R., *Droit des Transports*, op.cit., aps. 274 y 284 (pp. 323, 333).

<sup>189</sup> El contrato se concluía en realidad en atención a las *facta concludentia* de la recepción de las mercancías y de la carta de porte. Así, NÁNÁSSY, B. v., *Das internationale Eisenbahnfrachtrecht* (1943), op.cit., p. 112; SPERA, K., *Internationales Eisenbahnfrachtrecht*, op.cit., p. 11.2; WICK, J., *Das internationale Eisenbahnfrachtrecht*, op.cit., pp. 90 y s.

<sup>190</sup> Vid. también SPERA, K., op. y loc. ult. cit. No por ello el sello era menos importante, sino que, con carácter general, la fecha consignada marcaba el momento de la celebración del contrato y, con ello, el inicio del período de responsabilidad del ferrocarril.

<sup>191</sup> LOENING, O., “Die Wagengestellung im Eisenbahnfrachtrecht”, en: *JR*, vol. 3 (1927), p. 462; *contra*, respecto de la regulación algo diferente en la EVO alemana, FINGER, H.-J., *Eisenbahnverkehrsordnung*, op.cit., § 63, p. 7 y ss. La discusión acerca de la naturaleza jurídica de la relación entre cargador y ferrocarril respecto de la puesta a disposición del vagón dista de ser pacífica. A favor de una relación contractual anterior al contrato de transporte (*Wagengestellungsvertrag*) se expresa la mayoría en la doctrina de la primera mitad del siglo XX; vid., entre nosotros, ROLDÁN, E., “El suministro de vagones, ¿constituye un verdadero contrato especial o, por el contrario, es sólo un complemento del contrato de



En el ámbito de la utilización de vagones particulares, la obligación de poner a disposición del cargador un vehículo adecuado se halla muy matizada, y ello porque el remitente de las mercancías es, bien el titular del vagón, bien su arrendatario y puede disponer libremente de él (salvo en el caso de que sea el ferrocarril quien alquila el vehículo para ponerlo a disposición de sus clientes). Dado que, con anterioridad a la entrada en vigor del Protocolo de Vilna, los vagones particulares se consideraban incorporados al parque de vehículos en virtud de un contrato llamado de matriculación (sobre esta cuestión, *infra, sub*, Cap. III, I), la obligación de proveer un vagón se resumía en el deber de poner el vagón previamente matriculado a disposición de su titular o su derechohabiente en el momento y en el lugar fijados al efecto<sup>192</sup>, y este deber persistía en todos aquellos casos en que la empresa ferroviaria actuaba como depositaria del vagón durante los períodos en que éste no se estuviera utilizando.

---

transporte o, simplemente, una consecuencia de la obligación de transporte que tiene el ferrocarril?”, en: *RDM*, núm. 19 (1949), *passim* (en particular, pp. 105 y ss.); en la doctrina extranjera, AMMANN, F., “Haftpflicht der Eisenbahn für Unfälle beim Selbstverladegeschäft”, en: *E.E.*, vol. XXVI (1910), pp. 457 y s.; BOLLER, J., “Das Rechtsverhältnis zwischen der Eisenbahn und dem Absender bzw. Empfänger bei der Be- und Entladung von Wagenladungen”, en: *E.E.*, vol. XXIX (1912-13), pp. 239 y ss.; FINGER, H.-J., op. y loc. últ. cit.; HELM, J.G., “§ 460, Anh. I (§ 63 EVO)”, en: STAUB, H., *Großkommentar*, op.cit., pp. 742 y s. (nota 5 y s.); HUBER, K.A., “Der Wagengestellungsvertrag”, en: *Z.Int.Eisenb.*, vol. 50 (1942), pp. 464 y ss.; KONOW, K.-O., “Frachtrecht als Sonderordnung”, en: *DB*, vol. 24 (1971), p. 1099; SENCKPIEHL, R., *Die Haftung von Eisenbahn, Post und Speditören*, Haus Glindow-Eck, Werder 1923, pp. 29 y s.; WEIRAUCH, W., *Eisenbahn-Verkehrsordnung*, 6ª ed., Walter de Gruyter, Berlín 1942, pp. 263 y s.; en la jurisprudencia alemana, SSRG de 24 de octubre de 1907, *RGZ* 66, pp. 405 y s.; y de 10 de noviembre de 1924, *RGZ* 109, pp. 151 y s.; SOLG Dresde, de 22 de junio de 1910, *E.E.*, vol. XXVIII (1912), p. 391; SOLG Hamburgo, de 28 de marzo de 1985, en: *Z.Int.Eisenb.*, vol. 95 (1987), pp. 19 y ss. Parcialmente diferente, RUNDNAGEL, E. / FRITSCH, K. / SPERBER, A., *Die Haftung der Eisenbahn*, 4ª ed., Theodor Weicher, Leipzig 1924, p. 7, nota 6. Por una obligación *ex lege*, LOENING, O., op. y loc. últ. cit.; por resultar del principio de igualdad de trato, DE SEMO, G., *Il trasporto ferroviario di merci in carri difettosi*, Athenaeum, Roma 1923, p. 10. La regulación legal de una relación obligacional precontractual (“vorvertragliches Schuldverhältnis”) es defendida por BASEDOW, J., *Der Transportvertrag*, op.cit. (nota 120), pp. 231 y s.; BLASCHCZOK, A., “Siebenter Abschnitt. Beförderung von Gütern und Personen auf den Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs”, en: AA.VV., *Münchener Kommentar...*, op.cit., Vor § 453, nnmm 53 y ss. (pp. 1299 y s.). Para RODIÈRE (*Droit des transports*, n° 387, citado por MERCADAL, B., *Droit des transports terrestres et aériens*, Dalloz, París 1996, p. 50), la puesta a disposición del vagón forma parte del sistema complejo del contrato de transporte. Esta opinión es, por lo demás, coherente si se parte de la concepción del contrato de transporte por ferrocarril como contrato consensual, postura defendida desde principios del siglo XX para la regulación interna en Francia. Al respecto, HUBER, K.A., “Der Wagengestellungsvertrag”, op.cit., pp. 472 y s.

Resulta ilustrativo que, en Derecho suizo, el contrato de puesta a disposición del vagón ha sido objeto de regulación legal en la *Bundesgesetz über den Transport im öffentlichen Verkehr* (SR 742.40), de 4 de octubre de 1985, cuyo art. 24 establece que “[m]it dem Wagenstellungsvertrag verpflichtet sich die Unternehmung, dem Besteller für den Transport eines Gutes einen Wagen zur Verfügung zu stellen. Sie kann dafür ein Entgelt verlangen”.

<sup>192</sup> Sobre esta cuestión vid. BLASCHCZOK, A., “Siebenter Abschnitt...”, op.cit., § 54 EVO, nm 6 (pp. 1381 y s.).

Una vez cargado el vagón por el remitente, el Convenio y las Reglas Uniformes CIM no extendían la obligación de transportar a los vagones particulares. Si bien es cierto que el artículo 5 § 1 lit. b RU CIM/1980 preveía que “*los vehículos de ferrocarril que circulen sobre sus propias ruedas*” eran “*objetos admitidos al transporte en ciertas condiciones*”, y la obligación de transportar nacía si se cumplían dichas condiciones, establecidas en disposiciones complementarias<sup>193</sup> a las Reglas, se ha venido entendiendo desde fechas muy tempranas que la referencia a los vagones de ferrocarril no se extendía a los vagones particulares.<sup>194</sup> La obligación de aceptarlos para su traslado no tenía su origen, por tanto, en el Convenio mismo, sino que derivaba, en su caso, de acuerdos entre el titular y el ferrocarril.

No podía cumplirse, pues, otra de las finalidades perseguidas con el establecimiento de una obligación de transportar en el ámbito internacional, esto es, garantizar que la mercancía no se quedara parada en las fronteras porque el ferrocarril que debía asumir su transporte se negaba a aceptarla.<sup>195</sup> Como dicha obligación se refería a la propia carga solamente y no a los vagones sobre los que se encontraba ésta, el silencio del legislador internacional acerca de los vehículos como medios de transporte se llenaba mediante acuerdos entre ferrocarriles (para los vagones de mercancías, el RIV) que preveían la obligación de aceptar, no sólo los vagones pertenecientes a otras administraciones de ferrocarril, sino también los vagones particulares que se hubieran incorporado al parque de vehículos de éstas. Con la desaparición también del RIV, habrá de verse si sigue existiendo hoy día una

---

<sup>193</sup> La disposición complementaria es un acuerdo entre Estados o entre empresas ferroviarias (art. 10 COTIF), pero sólo adquiere fuerza legal en el primero de los casos. La naturaleza jurídica de los acuerdos entre empresas ferroviarias –y las DCU lo son (al respecto, MUTZ, G., “Eisenbahntransport...”, op.cit., Art. 9 CIM, nm 4 [p. 1554])– es discutida (vid. LEIMGRUBER, TH., “Die Zusatzbestimmungen und das Internationale Eisenbahntransportkomitee (CIT)”, en: *Z.Int.Eisenb.*, vol. 89 [1981], p. 134), pero todo indica que su valor normativo es el de unas condiciones generales de la contratación que, como tales, despliegan su eficacia también frente al derechohabiente. La disposición complementaria uniforme relativa al transporte de vehículos de ferrocarril se halla citada en SPERA, K., *Internationales Eisenbahnfrachtrecht...*, op.cit., p. 5.1.

<sup>194</sup> Así, NÁNÁSSY, B.V., *Das internationale Eisenbahnfrachtrecht*, op.cit. (1956), p. 71; SPERA, K., *Internationales Eisenbahnfrachtrecht...*, op.cit., p. 5.4 y s. Para el § 54.2 lit. d EVO, de tenor parecido, BLASCHCZOK, A., “Siebenter Abschnitt...”, op.cit., § 54 EVO, nm 11 (pp. 1393). Sin embargo, los vagones particulares podían resultar sujetos al Convenio, y con ello a la obligación (condicional) de transportar, si se expedían como mercancía y no como medio de transporte, v.gr., para transportarlos desde la fábrica hasta el apartadero del titular.

<sup>195</sup> Sobre esta cuestión vid., con detalle, NÁNÁSSY, B.V., *Das internationale Eisenbahnfrachtrecht*, op.cit. (1956), p. 82. Dado el carácter de monopolios legales de los distintos ferrocarriles nacionales, el transporte internacional de mercancías por ferrocarril era obligatoriamente sucesivo, *id est*, requería de la intervención de más de una compañía de ferrocarriles.

obligación de aceptar los vehículos de terceros o si, por el contrario, su traslado queda al arbitrio de las empresas ferroviarias implicadas.<sup>196</sup>

---

<sup>196</sup> Volveremos sobre esta cuestión, con detalle, en el Capítulo III del presente trabajo.



## **Capítulo II**

—

**La utilización de vagones particulares en el nuevo marco  
ferroviario europeo: aspectos objetivos y subjetivos**



Como hemos puesto de manifiesto en el capítulo antecedente, el desarrollo del transporte ferroviario de mercancías por medio de vagones particulares se halla íntimamente vinculado a la evolución del Derecho comunitario en la materia. Este segundo capítulo se dedicará al análisis de las repercusiones que la liberalización ferroviaria tiene sobre distintos aspectos relacionados con el Derecho de vagones, en particular, el propio concepto de vagón particular, la financiación del material rodante, así como los sujetos implicados en la utilización de vagones particulares en el derecho nacional e internacional.

## **I. Ámbito objetivo de la utilización de vagones particulares: el concepto de “vagón particular”**

Antes de entrar en el análisis de los diferentes textos legales y convencionales que regulan la utilización de los vagones particulares en el transporte por ferrocarril, resulta imprescindible la delimitación del objeto de este estudio, concretamente, la determinación de qué ha de entenderse por “vagón particular”.

### **1. El concepto de “vagón particular” con anterioridad a la entrada en vigor del Protocolo de Vilna**

En cuanto a la terminología empleada, el nombre que este fenómeno ha recibido en España trae causa sin duda del francés (*wagon particulier*), sin que la práctica española haya seguido la tendencia más reciente en los países francófonos de incluir la preposición “de” para dar lugar a la expresión *wagons de particuliers*<sup>197</sup> que define de manera más fiel su naturaleza jurídica. Si bien es cierto que la ausencia de preposición en el término español puede llevar a

---

<sup>197</sup> Así, ALLÉGRET, M., “La situation juridique...”, op.cit., p. 58; RODIÈRE, R., *Droit des Transports*, op.cit., p. 55. COMPÈRE, J., “La situation juridique des wagons de particuliers en droit belge”, en: *Z.Int.Eisenb.*, vol. 90 (1982), p. 111. Hoy día, es esta segunda expresión la que se utiliza con carácter exclusivo. Vid., por todas, las *Conditions particulières Wagons. Partie II – Wagons de particuliers* de la SNCF, o el *Règlement concernant le transport international ferroviaire des wagons de particuliers (RIP)*, Anexo II al Apéndice B (RU CIM) del COTIF/1980.

pensar que se trata de vagones destinados a un uso especial<sup>198</sup>, no es ésta su verdadera naturaleza jurídica<sup>199</sup>, sino que se trata de un vagón que es explotado económicamente, de modo duradero (art. 2 lit. c RU CUV), por un empresario distinto de una empresa ferroviaria<sup>200</sup>. Así, algunas de las más tempranas manifestaciones reguladoras de la materia en España se refieren, ya no a los vagones particulares, sino a los “vagones de propiedad particular”<sup>201</sup>, sin perjuicio de que el régimen de propiedad *stricto sensu* no ha de influir a la hora de calificar un vehículo como vagón particular.

Con anterioridad a la reforma del COTIF por medio del Protocolo de Vilna, el concepto de vagón particular estaba estrechamente vinculado a la matriculación del mismo

---

<sup>198</sup> Para DURAND, la existencia o no de la preposición “de” no es una cuestión meramente lingüística, sino que su ausencia implica que nos encontramos ante un vagón que, siendo propiedad del ferrocarril, está afecto a un uso privativo (DURAND, P. M.-F., “Le régime international des transports en wagons de particuliers”, en: *Recueil Dalloz*, 1951, chron. 12, p. 45). No puede compartirse, sin embargo, la opinión del citado autor respecto del término en alemán, ya que entendemos que la noción de “*Privatwagen*” carece de todo matiz que aluda a un uso privativo del mismo. En este mismo sentido apunta ALLÉGRET, cuando subraya que la preposición “de” viene a indicar precisamente que estamos ante un vagón *privado* (ALLÉGRET, M., “Transports internationaux ferroviaires”, en: AA.VV., *Juris-Classeur Transport*, Vol. 1, Lexis Nexis, París [2000], Fasc. 686, ap. 44, [p. 8]).

Con todo, no puede negarse que, en sus inicios, el vagón particular servía para cubrir unas necesidades especiales y, por tanto, era de tipo distinto que los vagones habituales de las administraciones ferroviarias. Así, DE LA MASSUË, H., “Les faiblesses et la réforme du règlement international concernant le transport des wagons de particuliers «R.I.P.»”, en: *Z.Int.Eisenb.*, vol. 56 (1948), pp. 48, 95 y s.

<sup>199</sup> Al hecho de que la denominación de los vagones particulares responde, no a su configuración o uso, sino a su titularidad apunta también el término empleado en Inglaterra, la “cuna” de los vagones privados (“*privately owned wagons*”), o en el título de la versión inglesa del RIP/1980 (“*private owners’ wagons*”). Vid. BAKER, M., “The Legal Status of Privately Owned Wagons in the United Kingdom”, en: *Z.Int.Eisenb.*, vol. 90 (1982), pp. 100 y ss.

<sup>200</sup> Toda vez que el término “*titulaire*” en la versión francesa del art. 2 *in fine* RIP/1980 fue sustituido, en la reforma de Vilna, por el de “*détenteur*” (art. 2 lit. c RU CUV), para designar a aquella persona que explota el vagón, se ha creído necesario sustituir también la expresión “titular” en la versión castellana por la de “poseedor”. Aun a pesar de que el término puede resultar extraño por su falta de arraigo en el derecho del transporte (y del tráfico en general) creemos que la elección no es desacertada, por las razones que más adelante expondremos.

<sup>201</sup> Así, en particular, el *Régimen de Explotación de Vagones de Propiedad Particular*, aprobado por el Consejo de Administración de RENFE el 6 de junio de 1967, sustituido casi inmediatamente por otro de igual denominación, formulado el 27 de octubre de 1970, pero también el *Decreto del Ministerio de Obras Públicas de 9 de octubre de 1946, sobre condiciones que habrán de regir en el transporte por ferrocarril de mercancías en vagones de propiedad particular* (BOE núm. 310, de 6 de noviembre de 1946, p. 8081); el *Decreto del Ministerio de Obras Públicas de 24 de octubre de 1947, por el que se limita la propiedad y disfrute de los vagones abiertos de propiedad particular* (BOE núm. 303, de 30 de octubre de 1947, pp. 5876 y s.); o el *Decreto 1067/1959 del Ministerio de Obras Públicas, de 18 de junio, por el que quedan derogados los Decretos de 9 de octubre de 1946 y 24 de octubre de 1947 sobre vagones de propiedad particular* (BOE núm. 154, de 29 de junio de 1959, p. 9162). Finalmente, también encontramos una referencia a los vagones de propiedad particular en el art. 12.2º de la Ley de 16 de diciembre de 1954, de Hipoteca Mobiliaria y Prenda sin Desplazamiento.



por una administración ferroviaria<sup>202</sup>, hasta tal punto que la existencia o no del acto de matriculación llegó a formar parte, en algunos ordenamientos, de la propia definición legal del vagón particular<sup>203</sup>. Este acto de matriculación tomaba la forma de un contrato (marco), el llamado contrato de matriculación<sup>204</sup>, mediante el cual el vagón se incorporaba al parque de vehículos de un ferrocarril concreto y se regulaban las relaciones entre el ferrocarril y el titular del vagón. Si bien la necesidad de matricular el vagón particular con una empresa ferroviaria determinada ha desaparecido como consecuencia de la liberalización del mercado del transporte ferroviario en la Unión Europea, aún encontramos vestigios del régimen anterior en el artículo 3 § 1, litt. b y c, RU CUV, cuando se establece la necesidad de inscribir en el vagón, en su caso, el nombre de la empresa ferroviaria en cuyo parque móvil se hubiera integrado el vagón y la estación de matrícula. La matriculación ya no se configura, sin embargo, como un requisito para la admisión al tráfico internacional.

---

<sup>202</sup> Ésta tenía la consideración de un requisito esencial para que un vagón, ya sea de titularidad particular o del ferrocarril, pudiera circular en el tráfico ferroviario. Cfr. PAULIN, CH., *Droit des transports*, Litec, París 2005, p. 163.

<sup>203</sup> Al menos a efectos de aplicarles el régimen específico de los vagones particulares (así, GOLTERMANN, E. / KONOW, K.-O., *Eisenbahn-Verkehrsordnung*, op.cit., [1995], § 4, p. 2). El § 4.1 de la EVO alemana, derogado por el art. 3.2 de la *Gesetz zur Neuregelung des Fracht-, Speditions- und Lagerrechts*, de 25 de junio de 1998, disponía que: “*Die Eisenbahn kann die Beförderung von [...] Gütern mit Wagen zulassen, die auf Grund eines besonderen Vertrages (Einstellungsvertrag) in ihren Wagenpark eingestellt sind (Privatwagen)*”. En Francia, la definición contenida en la condición 1ª de la II Parte de las *Conditions particulières Wagens* de la SNCF, vigentes hasta la entrada en vigor del Protocolo de Vilnius, contenían una definición prácticamente idéntica. Al respecto, ALLÉGRET, M. / TAÏANA, PH., “Transport ferroviaire interne”, en: AA.VV., *Juris-Classeur Transport*, op.cit. (2003), Fasc. 615, ap. 76, (p. 15). Para el art. 1 RIP/1980, la matriculación por un ferrocarril constituye un requisito de admisión al tráfico internacional. En España, vid. el antecitado *Régimen de Explotación de Vagones de Propiedad Particular*. Al respecto, QUEVEDO QUEIPO DE LLANO, A.Mª., “La situation juridique...”, op.cit., p. 73. Respecto del RIP/1933, NÁNÁSSY entendía que, en ausencia de un contrato de matriculación, no podía hablarse de un vagón particular en el sentido del RIP (NÁNÁSSY, B.V., *Das internationale Eisenbahnfrachtrecht*, op.cit. [1943], p. 664). Así también la sentencia de la Cour de Cassation francesa de 17 de junio de 1938, en: *Z.Int.Eisenb.*, vol. XLVII (1939), pp. 255 y ss. = *Gazette du Palais*, 1938 (2º sem.), nº 309 (pp. 582 y s.), afirmando que, una vez que un ferrocarril había matriculado un vehículo y conferido así la condición de vagón particular, esta condición no podía serle negada por otro ferrocarril. En sentido parecido, FRIEBE, K., *Die neuen Übereinkommen...*, op.cit., p. 48, cuando establece que la admisión al tráfico internacional dependía única y exclusivamente del ferrocarril matriculador.

<sup>204</sup> Es ésta la cuestión que, al parecer, más atención ha recibido por parte de la doctrina especializada. Entre nosotros, SÁNCHEZ ANDRÉS, A., “Cuestiones previas...”, op.cit., pp. 1033 y ss.; SÁNCHEZ GAMBORINO, F.-M., “Comentarios a la nueva reglamentación...”, op.cit., pp. 345 y s.; y también las referencias en QUEVEDO QUEIPO DE LLANO, A.Mª., “La situation juridique ...”, op.cit., pp. 75 y s. En la doctrina extranjera, por todos, “La nature du contrat d’immatriculation des wagons de particuliers en droit français” (sin autor), en: *Z.Int.Eisenb.*, vol. XLII (1934), pp. 478 y ss.; CZERWENKA, B. / HEIDERSDORF, CH. / SCHÖNBECK, M., *Eisenbahn-Beförderungsrecht*, 4ª ed., Erich Schmidt Verlag, Berlín (1995), § 4 EVO, pp. 2 y ss.

Sobre la base de estas primeras notas aclaratorias, los vagones particulares se definieron tradicionalmente como aquellos vagones de titularidad distinta de un ferrocarril que habían sido objeto de matriculación a nombre de su titular por parte de un ferrocarril con el objeto de incorporarlo en el parque de vehículos de éste, llevando inscrito el nombre de su titular y la denominación especial  $\boxplus$ .<sup>205</sup> Si bien es cierto que en ausencia de esta última mención, el vagón podía igualmente calificarse de particular y utilizarse como tal<sup>206</sup>, de su existencia se hacía depender la posibilidad de que el vagón pudiera matricularse por un ferrocarril o que éste pudiera circular en tráfico internacional (art. 2 RIP/1980). La auténtica importancia del signo  $\boxplus$  habría de buscarse en la identificación del vagón como de titularidad distinta del ferrocarril, facilitando que otros ferrocarriles, distintos del ferrocarril matriculador, pudieran reconocer dicha característica sin necesidad de acudir a la inscripción del nombre del titular<sup>207</sup>; y, sobre todo, en el hecho de que dicho signo (que correspondía fijar al ferrocarril matriculador, art. 2 RIP/1980) certificaba que el vagón cumplía los requisitos técnicos para circular en tráfico internacional y dispensaba a los ferrocarriles no matriculadores de la obligación de realizar un nuevo examen técnico.<sup>208</sup>

---

<sup>205</sup> Así expresamente, NÁNÁSSY, B.V., *Das internationale Eisenbahnfrachtrecht*, op.cit. (1956), p. 824, aunque se refiere, a nuestro juicio erróneamente, a vagones cuya propiedad no recaiga en un ferrocarril. Vid. también, aunque más restrictivo, GUGOLZ, H., *Privatgüterwagen...*, op.cit., pp. 1 y s. En Alemania, los vagones particulares que formaban parte del parque móvil de un ferrocarril estatal llevaban, desde el año 1908, el símbolo  $\boxplus$  justo detrás del número del vagón, empleándose este sistema también en algunos ferrocarriles privados y extranjeros. El RIP recogió la necesidad de marcar los vagones particulares con el citado símbolo ya en su primera versión de 1933, mientras que la Unidad Técnica hace referencia a dicha inscripción en el art. III § 37.13 de la redacción actualmente vigente de 1938 (art. III § 21 lit. 1 del documento de trabajo de 1968 que, no *de iure* pero sí *de facto*, sustituye a la redacción de 1938 [vid. COMPÈRE, J., “La situation juridique...”, op.cit., p. 108]; nótese, sin embargo, que el Estado español no fue nunca parte contratante de dicho acuerdo internacional y que el Convenio está llamado a desaparecer en cuanto entren en vigor en todos sus Estados partes los Anexos a las RU APTU [cfr. art. 10 en relación con el art. 8 § 3 de dichas Reglas]).

<sup>206</sup> En este sentido, HELD, A., *Private Güterwagen...*, op.cit., p. 3. *Contra*, basándose en la definición legal de los vagones particulares contenida en el art. 1 RIP/1933, NÁNÁSSY, B.V., *Das internationale Eisenbahnfrachtrecht*, op.cit. (1943), pp. 664 y s.

<sup>207</sup> NÁNÁSSY, B.V., *Das internationale Eisenbahnfrachtrecht*, op.cit. (1943), p. 665. El interés práctico de esta previsión resulta evidente si se tiene en cuenta que el nombre del titular puede hallarse inscrito, no sólo en un idioma distinto sino incluso con caracteres que no se corresponden con los del alfabeto utilizado por el ferrocarril que pretende utilizar el vagón. En sentido parecido, INGOLD, M., “La situation juridique des wagons de particuliers en droit suisse et RIP (IDIT, Rouen)”, en: *Z.Int.Eisenb.*, vol. 90 (1982), p. 94.

<sup>208</sup> Vid. DURAND, P. M.-F., “Transports internationaux par Chemin de Fer”, extrait du *Juris-Classeur Commercial*, Librairies Techniques, París 1953, Fasc. F, pp. 16 y s.; y también, aunque indeciso respecto del derecho de los ferrocarriles no matriculadores de comprobar la aptitud técnica, NÁNÁSSY, B.V., *Das internationale Eisenbahnfrachtrecht*, op.cit. (1943), pp. 665 y s.

No influían, a la hora de calificar un vagón como particular, los derechos de propiedad que pudieran existir sobre el mismo. Es por ello que ya, desde sus inicios, la titularidad del vagón a efectos de la aplicación del RIP no estaba vinculada a la propiedad –aun cuando el artículo 1 RIP/1933 se refiere expresamente también al propietario–, sino que lo decisivo era el empresario a cuyo nombre se había matriculado el vagón<sup>209</sup>. Se ha defendido en su consecuencia que la característica esencial del vagón particular descansaba sobre el hecho de que no era el ferrocarril quien decidía sobre la construcción, puesta en funcionamiento y utilización del vagón, sino un tercero independiente de la administración ferroviaria<sup>210</sup>.

No obstante, esta apreciación no es del todo correcta, puesto que el vehículo tenía la consideración legal de vagón particular también en aquellos casos en los que era propiedad de una administración ferroviaria (tomando ésta, por tanto, la decisión acerca de su construcción), pero que lo alquilaba a un particular quien lo matriculaba con este mismo ferrocarril u otro distinto<sup>211</sup>. A la inversa, no tenían la consideración de vagones particulares aquellos vehículos

---

<sup>209</sup> Así el art. 1 RIP/1933, cuando dispone que “[p]our l’application du présent règlement est considéré comme propriétaire du wagon le particulier qui en a obtenu l’immatriculation [...]”. Ello se hacía necesario en atención a la versión francesa de la norma que empleaba la denominación “*propriétaire*” para referirse a la persona a cuyo nombre se había matriculado el vagón (vid. NÁNÁSSY, B.V., *Das internationale Eisenbahnfrachtrecht*, op.cit. [1943], pp. 665); denominación que se sustituiría por la de “*titulaire*” en sucesivas versiones del RIP. En el sentido aquí descrito apunta también el art. 2 *in fine* RIP/1980, de acuerdo con el que el “particular, cuyo nombre deberá figurar inscrito sobre el vagón, se denominará «el titular»”. La titularidad había de entenderse referida, por tanto, a la matrícula y no al vagón. Finalmente, el término inglés “*owner*” (utilizado en el texto inglés del RIP/1980) tampoco se refiere necesariamente al propietario del vehículo –al igual que ocurre en el Derecho marítimo–, sino a la persona que promovió la matrícula del vagón (al respecto, la condición 1ª de las *Conditions of Registration of Privately Owned Wagons*, en: *Z.Int.Eisenb.*, vol. 90 [1982], p. 106; y también la voz “*own*” en: ALCARAZ VARÓ, E. / HUGHES, B., *Diccionario de términos jurídicos*, Ariel Derecho, Barcelona 2005, pp. 372 y s.) o, en definitiva, por cuenta de quien se utilizaban los vagones (así, HARRIS, M., “Rolling Stock, the Railway User, and Competition”, en: EVANS, A.K.B. / GOUGH, J.V. (Coords.), *The Impact of the Railway on Society in Britain*, Ashgate, Aldershot 2003, p. 58).

También el art. 9 de la citada *Reglamentación de Vagones Particulares*, aprobada por Orden del Ministerio de Obras Públicas de 27 de mayo de 1959 (BOE núm. 189, de 8 de agosto de 1959, pp. 10731 y ss.), declarada vigente por el apartado 5.B) de la Disposición sobre derogaciones y vigencias del Real Decreto 1211/1990, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, habla de “*propietario o titular del vagón*”, permitiendo, por un lado, la cesión de vagones de las compañías ferroviarias a particulares (art. 12) y, por otro, el arrendamiento de vagones particulares a terceros (arts. 29 lit. c, 30 y s.). La matriculación, sin embargo, había de efectuarse “*por el propietario del vagón o por el constructor, en representación del primero*” (art. 17 *in fine*). Al respecto, SÁNCHEZ GAMBORINO, F.-M., “Comentarios a la nueva reglamentación...”, op.cit., p. 345.

<sup>210</sup> Cfr. HELD, A., *Private Güterwagen ...*, op.cit., p. 3.

<sup>211</sup> Así, el propio HELD (op. y loc. últ. cit.) en el párrafo inmediatamente posterior. Vid. también BELOTTI, J., *Le transport international de marchandises*, Vuibert, París 1992, p. 159; FINGER, H.-J., *Eisenbahnverkehrsordnung*, op.cit., § 4, p. 4; ID., “Privatwagen im Eisenbahngüterverkehr”, op.cit., p. 370; GOLTERMANN, E. / KONOW, K.-O., *Eisenbahn-Verkehrsordnung*, op.cit., § 4, p. 2; QUEVEDO QUEIPO DE

que, perteneciendo a terceras personas distintas del ferrocarril, hubieran sido objeto de cesión a título distinto del de propiedad (arrendamiento, *leasing*, etc.) a la administración ferroviaria que, a la postre, lo incorporaba a su parque de vehículos como vagón propio<sup>212</sup>.

## 2. El concepto de “vagón particular” en la actualidad

Ciertamente, el concepto de “vagón particular” ha sufrido una modificación profunda con la entrada en vigor del Protocolo de Vilna, hasta tal punto que la nueva regulación hace peligrar la subsistencia misma del término. Tanto es así, que de las Reglas Uniformes relativas a los contratos de utilización de vehículos en tráfico internacional por ferrocarril (RU CUV), como sucesoras del RIP/1980, ha desaparecido cualquier referencia a los vagones particulares, ya que la nueva normativa trata de forma igual a los vagones de las empresas ferroviarias y a los vagones de titularidad diferente o, si se quiere, “privada”.<sup>213</sup> Si bien la finalidad perseguida – la equiparación de vagones particulares y de vagones pertenecientes a las empresas ferroviarias<sup>214</sup> – es sin duda loable, el hecho de que desde la entrada en vigor del Protocolo de Vilna todos los vagones estén sujetos a un mismo régimen jurídico y reciban, por tanto, un trato indiscriminado por parte de las empresas ferroviarias usadoras hace que deba replantearse la utilidad de reducir el ámbito del presente estudio a los vagones que, con anterioridad a la reformulación del COTIF, recibían el calificativo de particulares.

A pesar de que la doctrina más reciente en materia de transportes internacionales por ferrocarril se ha servido de esta unificación de regímenes para hablar, no ya del régimen

---

LLANO, A.Mª., “La situation juridique ...”, op.cit., p. 78. También cabe pensar en otras formas de cesión de la posesión en las que no se transfiere la propiedad del vagón, como por ejemplo en el llamado arrendamiento financiero o *leasing*. Al respecto, NORDSTRÖM, C., “Attention au leasing!”, en: *Z.Int.Eisenb.*, vol. 92 (1984), pp. 94 y s.

<sup>212</sup> EIERMANN, R., “Die Rechtsstellung der Privatgüterwagen aus der Sicht des deutschen Rechts”, en: *Z.Int.Eisenb.*, vol. 90 (1982), p. 67; HELD, A., *Private Güterwagen ...*, op.cit., p. 4; NORDSTRÖM, C., “Attention au leasing!”, op.cit., pp. 94 y ss.; SCHNEIDER, PH., *Die Entwicklung des internationalen Eisenbahnrechtes seit dem Berner Uebereinkommen vom Jahre 1890*, tesis doctoral, Halle-Wittenberg 1926, p. 54.

<sup>213</sup> Vid. FREISE, R., “Das neue internationale...”, op.cit., p. 420.

<sup>214</sup> Así, por ejemplo, KOPECKY, M., “La nouvelle COTIF...”, op.cit., p. 70; “12 questions sur... les wagons” (sin autor), en: *Bulletin des Transports et de la Logistique*, nº 3166, 5 de marzo de 2007, p. 144; LLORENTE GÓMEZ DE SEGURA, C., “El nuevo régimen del transporte ferroviario internacional”, en: *Derecho de los Negocios*, Enero 2003, p. 6.

jurídico de los vagones particulares sino del “Derecho de utilización de vagones”<sup>215</sup> en general, creemos oportuno centrar la atención en aquellos vagones en los que el derecho de libre disposición pertenece a una empresa distinta de una empresa ferroviaria, y ello en atención a dos razones fundamentales: en primer lugar, porque las principales conclusiones a las que permite llegar un estudio del régimen jurídico de vagones ajenos a una empresa ferroviaria son extrapolables también a aquellos otros vagones que, formando parte del parque de vehículos de una empresa ferroviaria son transportados por otra empresa ferroviaria distinta; en segundo lugar, porque el estudio del Derecho de utilización de los vagones *particulares* plantea una serie de cuestiones de indudable interés jurídico que no se dan, o al menos no en la misma medida, en el intercambio de vehículos entre empresas ferroviarias. Baste con mencionar en este punto el análisis de la utilización de vehículos desde la óptica del Derecho de la competencia, teniendo en cuenta que el titular de un vagón particular requiere necesariamente de la colaboración de una empresa ferroviaria que le preste servicios de tracción para rentabilizar su inversión.

Una vez constatada la oportunidad de centrar el estudio sobre la utilización de vagones particulares, conviene replantear la definición que con anterioridad a la entrada en vigor del Protocolo de Vilna se efectuaba de los vagones particulares y que avanzamos en el apartado precedente. Al contrario de lo que ocurría bajo el RIP/1980, las Reglas Uniformes CUV sí contienen una definición de los vehículos a que se aplica. En este sentido, el artículo 1 RU CUV, al delimitar el ámbito de aplicación de las Reglas, dispone que éstas se aplicarán a los contratos de utilización de “*vehículos ferroviarios como medio de transporte*”, definiéndose el término “*vehículo*” en el sentido de las Reglas Uniformes CUV como “*todo vehículo, apto para circular sobre sus propias ruedas en vías férreas, no provisto de medios de tracción*” (art. 2 lit. b RU CUV).

---

<sup>215</sup> FREISE, R., “Das neue internationale...”, op.cit. p. 418; KOPECKY, M., “La nouvelle COTIF...”, op.cit., p. 70; KUNZ, W., “Das neue Übereinkommen...”, op.cit., p. 340. Del “Derecho internacional de vagones” se hablaba ya con anterioridad, pero la utilización de la expresión se limitaba a las relaciones entre administraciones ferroviarias, es decir, los Reglamentos RIV y RIC (vid. HAUSTEIN, W., *Das internationale öffentliche...*, op.cit., pp. 157 y ss.).

## 2.1 El vagón particular como vehículo (ferroviario)

Como se desprende del tenor del artículo 1 RU CUV, para que las citadas Reglas se apliquen a un vagón particular, éste debe tener la consideración de “vehículo” en el sentido del artículo 2 lit. b RU CUV. Esta definición se hacía necesaria, porque el término “vehículo” en la versión francesa del Convenio<sup>216</sup> como denominación genérica abarca no sólo los vagones de mercancías y los coches de viajeros y de equipajes (ambos incluidos en el ámbito de aplicación de las RU CUV, de acuerdo con su artículo primero), sino también a los vehículos provistos de tracción (locomotoras)<sup>217</sup>. Al contrario de lo que ocurre en la versión alemana, donde el término “*Wagen*” se utiliza para referirse a todo tipo de vagones, tanto de mercancías como de viajeros y de equipajes, pero no a las locomotoras, el significado amplio de la palabra “*vehículo*” en la traducción castellana<sup>218</sup> hace que, también aquí, se precise de la aclaración definitoria del artículo 2 lit. b RU CUV, cuando el empleo del vocablo “vagón”<sup>219</sup> hubiera prevenido cualquier confusión lingüística. Sea como fuere, parece que la decisión por uno u otro de los términos obedezca al deseo de unificar la terminología empleada en las Reglas Uniformes CUV y APTU, ya que para éstas el “vagón” es “*un vehículo ferroviario, no provisto de tracción, que esté destinado a transportar mercancías*”, frente al “coche” como vehículo, carente de tracción, destinado al transporte de viajeros (art. 2 litt. h, i RU APTU)<sup>220</sup>.

La definición antecitada del vehículo ferroviario como “[...] *vehículo adecuado para circular sobre sus propias ruedas en vías férreas [...]*” (arts. 2 lit. b RU CUV; 2 lit. f RU

---

<sup>216</sup> Recuérdese que, de acuerdo con el art. 45 § 1 COTIF, el tenor francés del Convenio es la única versión fehaciente.

<sup>217</sup> Así, la OTIF en su “Rapport explicatif actualisé (RU CUV)”, op.cit., p. 459.

<sup>218</sup> La propia definición del término “*vehículo*” en la 22ª edición del Diccionario de la Real Académica (“Medio de transporte de personas o cosas”) puede inducir a pensar, incluso, que lo que queda excluido son los vehículos desprovistos de tracción.

<sup>219</sup> “En los ferrocarriles, carruaje de viajeros o de mercancías y equipajes”, según la entrada correspondiente del mismo Diccionario académico.


<sup>220</sup> Téngase presente, sin embargo, que el proyecto de Reglas Uniformes APTU, publicado por la OTIF en 1998 (en: *Z.Int.Eisenb.*, vol. 106 [1998], pp. 2 y ss.), preveía una única referencia al vehículo ferroviario desprovisto de tracción, el “*wagon*”, sin distinguir entre vagones de mercancías y coches de viajeros (art. 2 lit. f del proyecto). En el Derecho interno encontramos una definición semejante a la que hoy día contiene el art. 2 RU APTU en el art. 3.2 litt. c y d de la *Orden FOM/233/2006*, de 31 de enero, por el que se regula las condiciones para la homologación del material rodante ferroviario y de los centros de mantenimiento y se fijan las cuantías de la tasa por certificación de dicho material. De acuerdo con este precepto son coches “*los vehículos ferroviarios sin tracción propia habilitados para el transporte de viajeros, así como los vehículos complementarios para su servicio*”, mientras que los vagones se definen como “*vehículos ferroviarios sin tracción propia habilitados para el transporte de mercancías*”.

APTU) distingue el vagón de otros elementos de transporte que, aun siendo de titularidad diferente del ferrocarril, no circulan sobre sus propias ruedas y no pueden constituir, por tanto, vehículos ferroviarios. Nos referimos, principalmente, a los contenedores de titularidad privada en los que se aprecia ciertas similitudes con los vagones particulares, pero que tienen la consideración, si bien con matizaciones, de mero embalaje de la mercancía a efectos de la aplicación de los Apéndices del COTIF<sup>221</sup> y no pueden asimilarse a los vagones particulares<sup>222</sup>. Tan sólo a efectos aduaneros, el contenedor se considera un elemento del equipo de transporte, en aras de permitir su admisión temporal con franquicia de derechos e impuestos de importación<sup>223</sup>.

## 2.2 La titularidad del vagón

Al igual que bajo el régimen del RIP, los derechos de propiedad que puedan existir sobre el material rodante son indiferentes a la hora de determinar el régimen de “titularidad” (entendida como titularidad del derecho de explotación económica) que afecta al mismo. Sin perjuicio de que más adelante volvamos sobre ello, el concepto de vagón particular, tal y

---

<sup>221</sup> Al menos cuando éstos eran titularidad del cargador, WEIRAUCH, W., *Eisenbahn-Verkehrsordnung vom 8. September 1938 mit Allgemeinen Ausführungsbedingungen*, 6ª edición, Walter de Gruyter, Berlín 1942, p. 20. En el COTIF/1980, los contenedores encontraron su regulación específica en el Anexo III a las RU CIM, el llamado Reglamento relativo al transporte internacional ferroviario de contenedores (RICO). A pesar de que el RICO no lo decía así expresamente, se entendía desde su incorporación al Convenio CIM en 1952 que se trataba de un medio de embalaje de las mercancías. Cfr. NÁNÁSSY, B.V., *Das internationale Eisenbahnfrachtrecht*, op.cit. (1956), p. 828. Al igual que los vagones particulares, los contenedores de titularidad particular debían llevar inscrito el signo  (arts. 10 RICO/1952, 9 RICO/1980), con tal de indicar a los usuarios que la utilización del contenedor había sido autorizada por el ferrocarril (DURAND, P. M.-F., *Les transports internationaux*, op.cit., p. 349).

<sup>222</sup> Así, ALLÉGRET, M., “Transports internationaux ferroviaires”, op.cit., Fasc. 687, p. 16; sentencia de la Cour de Cassation francesa, de 17 de marzo de 1953, en: *JurisClasseur Périodique – La semaine juridique*, 1953, núm. 7721 (con nota afirmativa de DURAND). La duda acerca de la exacta configuración jurídica del contenedor se planteó en la jurisprudencia y doctrina francesas con ocasión de varios casos en los que los daños en las mercancías fueron debidos a imperfecciones del contenedor, y los demandantes pretendían hacer responder al ferrocarril por considerar que el contenedor formaba parte, a semejanza de lo que ocurría con los vagones particulares, del material rodante del ferrocarril en virtud de una auténtica relación de matriculación. Al respecto, DURAND, P. M.-F., “Les conditions des transports par containers”, en: *Z.Int.Eisenb.*, vol. 55 (1947), pp. 428 y ss.; ID., “Contribution à l’étude d’une réglementation internationale des transports par containers dans le cadre de la CIM”, en: *Z.Int.Eisenb.*, vol. 56 (1948), pp. 400 y s. Así lo entiende también la jurisprudencia francesa después de la II Guerra Mundial. Vid., por todas, la sentencia de la Cour de Cassation de 17 de marzo de 1953, en: *JurisClasseur Périodique – La Semaine Juridique*, 1953, n° 7721.

<sup>223</sup> Vid. arts. 1 lit. c y 3 del *Convenio Aduanero sobre Contenedores*, hecho en Ginebra el 2 de diciembre de 1972.

como debe entenderse el término después de la entrada en vigor del Protocolo de Vilna, está estrechamente vinculado a la definición que del “*détenteur*” efectúa el artículo 2 lit. c de las Reglas Uniformes CUV. Al contrario de lo que ocurría con el “*titulaire*” del art. 2 *in fine* RIP/1980, serán *détenteurs* no sólo aquellos particulares que hayan promovido la matriculación del vagón por un ferrocarril, sino cualquier empresa que “*exploite économiquement, de modo duradero, un vehículo, como medio de transporte, bien sea su propietario o tenga derecho a disponer del mismo*”, incluyendo las empresas ferroviarias. Esta definición del *détenteur* en las Reglas Uniformes CUV desvela una serie de características que han de ser tenidas en cuenta a la hora de avanzar una definición actualizada del vagón particular.

En este sentido, la calificación del vagón como particular depende de quién lo explote económicamente. A tal efecto, basta con que el *détenteur* sea el titular del derecho de disposición sobre el vehículo, con independencia de que sea su propietario o no<sup>224</sup>. De esta forma, entrarían en el concepto de *détenteur* del vagón también aquellos empresarios que posean el vagón en virtud de un título distinto del de propiedad, como puede ser el arrendamiento o el *leasing*<sup>225</sup>. Ahora bien, el límite ha de buscarse en la explotación duradera que, a nuestro entender, ha de venir referida a una utilización no meramente ocasional o temporal, aunque las Reglas Uniformes no dicen nada al respecto. Creemos que esta exigencia obedece a la necesidad de excluir del concepto de *détenteur* a aquellas personas que se sirven de los vagones de otros para hacer transportar sus mercancías. Éste es el caso, muy frecuente en la práctica, en que una empresa arrendadora de vagones cede el uso de éstos temporalmente a una empresa cargadora para que los utilice en el traslado de sus mercancías<sup>226</sup>, articulándose dicha cesión habitualmente a través de un contrato de

---

<sup>224</sup> *Contra*, sin embargo, la definición proporcionado por RENFE-Operadora en la cláusula 2.15 de sus *Condiciones generales de contratación de transporte de mercancías*, de acuerdo con la que un vagón particular “[e]s todo vagón propiedad de una persona física o jurídica distinta de una empresa ferroviaria, que ha sido autorizado a circular por las vías para realizar transportes propios y ajenos”. Creemos, sin embargo, que esta definición no refleja adecuadamente la posibilidad de que un vagón propiedad de una empresa ferroviaria sea cedido a otra persona –que no sea, a su vez, empresa ferroviaria– para que lo explote económicamente de forma duradera. En este caso, probablemente habría que tratar a los vagones cedidos como si fueran de propiedad del cesionario. Así también, CARMONA PASTOR, F., *Manual del transportista*, Díaz de Santos, Madrid 2005, p. 113. Respecto del régimen anterior, cfr. art. 12 de la Reglamentación de Vagones Particulares de 27 de mayo de 1959.

<sup>225</sup> Así, para el concepto de *détenteur* en las RU CUV, “12 questions sur...”, op.cit., p. 145.

<sup>226</sup> En España, la mayor empresa propietaria de vagones particulares, Transfesa, pone a disposición de sus clientes unos 7.900 vagones de todo tipo, preparados para su uso en todas las redes ferroviarias europeas



arrendamiento<sup>227</sup>. Sea como fuere, el poseedor debe hallarse inscrito como tal en el propio vehículo (art. 3 lit. a RU CUV).

### 2.3 Hacia una definición moderna del vagón particular

Dado que el último requisito del artículo 2 lit. c RU CUV –a saber, el empleo del vagón como medio de transporte– no es una característica esencial del vagón particular<sup>228</sup>, sólo resta por determinar la oportunidad de seguir utilizando la expresión “vagones particulares”. La duda acerca de la posible necesidad de modificar la terminología empleada hasta la entrada en vigor del Protocolo de Vilna ha surgido sobre todo en Alemania, donde el prefijo “Privat-” se empleaba primera y principalmente para diferenciar a los vagones particulares del material rodante del ferrocarril como parte de la administración pública, de titularidad privada y pública respectivamente<sup>229</sup>. A pesar de que la misma duda surge también en español, donde el adjetivo “particular” se utiliza igualmente para designar aquello que no es de propiedad o uso públicos, creemos que no sólo es posible sino que además conviene mantener la denominación tradicional, dado su arraigo en los círculos interesados, siempre y cuando se efectúen los ajustes correspondientes en la definición de los vehículos en cuestión. En este sentido, no basta ya con que la titularidad recaiga en una persona diferente de la administración pública<sup>230</sup>, sino que debe ostentarla una persona (física o jurídica) cuya

---

gracias a la incorporación de sistemas de ejes intercambiables. No obstante, sólo una parte de estos vehículos se destina a fines arrendaticios, mientras que el resto se emplea para la realización de transportes contratados con Transfesa como transportista contractual. Sobre esta cuestión vid., con detalle, *infra*, sub IV.

<sup>227</sup> Vid. HELD, A., *Private Güterwagen ...*, op.cit., p. 11; HÉMARD, J., “Le mandat commercial – Les transports”, en: ESCARRA, J. / ESCARRA, E. / RAULT, J., *Traité théorique et pratique de Droit Commercial. Les contrats commerciaux*, Tomo 2, Sirey, París 1955, pp. 528 y ss.

<sup>228</sup> El hecho de que el vagón se entregue a la empresa ferroviaria como medio de transporte o como mercancía no incide sobre su calificación de vagón particular, sino sólo determina el régimen jurídico aplicable en tráfico internacional, es decir, las RU CUV o las RU CIM.

<sup>229</sup> Da fe de este planteamiento la discusión acerca de si el término *Privatgüterwagen* debía mantenerse en la denominación y en los estatutos de la Asociación alemana de los interesados en vagones particulares de mercancías (*Vereinigung der Privatgüterwagen-Interessenten*, VPI). Vid. las circulares de la asociación (*VPI-Rundschreiben*) núm. 1 y 11/2007, de 14 de febrero y de 7 de noviembre de 2007, respectivamente.

<sup>230</sup> Téngase presente, sin embargo, que en la mayoría de las relaciones en las que se vean implicados vagones particulares la contraparte seguirá siendo un ente público, como así ocurre también en España, donde RENFE-Operadora no se ha privatizado y sigue adscrita, al igual que el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF), como entidad pública empresarial al Ministerio de Fomento (cfr. art. 1 del Real Decreto 2396/2004, de 30 de diciembre, por el que se aprueba el Estatuto de la entidad pública empresarial RENFE-Operadora).

actividad principal no se circunscriba principalmente a la prestación de servicios de tracción ferroviaria<sup>231</sup>.

Sobre la base de las características avanzadas en los apartados precedentes cabe, pues, definir al vagón particular como un “vehículo ferroviario de mercancías desprovisto de tracción que es explotado económicamente, de forma duradera, por un empresario persona física o jurídica, cuya actividad principal no se circunscribe a la prestación de servicios de tracción ferroviaria”.

## **II. Aspectos jurídico-privados de la financiación de las empresas del sector ferroviario**

La adquisición, pero también el mantenimiento, de los medios adecuados para efectuar transportes de personas y de mercancías –ya sean buques, aeronaves, camiones o, en definitiva, locomotoras y vagones– comporta el desembolso de cantidades elevadas de dinero, cuya amortización se produce, en consecuencia, a lo largo de muchos años. Raras veces podrá efectuarse la adquisición con cargo al activo líquido de la empresa transportista, por lo que se plantea la necesidad de recurrir a fuentes de financiación externas, bien por medio de préstamos garantizados, bien mediante la búsqueda de fórmulas alternativas de financiación del activo (*leasing*, compraventa a plazos, etc.). Tratándose de bienes muebles, dichas formas de financiación albergan un riesgo evidente para el concedente del crédito, a saber, la desaparición del bien o la adquisición de buena fe y libre de cargas por parte de un tercero. Este riesgo es aun mayor cuando, como a menudo ocurre con los medios de transporte en cualquiera de los modos, el bien circula en tráfico internacional y el embargo o la ejecución de los derechos sobre el mismo se habrá de intentar en un país que no es el del domicilio del deudor.

---

<sup>231</sup> En sentido parecido apunta la VPI en su circular núm. 11/2007, de 7 de noviembre de 2007, p. 1. La exigencia de que el empresario en cuestión no debía encontrarse tampoco en una situación de dependencia, desde el punto de vista del Derecho de sociedades, de una empresa ferroviaria, propuesta en la circular núm. 1/2007, de 14 de febrero de 2007 (p. 2), fue abandonada, probablemente porque algunas de las más importantes empresas operadoras de vagones particulares están participadas, en ocasiones mayoritariamente, por empresas ferroviarias. En España sería el caso, por ejemplo, de Transfesa, donde el 51 % de las acciones fue adquirido recientemente por la empresa ferroviaria alemana *Deutsche Bahn* (al respecto, CARRERA, I., “El gigante alemán DB ultima su desembarco en España con la toma del control de Transfesa”, en: *Transporte XXI*, 1 de julio de 2007, p. 10).

## **1. Garantías crediticias y formas de financiación en el Derecho interno: especial referencia a la hipoteca mobiliaria y la prenda sin desplazamiento**

Confrontado con la necesidad de permitir una financiación adecuada de determinados bienes de elevada importancia económica, de un lado, y de conferir al acreedor una serie de garantías para el cobro de su inversión, de otro, el legislador español promulgó, el 16 de diciembre de 1954, la Ley de Hipoteca Mobiliaria y Prenda sin Desplazamiento (LHM) que, entre otros, permite la constitución de hipotecas mobiliarias sobre determinados medios de transporte, dado que se trata de bienes de fácil identificación, similar a la de los bienes inmuebles<sup>232</sup>. Con el fin de asegurar la necesaria publicidad de los derechos reales que sobre los bienes muebles se constituyeran al amparo de la Ley, los artículos 67 y ss. LHM previeron la llevanza, a cargo de los Registradores de la Propiedad, de una serie de libros especiales<sup>233</sup> en los que debía efectuarse la inscripción de aquéllos. La regulación fragmentaria de la LHM fue desarrollada posteriormente, en virtud de la habilitación contenida en la disposición adicional cuarta LHM, por el Decreto del Ministerio de Justicia, de 17 de junio de 1955, por el que se aprueba el Reglamento del Registro de Hipoteca Mobiliaria y Prenda sin Desplazamiento.

Asimismo, siempre y cuando se cumplieran los requisitos del artículo 4 de la Ordenanza para el Registro de Venta a Plazos de Bienes Muebles, aprobada por Orden del Ministerio de Justicia de 19 de julio de 1999, podían o, en su caso, debían inscribirse los diferentes contratos que regulaban o que afectaban a la financiación del bien (compraventa con precio aplazado, *leasing*, *renting*, préstamos de financiación a vendedor o a comprador,

---

<sup>232</sup> Así, la Exposición de Motivos de la Ley de Hipoteca Mobiliaria y Prenda sin Desplazamiento. Uno de los precursores de dicha Ley ha de buscarse en la más que centenaria Ley de Hipoteca Naval, de 21 de agosto de 1893, que regula un instituto, la hipoteca naval, de hondo arraigo en un amplio número de ordenamientos jurídicos, si bien con configuraciones legales bien distintas. Después de que España renunciara, con efecto de 27 de mayo de 2005, al *Convenio Internacional para la unificación de ciertas reglas relativas a privilegios e hipotecas marítimas*, hecho en Bruselas el 10 de abril de 1926, el instrumento internacional sobre la materia actualmente en vigor en nuestro país es el *Convenio Internacional sobre los privilegios marítimos y la hipoteca naval*, hecho en Ginebra el 6 de mayo de 1993. Sobre la hipoteca naval vid., entre nosotros, GABALDÓN GARCÍA, J.L., *La hipoteca naval: Derecho comparado y Derecho uniforme*, Servicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco, Vitoria-Gasteiz 2001, *passim*; GABALDÓN GARCÍA, J.L. / RUIZ SOROA, J.Mª., *Manual de Derecho de la navegación marítima*, 3ª ed., Marcial Pons, Madrid/Barcelona 2006, pp. 325 y ss.; GARCÍA-PITA Y LASTRES, J.L., *El buque como objeto de garantía (consideraciones sobre la hipoteca naval)*, Edersa, Madrid 2000.

<sup>233</sup> Se trata del “*Diario de Hipoteca Mobiliaria y de Prenda sin desplazamiento de posesión*”, así como de las “*Inscripciones de Hipoteca Mobiliaria*” y las “*Inscripciones de Prenda sin desplazamiento de posesión*”.

etc.) en el Registro de Venta a Plazos de Bienes Muebles, creado por el artículo 15 de la Ley 28/1998, de 13 de julio, por la que se regula la Venta a Plazos de Bienes Muebles.

Finalmente, desde la entrada en vigor del Real Decreto 1828/1999, por el que se aprueba el Reglamento del Registro de Condiciones Generales de la Contratación, el Registro de Hipoteca Mobiliaria y Prenda sin Desplazamiento así como el Registro de Venta a Plazos de Bienes Muebles forman parte del –deficientemente regulado– Registro de Bienes Muebles, creado por la disposición adicional única del citado Real Decreto.

La hipoteca mobiliaria plantea, en el ámbito del material rodante ferroviario, algunas dudas acerca de su admisibilidad que pretendemos despejar en los apartados siguientes. La regulación jurídico-privada de la compraventa a plazos con reserva de dominio y del *leasing* de vehículos ferroviarios, en cambio, carece de especialidad, por lo que, aun a pesar de su enorme importancia en la práctica, prescindimos de un análisis pormenorizado en el presente estudio.

### **1.1 Bienes susceptibles de hipoteca mobiliaria**

Al contrario de lo que ocurre en la hipoteca naval, donde se crea una ficción legal de que los buques mercantes –a los únicos efectos de constituir sobre ellos un derecho real de garantía– tienen la consideración de bienes inmuebles (art. 1 *in fine* de la Ley de Hipoteca Naval), con el objeto de salvar la falta de adaptación de la hipoteca a los bienes muebles (arts. 1.874 Cc y 106 del Texto Refundido de la Ley Hipotecaria)<sup>234</sup>, desde la entrada en vigor de la Ley de Hipoteca Mobiliaria se admite la posibilidad de que sean objeto de hipoteca determinadas clases de bienes muebles.<sup>235</sup>

---

<sup>234</sup> Al respecto, GABALDÓN GARCÍA, J.L. / RUIZ SOROA, J.M<sup>a</sup>., *Manual de Derecho ...*, op.cit., p. 326.

<sup>235</sup> Desde que la Ley de Hipoteca Mobiliaria fuera reformado por la disp. final tercera de la Ley 41/2007, de 7 de diciembre, el art. 2 LHM permite que la hipoteca mobiliaria o la prenda sin desplazamiento se constituya sobre bienes que ya estuvieran hipotecados o pignorados, y también sobre bienes cuyo precio de adquisición no estuviera íntegramente satisfecho.

### 1.1.1 Hipoteca mobiliaria sobre vagones ferroviarios

El catálogo de bienes hipotecables del artículo 12 LHM tiene el carácter de *numerus clausus*, sin que quepa constituir un derecho real de hipoteca sobre otro bien mueble que no esté contemplado en dicho precepto<sup>236</sup>. Ahora bien, aunque los vagones particulares aparecen expresamente recogidos, bajo el término “vagones de ferrocarril, de propiedad particular”, en el artículo 12.2ª LHM (cfr. también el art. 34.2 del mismo texto legal), por lo que sin duda alguna cabe el gravamen hipotecario de los mismos<sup>237</sup>, creemos que la denominación empleada por la Ley de Hipoteca Mobiliaria no se adecua ya a la situación creada como consecuencia de los esfuerzos por revitalizar el ferrocarril.

En primer lugar, el empleo del vocablo “vagón” parece excluir cualquier otro tipo de vehículo ferroviario<sup>238</sup>, lo cual supone un anacronismo en una época en la que la liberalización obrada por la Ley del Sector Ferroviario (LSF) implica la posibilidad de que empresas distintas de RENFE realicen transportes por ferrocarril y presten servicios de tracción (cfr. arts. 43 y ss. LSF), debiendo recurrir a la financiación privada para costear la adquisición de su material rodante. Dado que se trata de auténticas empresas ferroviarias (deberán, por tanto, aportar la tracción), su parque de vehículos no sólo constará de vagones sino también de los propios medios de tracción (locomotoras y coches automotor).<sup>239</sup>

En segundo lugar, también RENFE-Operadora, como entidad pública empresarial, tiene reconocida la posibilidad de “concertar operaciones activas o pasivas de crédito y préstamo, cualquiera que sea la forma en que se instrumente” (art. 26 del Estatuto de

---

<sup>236</sup> Además de derivar del propio tenor de la norma (“Únicamente podrán ser hipotecados [...]”), también lo entiende así de forma unánime la doctrina especializada. Vid. FERNÁNDEZ LÓPEZ, J.M., “La hipoteca mobiliaria y la prenda sin desplazamiento”, en: NIETO CAROL, U., *Garantías reales mobiliarias*, Consejo General del Poder Judicial, Madrid 1998, p. 376; GONZÁLEZ-BUENO CATALÁN DE OCÓN, C.J., *Comentarios a la Ley de Hipoteca Mobiliaria y Prenda sin Desplazamiento*, Aranzadi, Pamplona 1996, p. 68; RODRÍGUEZ HERRERO, A., *La hipoteca de bienes muebles registrables*, Colegio de Registradores de la Propiedad y Mercantiles de España, Madrid 1997, p. 353. Al parecer también PEÑA BERNALDO DE QUIRÓS, M., *Derechos reales. Derecho Hipotecario. Tomo II. Derechos de garantía. Registro de la Propiedad*, Colegio de Registradores de la Propiedad y Mercantiles, Madrid 2001, p. 92.

<sup>237</sup> Así también, expresamente, el art. 27 de la antes referida *Reglamentación de Vagones Particulares*, de 27 de mayo de 1959.

<sup>238</sup> Sin perjuicio de que, a nuestro entender, el término “vagón” engloba no sólo los vagones de mercancías, sino también los coches de viajeros y de equipajes.

<sup>239</sup> En sentido parecido, FERNÁNDEZ DEL POZO, L., *El registro de bienes muebles*, Marcial Pons, Madrid/Barcelona 2004, p. 113.

RENFE-Operadora, aprobado por el Real Decreto 2396/2004, de 30 de diciembre) y, en consecuencia, puede llegar a plantearse la oportunidad de permitir la constitución de derechos reales sobre sus locomotoras y vagones en aras de garantizar su financiación<sup>240</sup>. El artículo 12 LHM, sin embargo, limita la posibilidad de constituir hipotecas mobiliarias a los vagones de propiedad privada.

Es por ello que, *de lege lata*, –y aunque se nos antoja a todas luces anacrónico– parece imposible la constitución de una hipoteca mobiliaria sobre vagones de titularidad pública (cfr. art. 12.2ª LHM, *a contrario*)<sup>241</sup>, pero sí la adquisición de los mismos con pago aplazado del precio, con la correspondiente inscripción en el Registro de Bienes Muebles<sup>242</sup>. También cabría constituir sobre ellos, a nuestro entender, un derecho de prenda sin desplazamiento posesorio, en aplicación del artículo 53.1ª LHM.

---

<sup>240</sup> El hecho de que RENFE-Operadora sea un ente público y que sus bienes sean, por ende, de titularidad igualmente pública no debe obstar a la constitución de derechos reales sobre los mismos, máxime cuando el art. 5 del Reglamento Hipotecario, aprobado por Decreto de 14 de febrero de 1947, permite, desde la reforma obrada por el art. 1 del Real Decreto 1867/1998, de 4 de septiembre, que ya no sólo los bienes patrimoniales de la Administración, sino incluso los demaniales sean objeto de inscripción en los registros correspondientes (vid. también el art. 36 de la Ley 33/2003, de 3 de noviembre, del Patrimonio de las Administraciones Públicas). *In extenso*, FERNÁNDEZ DEL POZO, L., *El registro de bienes muebles*, op.cit., pp. 164 y s.

<sup>241</sup> Aunque puedan tener, *prima facie*, la condición de “*maquinaria industrial*” en el sentido del art. 12.4ª LHM, creemos que el hecho de que los vagones ferroviarios se mencionen expresamente en el numeral segundo del art. 12 LHM impide que los mismos puedan subsumirse, en función de su titularidad (pública o privada), bajo dos conceptos distintos en el art. 12 LHM. Resulta, además, dudoso el cumplimiento del requisito relativo al destino “industrial” de los vagones, ya que no se trata, *stricto sensu*, de un sector industrial o productivo.

<sup>242</sup> El art. 75.7 de la Ley 30/2007, de 30 de octubre, de Contratos del Sector Público, prohíbe el aplazamiento del pago, pero sólo en los contratos de las Administraciones Públicas, quedando excluidas las entidades públicas empresariales como RENFE-Operadora (cfr. art. 2.1 en relación con el art. 3.1 lit. c y 3.2 de la Ley). Por mucho que la disposición tercera de la Ley del Sector Ferroviario establezca, en su apartado 8º, que el régimen de contratación, de adquisición y de enajenación de RENFE-Operadora se ajusta al Derecho privado (sin perjuicio de lo establecido por la –derogada– Ley 48/1998, de 30 de diciembre, sobre procedimientos de contratación en los sectores del agua, la energía, los transportes y las telecomunicaciones) (vid. también art. 5 del Estatuto de RENFE-Operadora), los contratos de suministro (como p.ej. el contrato de construcción de un vagón o de una locomotora) se regirán, en cuanto a su preparación y adjudicación y en defecto de normas específicas, por la Ley 30/2007 (cfr. art. 20.2 de la Ley). Al carecer de la calidad de poder adjudicador en el sentido del art. 3.3 de dicha Ley, RENFE-Operadora deberá ajustarse, siempre que no resulte de aplicación la Ley 31/2007, sobre procedimientos de contratación en los sectores del agua, la energía, los transportes y los servicios postales, por ser *lex specialis*, a las directrices consagradas en el art. 176 de la Ley, en particular, el respeto a los principios de publicidad, concurrencia, transparencia, confidencialidad, igualdad y no discriminación (art. 176.1), así como la elección de la oferta económicamente más ventajosa (art. 176.2).

Con todo, la adquisición de material ferroviario por parte de los ferrocarriles públicos se produce, hasta la fecha, principalmente a través de la llamada Eurofirma, creada por medio del *Convenio relativo a la constitución de «Eurofirma», Sociedad europea para la financiación de material ferroviario*, de 22 de diciembre de 1955 y participada por la gran mayoría de los operadores ferroviarios públicos.<sup>243</sup> Con carácter general, Eurofirma adquiere el material rodante y lo cede a sus accionistas, reservándose el dominio del mismo; las empresas ferroviarias adquieren la propiedad con el cumplimiento de sus obligaciones financieras con Eurofirma. Este sistema permite la adquisición de material ferroviario a un precio considerablemente inferior al de mercado, garantizándose el pago a través de avales otorgados por los Estados titulares de las respectivas empresas ferroviarias. A nuestro entender, sin embargo, dicha práctica ha de entenderse contraria a las normas protectoras de la libre competencia, vulnerando, en particular, el art. 87 TCE en materia de ayudas públicas.<sup>244</sup>

### 1.1.2 Hipoteca mobiliaria sobre el material tractor

Por su parte, el material tractor (en particular, las locomotoras), ya sea de propiedad privada, ya pertenezca al sector público, tiene difícil encaje en la LHM, debido a que ésta sólo reconoce la posibilidad de gravar, aparte de los vagones de propiedad privada, “*los automóviles y otros vehículos de motor, así como los tranvías [...]*” (art. 12.2ª LHM), sin que sea posible la extensión analógica a otros bienes, no contemplados en la norma<sup>245</sup>. Para poder ser objeto de hipoteca mobiliaria, las locomotoras deberían poder calificarse, por tanto, como “*otros vehículos de motor*” en el sentido del artículo 12 LHM.

En cuanto a estos “*otros vehículos de motor*”, y a título de ejemplo, el artículo 34.1 LHM establece que “*[s]e considerarán vehículos de motor, además de los automóviles, los*

---

<sup>243</sup> El Convenio fue publicado, con las enmiendas adoptadas hasta mayo de 1984, en el BOE núm. 287, de 30 de noviembre de 1984, pp. 34599 y ss. RENFE Operadora, p.ej., ostenta, de acuerdo con el art. 5 de los Estatutos de Eurofirma, 13.572 acciones, por un valor nominal de 10.000 francos suizos cada una; los mayores accionistas, la alemana Deutsche Bahn AG y la francesa SNCF, tienen 61.360 acciones. Al respecto vid. la última modificación de los Estatutos publicados en el BOE núm. 65, de 16 de marzo de 2007, pp. 11253 y s.

<sup>244</sup> Sobre el sistema de adquisición de material a través de Eurofirma y su crítica vid. MUTZ, G., “Le régime international pour les garanties proposé par Unidroit: l’intérêt du secteur ferroviaire et de l’OTIF en particulier”, en: *Z.Int.Eisenb.*, vol. 107 (1999), pp. 238 y ss. = *Revue de Droit Uniforme*, 1999, pp. 469 y ss.

<sup>245</sup> Así, RODRÍGUEZ HERRERO, A., *La hipoteca...*, op.cit., p. 354.

*camiones, autocares, autobuses, tractores, motocicletas y cualesquiera otros susceptibles de matrícula en el correspondiente Registro Administrativo*”, sin que se mencionen expresamente los vehículos ferroviarios provistos de tracción. Es por ello que, en aras de subsumir las locomotoras bajo este precepto, debería existir –si aceptamos que la expresión “*vehículos de motor*” no se limita a aquellos vehículos que circulen por carretera– un Registro de carácter administrativo que contemple la inscripción del material de tracción.

En este sentido, y a pesar de que el artículo 55 LSF prevé la creación de un mero Registro Especial de Empresas Ferroviarias, el Reglamento del Sector Ferroviario (RSF) regula, en su Título V (arts. 129 y ss.), un registro de alcance más amplio, el llamado Registro Especial Ferroviario<sup>246</sup>. Este registro, a cargo de la Dirección General de Ferrocarriles del Ministerio de Fomento, consta de ocho secciones, de las que una, la quinta, alberga el registro de material rodante. No puede ocultarse que la regulación del registro es fragmentaria, y llama la atención la contradicción aparente entre el objeto del registro, regulado en el apartado primero del artículo 129 RSF, y la normativa propia de la Sección Quinta, de material rodante (art. 134 RSF).

Así, el artículo 129.1 RSF dispone que “[e]l Registro Especial Ferroviario [...] tendrá por objeto la inscripción, de oficio, de las entidades y personas físicas y jurídicas cuya actividad esté vinculada al sector ferroviario y requieran, para su ejercicio, de la correspondiente licencia de empresa ferroviaria o de un título habilitante [...]”. Es lícito pensar, por tanto, que el Registro Especial Ferroviario se concibe inicialmente como un registro de personas y no de bienes<sup>247</sup>, pero ello contrasta con lo dispuesto en el artículo 134.1

---

<sup>246</sup> El art. 58 LSF, por su parte, dispone que será el Ministerio de Fomento quien establecerá, mediante Orden, “*las condiciones para la homologación y registro del material rodante que circule por las líneas férreas de la Red Ferroviaria de Interés General*”. El Ministerio, haciendo uso de su facultad normativa, instó al Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, por medio del artículo 16 de la Orden 233/2006, por la que se regula las condiciones para la homologación del material rodante ferroviario y de los centros de mantenimiento y se fijan las cuantías de la tasa por certificación de dicho material, para que cree y mantenga una *base de datos* del material rodante que esté autorizado para circular por la Red Ferroviaria de Interés General. Al margen de esta base de datos, el mismo ADIF está obligado, en virtud del artículo 17 del Real Decreto 354/2006, relativo a la interoperabilidad del sistema ferroviario transeuropeo convencional, a llevar un *inventario* del material rodante que circule por la infraestructura perteneciente al citado sistema transeuropeo. Creemos, sin embargo, que ni la base de datos de la Orden 233/2006, ni el inventario del Real Decreto 354/2006, cumplen las condiciones exigidas por la LHM.

<sup>247</sup> Como también lo es, desde que el Registro de Buques y el de Aeronaves se incorporaran al Registro de Bienes Muebles, el Registro Mercantil. Así, MARTÍNEZ-GIJÓN MACHUCA, P., “Los registros mercantil y de bienes muebles. Volumen 2. El registro de bienes muebles”, en: OLIVENCIA, M. / FERNÁNDEZ-NÓVOA, C. /



RSF, de acuerdo con el que se inscribirá, en la Sección Quinta, “*todo el material rodante que circule por la Red Ferroviaria de Interés General*”<sup>248</sup>. Así, el Registro Especial Ferroviario funciona *de facto* como un registro también de titularidades<sup>249</sup>, al igual que el Registro de Vehículos de Motor de la Dirección General de Tráfico<sup>250</sup>, pero sin que puedan inscribirse gravámenes sobre los bienes registrados (art. 134.2 RSF, *a contrario*).

---

JIMÉNEZ DE PARGA, R. (Dir.), *Tratado de Derecho Mercantil*, Tomo V, Marcial Pons, Madrid/Barcelona 2006, p. 43.

<sup>248</sup> De acuerdo con el art. 4.1 LSF, la Red Ferroviaria de Interés General (RFIG), como concepto básico de toda la regulación ferroviaria a nivel estatal, “*está integrada por las infraestructuras ferroviarias que resulten esenciales para garantizar un sistema común de transporte ferroviario en todo el territorio del Estado o cuya administración conjunta resulte necesaria para el correcto funcionamiento de tal sistema común de transporte, como las vinculadas a los itinerarios de tráfico internacional, las que enlacen las distintas Comunidades Autónomas y sus conexiones y accesos a los principales núcleos de población y de transporte o a instalaciones especiales para la economía o la defensa nacional*”. La determinación de las infraestructuras que forman parte de la RFIG corresponde al Ministerio de Fomento (art. 4.2 LSF).

En cuanto al número de matrícula que se consignará en el Registro Especial Ferroviario, la disposición adicional undécima de la Orden FOM/233/2006 dispone que, para el material rodante de titularidad de empresas ferroviarias, “*se consignará la matrícula que corresponda al vehículo de conformidad con las reglas establecidas por la Unión Internacional de Ferrocarriles (UIC) para la matriculación de vehículos*”, mientras que para el material de titularidad distinta de una empresa ferroviaria “*se consignará la matrícula que resulte de la aplicación de las instrucciones que establezca la Dirección General de Ferrocarriles, basadas en las citadas reglas de la UIC, con las adaptaciones que estime precisas realizar en función de la naturaleza del titular*”. El número de matrícula será atribuido por el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias en la autorización de circulación del vagón (art. 12.4 de la Orden).

<sup>249</sup> En un registro de titularidades son los diferentes bienes que, con mención de su titular, acceden al registro mediante su matriculación. En los registros *jurídicos* de titularidades, la primera inscripción es la de dominio, y sólo posteriormente se inscriben los distintos gravámenes que sobre el bien puedan constituirse. Sobre el Registro Especial Ferroviario como registro administrativo mixto (de personas y de cosas) vid. RAMS RAMOS, L., “El registro especial de entidades ferroviarias”, en: GUILLÉN CARAMÉS, J. (Dir.), *El régimen jurídico del sector ferroviario*, Thomson-Aranzadi, Cizur Menor 2007, pp. 288 y ss.

A los efectos que aquí nos interesan, la principal diferencia entre el registro administrativo y el registro jurídico es la sustantividad de la publicidad de los mismos. Mientras que la publicidad de los registros administrativos, como el Registro Especial Ferroviario, es meramente informativa, la de los jurídicos, v.gr. el de la Propiedad, es material, como efecto protector de los derechos inscritos. Vid., con detalle, LEYVA DE LEYVA, J.A., “Planteamiento general de los registros públicos y su división en registros administrativos y registros jurídicos”, en: *Revista Crítica de Derecho Inmobiliario*, núm. 591 (abril/marzo 1989), pp. 299 y s.

<sup>250</sup> Al respecto vid. FERNÁNDEZ DEL POZO, L., *El registro de bienes muebles*, op.cit., p. 113. Para el Registro de Vehículos de la Dirección General de Tráfico y el Registro de Bienes Muebles, la Dirección General de los Registros y del Notariado (DGRN) resolvió la duda acerca de la relación entre ambos Registros en el sentido de que el primero no prevalece, en cuanto a la determinación del titular del vehículo, sobre el segundo, pero la existencia de titularidades contradictorias en el Registro de Vehículos puede dar lugar a la suspensión, por parte del Registrador, de inscripciones o anotaciones preventivas en el Registro de Bienes Muebles. Cfr. apartado 14º de la Instrucción de la DGRN de 3 de diciembre de 2002 (BOE núm. 302, de 18 de diciembre de 2002, pp. 44382 y s.). Al respecto, GONZÁLEZ LAGUNA, M., “Registro de Bienes Muebles: tres Resoluciones y una Instrucción”, en: *Revista Crítica de Derecho Inmobiliario*, núm. 676 (marzo/abril 2003), pp. 1257 y s. Vid. también DÍAZ VALES, F., “El registro de bienes muebles: bienes y derechos inscribibles según la doctrina de la Dirección General de los Registros y del Notariado”, en: *RDP*, núm. 1-2/2004, pp. 89 y s.

El hecho de que el material de tracción sea de fácil identificación registral y que exista un registro administrativo especial de material rodante conlleva, a nuestro entender, que las locomotoras, también las de titularidad pública, puedan ser objeto de hipoteca mobiliaria, aunque el legislador no haya pensado en ellas al formular el artículo 12 LHM<sup>251</sup>. Entendemos, por tanto, que serán hipotecables de acuerdo con la Ley de Hipoteca Mobiliaria y Prenda sin Desplazamiento las locomotoras, cualquiera que sea su titular, así como los vagones de mercancías y coches de viajeros o de equipajes de propiedad privada. No tienen cabida en el citado precepto, en cambio, los vagones de titularidad pública, sobre los que habría de constituirse la oportuna prenda sin desplazamiento posesorio.

### 1.2 Requisitos en cuanto a la titularidad del bien y aspectos registrales

A diferencia de lo que ocurre con la facultad para explotar económicamente el vagón o la locomotora (la cual se tiene aun cuando se es mero tenedor, v.gr. arrendatario, del material en el sentido del art. 2 lit. c RU CUV), el deudor que constituye la hipoteca (o la prenda sin desplazamiento posesorio, en su caso) ha de ser el propietario del vehículo, ya que, en principio, debe tener el mismo poder de disposición que para enajenarlo<sup>252</sup>. De la regulación de la competencia registral en el artículo 69.2 LHM se desprende, asimismo, que sólo tienen acceso a los registros españoles y despliegan, por tanto, efectos jurídico-reales en España las hipotecas mobiliarias constituidas sobre aquellos vagones y locomotoras cuyo propietario esté domiciliado en España.<sup>253</sup>

---

<sup>251</sup> *Contra*, al parecer, MARTÍNEZ-GIJÓN MACHUCA, P., “Los registros mercantil y de bienes muebles...”, op.cit., pp. 98 y ss.

<sup>252</sup> Ello deriva no sólo del tenor de los arts. 1 y 72 lit. b LHM, sino también del principio general según el que *nemo dat quod non habet*, consignado en el art. 1875.2º Cc. Así, RODRÍGUEZ HERRERO, A., *La hipoteca de bienes muebles...*, op.cit., pp. 316 y s. Podría pensarse, sin embargo, en una adquisición *a non domino* de derechos reales limitados. Así, afirmativo para la hipoteca inmobiliaria, GUILARTE ZAPATERO, V., “Artículo 1.857”, en: ALBALADEJO GARCÍA, M. / DÍAZ ALABART, S., *Comentarios al Código Civil y Compilaciones Forales*, Tomo XXIII, 2ª ed., Edersa, Madrid 1979, pp. 356 y ss.; para la prenda de acciones, MEJÍAS GÓMEZ, J., “Adquisición a non domino de un derecho de prenda sobre acciones”, en: *La Notaría*, 1/2002, pp. 17 y ss.

<sup>253</sup> Al respecto, BOUZA VIDAL, N., “Artículo 10, apartado 2”, en: ALBALADEJO GARCÍA, M. / DÍAZ ALABART, S., *Comentarios al Código Civil y Compilaciones Forales*, Tomo I, Vol. 2º, 2ª ed., Edersa, Madrid 1995, p. 561. Cfr. asimismo el art. 10.2 Cc, que somete los derechos que se constituyan sobre los medios de transporte por ferrocarril a la Ley del lugar de su registro.

Con anterioridad a la puesta en funcionamiento del Registro de Bienes Muebles, el hecho de que el Registro de Hipoteca Mobiliaria y Prenda sin Desplazamiento se configurara expresamente como un registro, no de titularidades sino de gravámenes<sup>254</sup>, conllevaba, en ciertos casos, dificultades a la hora de determinar la titularidad dominical sobre el bien. Tales dificultades –si es que han existido realmente en el ámbito de los vagones particulares– han desaparecido en buena medida con la creación del Registro Especial Ferroviario, si bien no parece existir ningún tipo de interconexión informática entre el registro ferroviario y el Registro de Bienes Muebles<sup>255</sup>.

En este sentido, la regulación fragmentaria del Registro de Bienes Muebles en la Disposición adicional única del Real Decreto 1828/1999 dispone en su apartado segundo que dicho Registro lo será de “*titularidades y gravámenes sobre bienes muebles*”. Es por ello que se ha dicho que las Secciones Primera a Quinta (con excepción de las garantías reales sobre derechos de propiedad intelectual e industrial) se llevarán por el sistema de folio real, abriéndose cada folio con la inscripción de la titularidad<sup>256</sup>. Esta opinión ha sido objeto, sin embargo, de críticas por parte de la doctrina científica, por entender, a nuestro juicio correctamente, que no puede alterarse el sistema registral previsto en la Ley de Hipoteca Mobiliaria por una norma de rango reglamentario<sup>257</sup>, aparte de que ni siquiera el propio tenor

---

<sup>254</sup> Salvo para las aeronaves, art. 68 lit. a LHM. Sobre la naturaleza jurídica del Registro vid. también la Exposición de Motivos de la LHM, así como CARRASCO PERERA, Á., “¿Es posible o necesaria la inscripción en el Registro de bienes muebles para la constitución de prendas sobre acciones y participaciones sociales?”, en: *Aranzadi Civil*, núm. 6/2003, p. 2062; RODRÍGUEZ HERRERO, A., *La hipoteca de bienes muebles...*, op.cit., pp. 317; y la Resolución de la DGRN de 19 de diciembre de 1979 (BOE de 11 de enero de 1980).

<sup>255</sup> Como sí existe entre éste y el Registro de Vehículos de la Dirección General de Tráfico, dada la firma, el 10 de mayo de 2002, de un convenio al respecto entre la DGRN y la Dirección General de Tráfico. Vid. GARCÍA SOLÉ, F. / GÓMEZ GÁLLIGO, F.J., *Derecho de los bienes muebles*, Marcial Pons, Madrid / Barcelona 2002, p. 164; GÓMEZ-FERRER SAPIÑA, R., “La Hipoteca, Parte vigésima primera”, en: DELGADO DE MIGUEL, J.F. (Coord.), *Instituciones de derecho privado, Tomo II, Reales*, Vol. 3º, Thomson-Civitas, Madrid 2003, p. 1183; MARTÍNEZ-GIJÓN MACHUCA, P., “Los registros mercantil y de bienes muebles...”, op.cit., pp. 126 y s.

<sup>256</sup> MARTÍNEZ-GIJÓN MACHUCA, P., “Los registros mercantil y de bienes muebles...”, op.cit., pp. 26 y s., 28 y s.

<sup>257</sup> Vid. CARRASCO PERERA, Á., “¿Es posible o necesaria la inscripción en el Registro de bienes muebles...?”, op.cit., pp. 2059 y s.; FERNÁNDEZ DEL POZO, L., *El registro de bienes muebles*, op.cit., pp. 53 y s.

de la citada Disposición adicional da pie para afirmar tajantemente que (todo) el Registro de Bienes Muebles lo sea de titularidades<sup>258</sup>.

Sea como fuere, el vagón particular sobre el que se constituya una hipoteca mobiliaria ha de ser objeto de una doble inscripción registral: de un lado, en el Registro Especial Ferroviario como registro administrativo en virtud de los artículos 129 y 134 RSF, de otro, en el Registro de Bienes Muebles, ya que la inscripción es, en el caso de la hipoteca mobiliaria y la prenda sin desplazamiento, constitutiva del derecho real<sup>259</sup>. En las compraventas a plazos, la inscripción registral no es requisito para la constitución, pero sí para la oponibilidad frente a terceros de las reservas de dominio y prohibiciones de disponer (art. 15.1 LVPBM).

Ahora bien, la hipoteca mobiliaria tal y como viene configurada en el Derecho español presenta determinados inconvenientes en el caso de que los vagones circulen en tráfico internacional, ya que, aparte de que los vehículos hipotecados han de asegurarse “*contra los riesgos de robo, hurto, extravío, sustracción o menoscabo, por una cantidad igual o superior al importe total de la responsabilidad hipotecaria*” (art. 36 LHM), “[l]os vehículos que tuvieren anotada la hipoteca en el permiso de circulación no podrán salir del territorio nacional sin consentimiento del acreedor” (art. 37 LHM)<sup>260</sup>. Esta prohibición, favorecedora

---

<sup>258</sup> Con anterioridad a la creación del Registro de Bienes Muebles, sólo los Registros de Buques y de Aeronaves tenían, como ya se ha dicho, la consideración de registros de titularidades, por lo que puede entenderse que sólo la Sección Primera del Registro de Bienes Muebles ha de tener la naturaleza de un registro de titularidades, manteniéndose un mero registro de gravámenes para las Secciones Segunda a Quinta. Al respecto, FERNÁNDEZ DEL POZO, L., *El registro de bienes muebles*, op. y loc. últ. cit. En contra se expresa la DGRN en doctrina reiterada: vid., en lugar de muchas, las resoluciones de 15, 16, 17 y 19 de enero de 2004 (FFJJ IV, BOE núms. 52 y 59, de 1 y 9 de marzo de 2004, respectivamente), y de 7 de enero de 2005 (FJ único, BOE núm. 54, de 4 de marzo de 2005).

Menos ambigua resulta la Exposición de Motivos del RD 1828/1999, de acuerdo con la que “se procede a la creación del Registro de Bienes Muebles, como verdadero Registro de titularidades sobre bienes muebles y no meramente de gravámenes [...] si bien se añade también el Registro de Condiciones Generales de la Contratación como una sección diferenciada dentro de él”.

<sup>259</sup> Sobre el problema de la duplicidad registral respecto de las aeronaves con anterioridad a la creación del Registro de Bienes Muebles, vid. GARCÍA SOLÉ, F. / RUBIO SAN ROMÁN, J.I., “Problemática jurídica del *leasing* de aeronaves en España”, en: *Revista de la Facultad de Derecho de la Universidad Complutense*, nº 82 (1992/93), pp. 100 y ss.

Al contrario de lo que ocurre en la hipoteca naval (arts. 18, 20 y ss. LHN) no parece posible, en el Registro de Bienes Muebles, la anotación de crédito refaccionario, ya que la LHM guarda silencio al respecto y la Ley Hipotecaria (arts. 59 y ss.) se refiere únicamente a la “*finca refaccionada*”, no por tanto a los bienes muebles objeto de refacción.

<sup>260</sup> Se pretende paliar de esta forma, aunque no siempre de forma eficaz, la limitación territorial de la protección que la publicidad registral brinda al titular del gravamen. Así, BOUZA VIDAL, N., “Artículo 10, apartado 2”, op.cit., pp. 561 y s. Vid. también FERNÁNDEZ LÓPEZ, J.M., “La hipoteca mobiliaria...”, op.cit., p. 389; ORTIZ ARCE, A., “Arts. 8 a 12”, en: RAMS ALBESA, J. / MORENO FLÓREZ, R.Mª. (Dir.),

de los intereses de los acreedores, quienes no quieren ver su garantía frustrada por hallarse el vehículo fuera del territorio nacional, resultaba reforzada por el apartado segundo del mismo artículo 37 LHM, de acuerdo con el que “[l]as Aduanas españolas exigirán, a tal efecto, el citado permiso de circulación”<sup>261</sup>. Dicha previsión, sin embargo, resulta hoy día ilusoria, dadas las libertades de circulación de bienes y la supresión de derechos arancelarios en el interior de la Unión Europea<sup>262</sup>.

## **2. Las garantías internacionales sobre elementos de equipo móvil: el Convenio de Ciudad del Cabo de 16 de noviembre de 2001 y el Protocolo de Luxemburgo de 23 de febrero de 2007**

Para paliar los efectos nocivos que tanto para el acreedor como para el deudor depara la constitución de derechos reales sobre vehículos de transporte que circulan en tráfico internacional al amparo de un Derecho nacional concreto se adoptó, bajo el auspicio del Instituto Internacional para la Unificación del Derecho Privado (UNIDROIT), el *Convenio relativo a garantías internacionales sobre elementos de equipo móvil*, hecho en Ciudad del Cabo el 16 de noviembre de 2001. Este convenio, que entró en vigor el 1 de abril de 2004, prevé un régimen particular para la constitución y los efectos de garantías internacionales sobre determinados elementos de equipo<sup>263</sup> móvil y los derechos accesorios (art. 2.1 del Convenio), entre los que figura también el material rodante ferroviario (art. 2.3.b).

España, por su parte, ni firmó el convenio, ni se adhirió con posterioridad al mismo, por lo que no se encuentra en vigor en nuestro país todavía. Sin embargo, creemos conveniente examinar detenidamente sus preceptos, no sólo por el interés que pueda tener

---

*Comentarios al Código Civil, I, Título Preliminar*, Bosch, Barcelona 2000, p. 315; PEÑA BERNALDO DE QUIRÓS, M., *Derechos reales. Derecho Hipotecario...*, op.cit., p. 98.

<sup>261</sup> El art. 35 LHM rige, por ello, que “[e]l Notario, en el momento del otorgamiento de la escritura, hará la anotación correspondiente en el permiso de circulación del vehículo”.

<sup>262</sup> Así también GONZÁLEZ-BUENO CATALÁN DE OCÓN, C.J., *Comentarios a la Ley de Hipoteca Mobiliaria...*, op.cit., p. 106.

<sup>263</sup> En cuanto al concepto de bien de equipo, éste se ha definido como “un bien corporal, no consumible por el primer uso, por regla general de naturaleza mobiliaria, y que es factor de producción destinado al equipamiento profesional”, señalando, asimismo, que el material rodante ferroviario es uno de los principales bienes con estas características ofrecidas en *leasing*. Así, CHULIÀ VICENT, E. / BELTRÁN ALANDETE, T., *Aspectos jurídicos de los contratos atípicos*, Vol. III, Bosch, Barcelona 1998, Cap. I, B.

para el debate sobre la financiación del material rodante ferroviario, sino también porque la Unión Europea ha participado activamente en la redacción del mismo y se debate su propia adhesión al mismo<sup>264</sup>.

Para que el citado Convenio pudiera aplicarse al material ferroviario se hizo necesaria, sin embargo, la elaboración de un Protocolo especial (art. 2.2 *in fine* del Convenio)<sup>265</sup>, el llamado *Protocolo de Luxemburgo* al Convenio, sobre cuestiones específicas relativas al material rodante ferroviario, de 23 de febrero de 2007<sup>266</sup>. El conjunto del Convenio y el Protocolo de Luxemburgo recibe el nombre de *Convenio relativo a garantías internacionales sobre elementos de equipo móvil en relación con el material rodante ferroviario* (art. II.2 del Protocolo) y ha de interpretarse como un único instrumento, prevaleciendo, en caso de discordancia, los preceptos del Protocolo (art. 6 del Convenio)<sup>267</sup>.

---

<sup>264</sup> A semejanza de lo que ocurre con el COTIF (de hecho, el art. 48 del Convenio de Ciudad del Cabo prevé la firma, aceptación o aprobación, así como la adhesión por parte de organizaciones regionales de integración económica), la Unión tiene previsto adherirse al citado convenio, dada su competencia (exclusiva) en algunas de las materias tratadas, p.ej. en materia de procedimientos de insolvencia (sin perjuicio de la competencia de los Estados miembros relativa a las normas de Derecho sustantivo en el ámbito concursal). A tal efecto, la Comisión adoptó, con fecha 3 de marzo de 2003, una *Propuesta de Decisión del Consejo relativa a la celebración por la Comunidad Europea del Convenio relativo a garantías internacionales sobre elementos de equipo móvil y de su Protocolo sobre cuestiones específicas de los elementos de equipo aeronáutico, adoptados conjuntamente en Ciudad del Cabo el 16 de noviembre de 2001* (SEC[2002] 1308 final/2). A pesar de que el Parlamento Europeo aprobó la citada propuesta y ésta fue trasladada al Consejo Europeo, éste no ha adoptado aún la decisión correspondiente.

De los Estados miembros de la Unión Europea, Alemania, Francia, Italia y el Reino Unido firmaron el convenio, pero sólo se halla vigente en Irlanda, país que se adhirió el 29 de julio de 2005.

<sup>265</sup> Así también, GOODE, R., *Convention on International Interests in Mobile Equipment and Protocol thereto on Matters Specific to Aircraft Equipment – Official Commentary*, UNIDROIT, Roma 2002, p. 7. La escisión del que inicialmente era un Convenio único en un Convenio base y tantos Protocolos como categorías de bienes se pretende cubrir se hacía necesaria por la urgencia manifestada por la industria aeronáutica de querer beneficiarse del nuevo régimen. Cfr. CHIAVARELLI, E., “Le garanzie internazionali e il finanziamento di aeromobili (Convenzione di Città del Capo e Protocollo Aeronautico)”, en: TULLIO, L. (Dir.), *Il Protocollo Aeronautico annesso alla Convenzione relativa alle Garanzie Internazionali su Beni Mobili Strumentali*, CEDAM, Padua 2005, p. 8; STANFORD, M.J., “The New Regimen: Its History and Future after South Africa”, en: *ERPL*, 1/2004, pp. 13 y s.

<sup>266</sup> Al igual que el art. 48 del Convenio base, también el art. XXII del Protocolo de Luxemburgo permite la firma del mismo por parte de organizaciones regionales de integración económica como p.ej. la Unión Europea. Por falta de un número suficiente de ratificaciones, aceptaciones y aprobaciones –de hecho, el Protocolo fue firmado por sólo cuatro Estados (Gabón, Italia, Luxemburgo y Suiza), de los que ninguno ha comunicado, hasta la fecha, su decisión en el sentido apuntado al depositario–, sin embargo, el Protocolo no ha entrado en vigor todavía. Aunque España sí que participó en la Conferencia Diplomática celebrada del 12 al 23 de febrero en Luxemburgo, ni presentó credenciales en la forma requerida, ni firmó el Protocolo.

<sup>267</sup> Las disposiciones del Protocolo son, sin embargo, de naturaleza dispositiva (con excepción de los apartados 3 y 4 del art. VII), y las partes en el contrato al que se aplica la norma pueden convenir la no

## 2.1 Concepto de garantía internacional

La garantía internacional es sin duda la piedra angular de todo el sistema convencional. Ello no obstante, el Convenio de Ciudad del Cabo se limita a establecer una definición que por sí sola es claramente insuficiente<sup>268</sup> y señala que, al margen del derecho de propiedad en los contratos de compraventa con reserva de dominio (art. 2.2 lit. b del Convenio) y de arrendamiento<sup>269</sup> (art. 2.2 lit. c del Convenio), son garantías internacionales las garantías “*dada[s] por el otorgante en virtud de un contrato constitutivo de garantía*” (art. 2.2 lit. a del Convenio).

Es por ello que cabría entender que las garantías reales *stricto sensu* –en la compraventa con reserva de dominio y en el *leasing* la propiedad del bien permanece, en principio, con el vendedor y el arrendador, respectivamente<sup>270</sup>– son las del Derecho nacional que sea de aplicación de acuerdo con las normas de Derecho internacional privado consignadas en el Convenio<sup>271</sup>. Sin embargo, la propia configuración de la referencia al Derecho nacional supletorio como remisión al Derecho que resulte en aplicación de las normas de conflicto de la ley del *foro* –es decir, sólo en caso de enjuiciamiento judicial–, así como la intención de la Conferencia Diplomática de proveer “*un marco jurídico para las garantías internacionales*” sobre elementos de equipo móvil (Considerando 6) indica que las garantías internacionales del Convenio de Ciudad del Cabo son garantías autónomas y, como

---

aplicación del art. IX (Derechos en caso de insolvencia) y apartarse del contenido de los demás preceptos (art. III del Protocolo).

<sup>268</sup> De acuerdo con el art. 1 lit. o del Convenio, el término “*«garantía internacional» designa una garantía de la que es titular un acreedor y a la que se aplica el Artículo 2*”.

<sup>269</sup> Además del arrendamiento simple, resultan incluidas en la definición de “arrendamiento” del art. 1 lit. q del Convenio otras formas de arrendamiento, en particular, el arrendamiento financiero o *leasing*. Así se desprende de la propia definición de “*arrendamiento*”, cuando establece que el contrato puede incluir o no un derecho de opción de compra.

<sup>270</sup> Esta visión de la garantía real está presente sólo en el círculo jurídico europeo (si bien con matices en España, dada la redacción del art. 16 LVPBM y la reforma proyectada del Código Civil en materia de clasificación y prelación de créditos), siguiéndose un enfoque radicalmente distinto en el Derecho estadounidense.

<sup>271</sup> De acuerdo con el art. 5.3 del Convenio, “[*l]as referencias a la ley aplicable son referencias a las normas de derecho interno de la ley aplicable en virtud de las normas de derecho internacional privado del Estado del tribunal que conoce del caso*”.

tales, distintas de las que puedan encontrarse en los distintos Derechos nacionales<sup>272</sup>, sin perjuicio de que puedan existir garantías nacionales equivalentes.

Si ello es así, cualquier garantía que se otorgue en virtud de un contrato constitutivo de garantía, formalizada de acuerdo con el artículo 7 y que recaiga sobre un objeto de los enumerados en el artículo 2.3 tendrá la consideración de garantía internacional en el sentido del Convenio y el acreedor hipotecario gozará de los derechos en él consignados. Este sistema, ajeno al concepto de garantía mobiliaria típica en los ordenamientos jurídicos continentales, se ha inspirado en el enfoque funcional del artículo 9 del *Uniform Commercial Code* de los Estados Unidos (UCC)<sup>273</sup>, de acuerdo con el que todo negocio jurídico, cualquiera que sea su forma, es susceptible de crear una garantía real sobre un bien, siempre y cuando la finalidad perseguida sea la de garantizar el pago de una obligación<sup>274</sup>.

Como ya se ha dicho, al margen de los contratos constitutivos de garantía, el Convenio de Ciudad del Cabo permite también la inscripción de otros contratos que, debido a su propia estructura jurídica, suponen la existencia de una garantía real del pago de una obligación. Este es el caso de los contratos de compraventa con reserva de dominio y de arrendamiento (simple –sin opción de compra– o financiero, es decir, el *leasing* en cualquiera de sus modalidades –bien financiero, bien operativo–). No sólo se protegen, por tanto, los derechos de los acreedores a cuyo favor se haya constituido explícitamente una garantía *ad hoc*, sino también los de aquellos fabricantes, vendedores, bancos y demás inversores que, con el objeto de

---

<sup>272</sup> Así también GOODE, R., *Convention on International Interests...*, op.cit., pp. 11 y s., 66; ID., “The International Interest as an Autonomous Property Interest”, en: *ERPL*, 1/2004, p. 24; KESSEDIAN, C., “Une nouvelle convention adoptée sous l’égide de l’Unidroit”, en: *International Law FORUM du Droit International*, vol. 4 (2002), p. 4; MUTZ, G., “Le régime international pour les garanties...”, op.cit., p. 245.

<sup>273</sup> POULAIN, B., “La Communauté européenne et la Convention du Cap”, en: *ULR/RDU*, 1-2/2003, p. 380; VENEZIANO, A., “La Convenzione di Città del Capo relativa alle garanzie su alcuni beni strumentali: verso un diritto uniforme delle garanzie mobiliari internazionali?”, en: TULLIO, L. (Dir.), *Il Protocollo Aeronautico...*, op.cit., pp. 50 y s.

<sup>274</sup> BURMAN, H., “Introductory Note - Luxembourg Protocol to the Convention on International Interests in Mobile Equipment on Matters Specific to Railway Rolling Stock”, en: *International Legal Materials*, vol. 46 (2007), pp. 658 y ss. Cfr. también DAVIES, I., “The Reform of English Personal Property Security Law: Functionalism and Article 9 of the Uniform Commercial Code”, en: *Legal Studies*, vol. 24 (2004), pp. 300 y ss.; FERNÁNDEZ DEL POZO, L., *El registro de bienes muebles*, op.cit., p. 37.

Éste es el caso también, a nuestro entender, en los supuestos de transmisión fiduciaria de la propiedad (*Sicherungsübereignung*), presentes sobre todo en el Derecho alemán, donde tal transmisión suele tener la naturaleza de una carga oculta y no es, por tanto, fácilmente reconocible para un tercero ajeno al negocio fiduciario. En este tipo de cargas, la publicidad y oponibilidad frente a terceros que ofrece la inscripción en el Registro internacional supone un aumento considerable de la seguridad del acreedor del crédito garantizado.



garantizar el pago del precio o de las cuotas de arrendamiento, se hayan reservado el derecho de propiedad sobre los bienes vendidos o dados en *leasing*<sup>275</sup>.

De esta forma, el Convenio de Ciudad del Cabo cubre las tres modalidades más utilizadas en la práctica internacional para financiar bienes de equipo móvil: el préstamo garantizado, la compraventa con reserva de dominio y el *leasing*.<sup>276</sup>

## 2.2 Constitución de la garantía internacional

La garantía internacional se constituye mediante acuerdo entre las partes, una de las cuales (el deudor) debe estar situado en un país contratante (art. 3.1 del Convenio)<sup>277</sup>. A falta de una previsión expresa en el Convenio y en aplicación del artículo 5 del mismo, la existencia del acuerdo (capacidad de los contratantes, concurso de voluntades, etc.) y sus posibles vicios han

---

<sup>275</sup> De hecho, el *Uniform Commercial Code* estadounidense no diferencia según si el vendedor o el arrendador se ha reservado o no el dominio sobre la cosa, sino que aplica la misma normativa (el artículo 9) a uno y a otro supuestos, siempre y cuando la reserva de la propiedad tenga como finalidad garantizar el pago de la deuda contraída por el comprador o arrendador. Así, ROJO AJURIA, L., “Las garantías mobiliarias”, en: *ADC*, vol. XLII (1989), pp. 750 y ss. Vid. también FERNÁNDEZ DEL POZO, L., *El registro de bienes muebles*, op.cit., p. 36.

Aun perteneciendo al mismo círculo jurídico, el anglosajón, el Derecho británico no se ha hecho eco todavía del funcionalismo promovido por el Artículo 9 UCC. Vid., sin embargo, THE LAW COMMISSION, *Registration of Secured Interests: Company Charges and Property other than Land*, Consultation Paper No 164, 2002, y el más reciente informe sobre *Company Security Interests. A Consultative Report*, Consultation Paper No 164, 2005, ambos publicados en: <http://www.lawcom.gov.uk>. Crítico respecto de su incorporación, DAVIES, I., “The Reform...”, op.cit., pp. 300 y ss.; MCCORMACK, G., “The Law Commission Consultative Report on Company Security Interests: An Irreverent Riposte”, en: *Modern Law Review*, vol. 68 (2/2005), pp. 300 y ss.

<sup>276</sup> Así, HONNEBIER, B.P. / MILO, J.M., “The Convention of Cape Town: The Creation of International Interests in Mobile Equipment”, en: *ERPL*, 1/2004, p. 6, 8.

<sup>277</sup> Éste es, hoy por hoy, el mayor obstáculo para que una empresa española propietaria de vagones pueda constituir una garantía internacional al amparo del Convenio de Ciudad del Cabo, ya que, como se ha visto, España no ha ratificado ni el Convenio ni el Protocolo de Luxemburgo, además de que, al parecer, y como consecuencia de la oposición manifestada por los registradores mercantiles, tampoco existe voluntad política por ratificar ninguno de los textos en cuestión en un futuro próximo. Asimismo, España se niega a votar a favor de una adhesión en el Consejo Europeo, debido a continuas disputas con el Reino Unido sobre Gibraltar. Así, MAURI, G., “The Cape Town Convention on Interests in Mobile Equipment as Applied to Aircraft: Are Lenders Better Off under the Geneva Convention?”, en: *ERPL*, 5/2005, p. 643 (nota 4); TRAAR, TH. “Das Protokoll von Luxemburg zum Übereinkommen über Internationale Sicherungsrechte an beweglicher Ausrüstung betreffend Besonderheiten des rollenden Eisenbahnmaterials”, en: *ZfRV*, 2007, p. 110.

de valorarse según la ley aplicable<sup>278</sup>. En cuanto a la celebración del acuerdo, el artículo 7 del Convenio establece unos requisitos “de forma”<sup>279</sup> mínimos que han de cumplirse para que la garantía internacional pueda considerarse válidamente constituida y acceder al Registro internacional. En su virtud, el acuerdo ha de (a) constar por escrito; (b) estar relacionado con un objeto del que puede disponer quien constituye la garantía; (c) permitir la identificación del objeto de la garantía; y (d) en el caso de un contrato constitutivo de garantía, permitir la determinación de las obligaciones garantizadas.

### 2.2.1 Forma escrita

Aunque el artículo 7 lit. a) del Convenio establece lacónicamente que el acuerdo ha de formalizarse por escrito, se desprende de la definición del término “*escrito*” en el artículo 1 lit. nn)<sup>280</sup> que el adjetivo ha de entenderse en su acepción más amplia, en el sentido de que no sólo abarca los documentos, sino también los registros electrónicos de datos que puedan reproducirse en formato impreso con posterioridad<sup>281</sup>. Como requisito adicional, el citado artículo 1 lit. nn) exige que, con independencia de la forma elegida, quede reflejada la identidad de la persona que expide el documento.

### 2.2.2 Posibilidad de disponer del bien

El otorgante de la garantía, el vendedor condicional o el arrendador deben poder disponer del objeto sobre el que se pretende constituir la garantía internacional. La utilización del verbo

---

<sup>278</sup> Vid. GOODE, R., *Convention on International Interests...*, op.cit., p. 12. Recuérdese que, en virtud del art. 5.3 del Convenio, la ley aplicable será la que resulte de las normas de conflicto de la *lex fori*. En el caso concreto del material rodante ferroviario, sin embargo, el Protocolo de Luxemburgo permite que la ley aplicable a los derechos y obligaciones contractuales sea determinada de común acuerdo por las partes, siempre que el Estado correspondiente haya efectuado una declaración en este sentido (art. VI en relación con el art. XXVII del Protocolo).

<sup>279</sup> Como enseguida veremos, no todos los requisitos enumerados en el art. 7 del Convenio se refieren a aspectos formales, puesto que, en definitiva, la posibilidad o no de disponer del bien (lit. b del precepto) es una cuestión de fondo y no de forma.

<sup>280</sup> Art. 1 lit. nn) del Convenio: “«*escrito*» designa un registro de información (incluyendo la información teletransmitida) que existe en forma tangible o de otro tipo y que puede reproducirse en una forma tangible posteriormente, y que indica por medios razonables la aprobación de una persona”.

<sup>281</sup> Vid. también GOODE, R., *Convention on International Interests...*, op.cit., pp. 12, 66.

“poder” indica que el artículo 7 lit. b) del Convenio no se refiere a un *derecho* que tenga el otorgante de disponer del bien, sino a la mera posibilidad de hacerlo. Y ello es así, porque una adecuada tutela del acreedor de la obligación garantizada obliga a entender que éste resulta protegido también cuando el otorgante, el vendedor condicional o el arrendador ostenta sólo aparentemente un derecho de disponer del objeto, por ejemplo cuando un representante constituye una garantía internacional excediéndose del poder que le fue concedido por el propietario<sup>282</sup>.

En este caso, puede resultar efectiva incluso la adquisición del derecho de propiedad (*a non domino*), en contra de las reglas clásicas según las cuales *nemo plus iuris ad alium transferre potest quam ipse haberet* o *nemo dat quod non habet*, por entender que el tercero de buena fe es digno de protección al haber confiado en la apariencia de que el transmitente ostentaba un derecho de disponer del bien. En la medida en que los diferentes Derechos nacionales permiten la adquisición de la propiedad *a non domino*, creemos debe permitirse también, *a fortiori*, la constitución de derechos reales limitados sobre bienes de los que no se es propietario<sup>283</sup>. Una vez constituida la garantía por quien podía (aunque no tuviera derecho a

---

<sup>282</sup> GOODE, R., *Convention on International Interests...*, op.cit., pp. 12, 66 y s. TRAAR (“Das Protokoll von Luxemburg...”, op.cit., p. 105 [nota 17]; p. 108 [nota 41]), sin embargo, habla –a nuestro juicio erróneamente– de *Verfügungsbefugnis* o derecho de disponer.

<sup>283</sup> En defecto de regulación en el Convenio, será el Derecho nacional correspondiente el que determinará su admisibilidad. En España, la validez de la adquisición *a non domino*, si se admite, suele fundamentarse en el art. 464.1 Cc, de acuerdo con el que “[l]a posesión de los bienes muebles, adquirida de buena fe, equivale al título”. Al respecto ya, FONT BOIX, V., “La adquisición «a non domino»”, en: *Revista Crítica de Derecho Inmobiliario*, núm. 463 (nov.-dic. 1967), pp. 1637 y ss.; RAMS ALBESA, J., “Arts. 446 a 466”, en: ID. / MORENO FLÓREZ, R.Mª (Coords.), *Comentario al Código Civil*, Tomo III, Bosch, Barcelona 2000, pp. 613 y ss. La cuestión, sin embargo, no es pacífica y algunos autores entienden que el art. 464.1 Cc establece una mera presunción *iuris tantum* de que el poseedor de la cosa es su propietario, reduciéndose la supuesta irreivindicabilidad por parte del *verus dominus* a un problema probatorio (así, MIQUEL GONZÁLEZ, J.Mª, “Notas sobre el artículo 464 y la reciente jurisprudencia”, en: *ADC*, vol LII [1999], pp. 574 y ss.); o que el “título” al que se refiere el art. 464 Cc sólo sirve para justificar la posesión del usucapiente (art. 1.955 Cc). Vid. Díez-PICAZO, L. / GULLÓN, A., *Sistema de derecho civil*, Vol. III, 7ª ed., Tecnos, Madrid 2001, pp. 183 y ss.; DE BUSTOS GÓMEZ RICO, M., “Art. 464”, en: SIERRA GIL DE LA CUESTA, I. (Coord.), *Comentario al Código Civil*, Tomo III, Bosch, Barcelona 2000, pp. 478 y ss.; o, finalmente, que el art. 464 Cc limita la reivindicación mobiliaria en el sentido de que “por rebote puede surgir una adquisición *a non domino*, aunque ésta no haya sido la finalidad primera” del precepto (DÍEZ-PICAZO, L., *Fundamentos del Derecho Civil Patrimonial*, vol. III, 4ª ed., Civitas, Madrid 1995, p. 672).

También se considera válida, en aplicación del art. 464 Cc, la celebración de un contrato de *leasing* por quien es propietario aparente de la cosa arrendada (STS núm. 1009/1999, de 2 de diciembre [RJ 1999\9477], FJ 4º), así como la reventa de un bien adquirido por medio de un contrato de compraventa a plazos con cláusula de prohibición de enajenar antes de efectuarse el pago íntegro del precio, si bien con anterioridad a la inscripción del contrato en el Registro de Ventas a Plazos (STS de 15 de febrero de 1990 [RJ 1990\687], FJ 11º).

disponer del bien, aquélla desplegará plenos efectos y será oponible frente a terceros desde su inscripción en el Registro internacional (arts. 29 y 30 del Convenio).

### 2.2.3 Identificación del bien

Sin perjuicio de que sobre ello volvamos al analizar los bienes susceptibles de soportar una garantía internacional, conviene apuntar ya en este lugar que el acuerdo debe identificar con precisión el objeto sobre el que recae la garantía. El hecho de que la garantía real se constituye sobre un bien mueble y que el derecho fundamental del acreedor en caso de incumplimiento sea la toma de posesión del bien (art. 8 del Convenio) hace que éste deba ser fácilmente identificable, es decir, debe tratarse de un vehículo ferroviario. Dado que los criterios de identificación no son los mismos para todas las clases de bienes mencionados en el artículo 2.3 del Convenio, su determinación se ha dejado para los Protocolos correspondientes.<sup>284</sup>

### 2.2.4 Obligación garantizada

Como no puede ser de otra forma, la obligación garantizada debe especificarse sólo en los acuerdos constitutivos de garantías *ad hoc*, ya que es inherente a la naturaleza de los contratos de compraventa con reserva de dominio y de arrendamiento o *leasing* que la propiedad se retiene en aras de garantizar el pago del precio, de las cuotas de arrendamiento y, en su caso, del precio residual al ejercitar la opción de compra. En el caso del arrendamiento simple, sin opción de compra, la falta de voluntad traslativa indica igualmente que el derecho de propiedad del arrendador sirve de garantía del pago de las cuotas debidas por el arrendatario.

Si bien es cierto que el acuerdo por el que se constituye una garantía internacional sobre un bien de equipo móvil debe expresar la obligación que se pretende garantizar (art. 7 lit.

---

Sobre la posibilidad de constituir un derecho real limitado (hipoteca) por quien no es propietario de la cosa –aun tratándose de bienes inmuebles y operar, por tanto, el principio de la fe pública registral– vid. p.ej. las SSTS núms. 1074/2007, de 10 de octubre (RJ 2007\6812), FJ 2º; y 985/2004, de 25 de octubre (RJ 2004\7033), FJ 3º.

<sup>284</sup> GOODE, R., *Convention on International Interests...*, op.cit., ap. 21.3 (p. 12); TRAAR, TH., “Das Protokoll von Luxemburg...”, op.cit., p. 105.

d del Convenio), ésta no tiene por qué existir en el momento de la creación de la garantía. Deberá, sin embargo, facilitarse al menos una descripción general de la misma que permita su identificación, pero sin que sea necesario indicar el importe exacto o el importe máximo garantizado.<sup>285</sup>

### 2.3 Bienes susceptibles de garantía internacional y aspectos registrales

Por cuanto aquí nos interesa, el artículo 2.3.c) del Convenio permite la constitución e inscripción de garantías internacionales sobre el “*material rodante ferroviario*”. De acuerdo con el Protocolo de Luxemburgo, el término “material rodante” designa todos aquellos vehículos que, entre otros, circulen sobre raíles fijos, junto con los sistemas de tracción, motores, frenos, ejes, bojes, patines toma-corriente, partes y cualquier otro componente que esté unido al vehículo o integrado al mismo, así como los datos, manuales y anotaciones relacionadas (art. I.2 lit. e del Protocolo).<sup>286</sup> Los vagones –ya sean propiedad de una empresa ferroviaria, ya pertenezcan a un tercero– son, por tanto, susceptibles de soportar una de las garantías internacionales descritas en el artículo 2.2 y otorgadas en la forma prevista en el artículo 7 del Convenio. Sin embargo, al contrario de lo que ocurre en el Protocolo aeronáutico, son aptos para soportar una garantía internacional sólo los propios vehículos ferroviarios, y no sus partes, por muy identificables que sean éstas<sup>287</sup>. Aun así, frente al número reducido de aeronaves civiles a nivel mundial, el *stock* de vehículos ferroviarios

---

<sup>285</sup> La propuesta de incluir una obligación de declarar el importe o el importe máximo garantizado fue rechazada en atención al hecho de que en este caso se tendería a elegir un importe que fuera más alto que la suma de todas las obligaciones susceptibles de garantizarse en el futuro. Al respecto, GOODE, R., *Convention on International Interests...*, op.cit., pp. 13, 67.

En el Derecho nacional español se establece, con carácter general, una obligación de hacer constar el importe exacto del principal garantizado, el tipo de interés y una cantidad para costas y gastos (art. 13.4ª LHM), salvo en el caso de la hipoteca mobiliaria constituida para garantizar una cuenta de crédito, en cuyo caso la remisión a los arts. 153 y 154 de la Ley Hipotecaria (art. 7 LHM) supone que deberá indicarse, en la escritura de constitución, el importe máximo, así como el plazo de duración (art. 153.1 de la Ley Hipotecaria).

<sup>286</sup> No forman parte del elenco de componentes del material rodante ferroviario, sin embargo, los contenedores que, de acuerdo con uno de los borradores del Convenio, debían formar un grupo propio de objetos susceptibles de soportar una garantía internacional. Así, TRAAR, TH., “Das Protokoll von Luxemburg...”, op.cit., p. 107.

<sup>287</sup> En el Protocolo aeronáutico, la referencia a los motores como objeto susceptible de garantía internacional se hacía necesaria porque en muchas ocasiones los motores se financian de forma separada del fuselaje, además de intercambiarse con cierta frecuencia, lo cual no ocurre en los vehículos ferroviarios. Vid. HONNEBIER, P., “The Cape Town Convention...”, p. 26.

existente sólo en Europa es inmenso<sup>288</sup>, por lo que la identificación de los mismos ocupa un lugar preeminente en el sistema del Protocolo de Luxemburgo<sup>289</sup>.

### **2.3.1 Identificación del bien en el acuerdo que crea o prevé la garantía internacional**

El artículo V.1 del Protocolo de Luxemburgo establece que, a efectos de que el bien quede suficientemente identificado en el acuerdo que crea o prevé la garantía<sup>290</sup>, basta con que la descripción del material rodante contenga: una descripción del objeto concreto; una descripción del objeto según su tipo; una declaración en el sentido de que el acuerdo alcanza la totalidad del material rodante presente o futuro; o una declaración en el sentido de que el acuerdo alcanza la totalidad del material rodante presente o futuro, con excepción de algún objeto concreto o un tipo de objetos.

Queda patente, pues, que los criterios de identificación del objeto en el acuerdo constitutivo de garantía son muy amplios, destacando el hecho de que la garantía internacional puede constituirse, no sólo sobre vehículos existentes, sino también sobre vehículos que se encuentren en proceso de construcción o que se vayan a construir en un futuro más o menos lejano.

A pesar de la existencia de algunas particularidades en cuanto a la inscripción de garantías sobre bienes futuros que más adelante analizaremos, el texto internacional se aparta en este extremo del criterio seguido tradicionalmente en el Derecho español de las garantías reales mobiliarias que –fuera del supuesto específico de la hipoteca de establecimiento mercantil, y con las particularidades propias de esta figura– no parece permitir el gravamen de bienes futuros, exigiéndose que la descripción de los bienes sujetos a gravamen ha de servir

---

<sup>288</sup> ROSEN (“The Regimen of the Railway Rolling Stock Protocol”, en: *ERPL*, 1/2004, p. 31) habla de unos 20.000 aviones civiles en todo el mundo, frente a un número significativamente superior, aunque indeterminado, de vehículos ferroviarios tan sólo en Europa.

<sup>289</sup> Ya se ha visto que la determinación de los criterios de identificación se ha dejado a los diferentes Protocolos al Convenio de Ciudad del Cabo, dado que son diferentes en cada uno de los objetos susceptibles de garantía internacional al amparo del Convenio.

<sup>290</sup> La garantía internacional se crea mediante acuerdo constitutivo de garantía, se prevé –dado que ya existe– en contratos de compraventa con reserva de dominio y en contratos de arrendamiento. Así, GOODE, R., “The International Interest...”, op.cit., pp. 22 y s.

“para identificarlos o individualizarlos” (art. 13.2ª LHM) y que, en el caso concreto de los vagones particulares, éstos se identifiquen “por la serie y número de ejes, número dentro de su serie, carga, casa constructora, año de la construcción y las demás circunstancias que en cada caso se estimen precisas” (art. 35.2 LHM)<sup>291</sup>.

### 2.3.2 Identificación a efectos de inscribir la garantía en el Registro internacional

Ahora bien, el que la descripción baste para constituir una garantía internacional sobre los vehículos en cuestión no significa que sea suficiente para fundamentar su inscripción registral<sup>292</sup> y, de esta forma, volverla oponible frente a terceros<sup>293</sup>. En este sentido, para dotar a las garantías internacionales constituidas o previstas de acuerdo con el Convenio de Ciudad del Cabo de la necesaria publicidad, el artículo 16 del Convenio prevé la creación de un Registro internacional que no tiene que ser necesariamente el mismo para todas las categorías de objetos definidos en el artículo 2.3 (art. 16.2 del Convenio). De hecho, junto al ya existente Registro Internacional de hipotecas y otras garantías reales en la aviación<sup>294</sup>, se encuentra en proceso de creación el Registro Internacional correspondiente para el material rodante ferroviario<sup>295</sup>.

La insuficiencia a efectos registrales de la descripción facilitada para constituir la garantía deriva del hecho de que, junto al artículo V.1 del Protocolo, existe otro precepto, el

---

<sup>291</sup> Aunque el Derecho positivo español no lo reconozca así de forma expresa, la posibilidad de constituir la hipoteca sobre bienes futuros se niega por entender que tal prohibición se halla implícita en nuestro ordenamiento jurídico. Vid., por todos, GUILARTE ZAPATERO, V., “Artículo 106”, en: ALBALADEJO, M. / DÍAZ ALABART, S. (Dirs.), *Comentarios al Código Civil*, Tomo VII, Vol. 6º, Edersa, Madrid 2000, pp. 106 y s.

<sup>292</sup> Así también ROSEN, H., “The Luxembourg Rail Protocol: a Major Advance for the Railway Industry”, en: *ULR/RDU*, vol. XII (2007), p. 432; TRAAAR, TH., “Das Protokoll von Luxemburg...”, op.cit., pp. 107 y s.

<sup>293</sup> Oponibilidad que afectará, principalmente, a los titulares de otras garantías internacionales, a los acreedores que intenten una acción ejecutiva, al administrador concursal, así como a futuros adquirentes del bien. Así, VENEZIANO, A., “La Convenzione di Città del Capo...”, op.cit., p. 52.

<sup>294</sup> Al respecto, por todos, HONNEBIER, P., “The Cape Town Convention...”, p. 21 y ss.

<sup>295</sup> El último borrador de Reglamento del citado Registro, las *Draft Regulations for the International Registry*, data de 4 de diciembre de 2007, elaborado por el *Comité preparatorio relativo al establecimiento de un Registro Internacional para el material rodante ferroviario de acuerdo con el Protocolo de Luxemburgo* (PrepCom/1/Doc.3/PROP REV). De acuerdo con la Resolución No. 3 de la Conferencia Diplomática para aprobar el Protocolo de Luxemburgo, publicada en el Acta Final de dicha Conferencia, será Luxemburgo el Estado que acogerá el Registro Internacional de material rodante ferroviario.

artículo XIV, cuyos cuatro apartados rigen la identificación del material rodante para su inscripción en el Registro. Como efecto inmediato, la falta de inscripción en el Registro internacional no afecta a la validez de la garantía internacional, pero sí la priva del efecto típico de la inscripción registral, la oponibilidad frente a terceros. Los efectos de la garantía no inscrita en caso de impago o de insolvencia del deudor habrán de determinarse, por tanto, de acuerdo con la ley que resulte de aplicación de conformidad con el artículo 5, apartados 3 y 4, del Convenio<sup>296</sup>.

El mayor problema a la hora de encontrar una fórmula apta para identificar el vehículo ferroviario en el ámbito internacional consistía en que los números identificativos inscritos en el lateral del vagón<sup>297</sup> solían actualizarse en cuanto cambiaba la titularidad del vehículo<sup>298</sup>. No era éste, por tanto, un criterio válido, y el Protocolo opta por la asignación, por parte del Registrador, de un número de identificación propio del Registro internacional a cada vehículo ferroviario concreto (art. XIV.1 del Protocolo). Dicho número identificativo deberá inscribirse en el vagón (lit. a) o estar vinculado a otros datos preexistentes e igualmente inscritos en el vagón, ya sea el nombre y el número de identificación del fabricante (lit. b), ya sea un número identificativo asignado por una autoridad nacional o regional (lit. c)<sup>299</sup>.

---

<sup>296</sup> Si resultase de aplicación el Derecho nacional español, el art. 90.2 de la Ley 22/2003, de 9 de julio (Ley concursal, LC) dispone que los créditos de los vendedores, arrendadores y financiadores en los supuestos de hipoteca mobiliaria, venta con reserva de dominio, arrendamiento o *leasing* sólo gozarán de privilegio especial sobre los bienes correspondientes (art. 90.1.5º LC) si la garantía se ha constituido de acuerdo con los requisitos y formalidades exigidas por la legislación especial. Será necesaria, por tanto, la inscripción del gravamen en el Registro de Bienes Muebles cuando se trata de hipotecas mobiliarias y ventas con reserva de dominio (vid., además del art. 15 de la Ley 28/1998, de 13 de julio, de Venta a Plazos de Bienes Muebles, el art. 3 LHM); la inscripción del *leasing* no es, sin embargo, requisito para su oponibilidad frente a terceros (vid. PARRA LUCÁN, M<sup>a</sup>.Á., “La función de garantía del leasing financiero mobiliario”, en: *Aranzadi Civil*, 3/2005, p. 2243).

Ya en 1965, la primera Ley de Ventas a Plazos de Bienes Muebles (Ley 50/1965, de 17 de julio) estableció en su art. 23.1 la necesidad de inscribir las reservas de dominio y las prohibiciones de disponer en el Registro creado *ad hoc*, para que éstas fueran oponibles frente a terceros, obligación que pervive en el art. 15.1 de la actual LVPBM. Si bien la disp. adic. primera de dicha Ley prevé la posibilidad de inscribir también los contratos de arrendamiento financiero, tal inscripción ni es constitutiva, ni tampoco supone un requisito de oponibilidad frente a terceros. Al respecto, MARCO SAAVEDRA, A., “Aspectos procesales de la Ley de Venta a Plazos de Bienes Muebles”, en: NIETO CAROL, U. (DIR.), *La Ley de Venta a Plazos de Bienes Muebles*, Lex Nova, Valladolid 2000, p. 298; PARRA LUCÁN, M<sup>a</sup>.Á., “La función de garantía...”, op.cit., pp. 2223 y ss.

<sup>297</sup> Se trata principalmente del número UIC al que antes nos referíamos (vid. nota 248).

<sup>298</sup> Al respecto, ROSEN, H., “The Regimen...”, op.cit., p. 33.

<sup>299</sup> Recuérdese que la Orden FOM/233/2006 dispone que el número identificativo que se asignará al material rodante ferroviario en el Registro Especial Ferroviario será la matrícula que corresponda de conformidad con las reglas de la UIC (para el material perteneciente a empresas ferroviarias) o con las



Tal vinculación a datos preexistentes (opciones b y c), sin embargo, no deja de plantear dudas acerca de su oportunidad: en primer lugar, porque –a diferencia de lo que ocurre en el material aeronáutico– no existe, a nivel internacional, ningún sistema unificado de identificación por parte de los fabricantes<sup>300</sup>; en segundo lugar, y ello es más grave, porque el número de matrícula o de identificación que la autoridad nacional o regional haya asignado al vehículo ferroviario está sujeto a modificaciones ulteriores en caso de cambios en la titularidad. Si la asignación de un número propio del Registro internacional se efectúa con la intención de establecer una referencia invariable, su vinculación a un número que puede variar a lo largo de la vida útil del vehículo puede hacer peligrar la eficacia de la garantía internacional creada al amparo del Convenio, máxime cuando la propia garantía puede constituirse cumpliendo unos requisitos de identificación del bien gravado mucho menos estrictos. Para paliar estos efectos nocivos, la Unión Europea ha creado un propio número de identificación de vehículos, el Número de Vehículo Europeo (NVE)<sup>301</sup> que, de acuerdo con el artículo 32.4 de la Directiva 2008/57, se asigna a los vehículos una sola vez.

Los principales problemas que pueden llegar a plantearse en este contexto son dos. El primero, relativo a la existencia de cargas en cierta medida “ocultas”, es consecuencia del propio carácter “limitado” del Registro, pues si bien la indicación de todos los números identificativos nacionales o regionales asignados al vehículo desde la entrada en vigor del Protocolo es requisito de validez de la inscripción (art. XIV.4 del Protocolo), la falta de

---

instrucciones de la Dirección General de Ferrocarriles (para material de titularidad distinta). Vid. *supra*, nota 248.

<sup>300</sup> ROSEN, H., “The Luxembourg Rail Protocol...”, *op.cit.*, p. 434; TRAAR, TH., “Das Protokoll von Luxemburg...”, *op.cit.*, p. 108 (nota 42).

<sup>301</sup> En este sentido, el art. 14, apartados 4 y 5, de la Directiva 2001/16/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 19 de marzo de 2001, relativa a la interoperabilidad del sistema ferroviario convencional (hoy art. 33 de la Directiva 2008/57), obliga a los Estados miembros a crear un registro específico, llamado “Registro nacional de vehículos”, para el que la Decisión nº 2007/756/CE, de 9 de noviembre de 2007, prevé un sistema propio de numeración de los vehículos. En su virtud, el llamado *Número de Vehículo Europeo* (NVE, art. 32 de la Directiva 2008/57) ha de determinarse de conformidad con la Especificación técnica de interoperabilidad (ETI) “Explotación y gestión del tráfico” (Anexo P), aprobada por la *Decisión nº 2006/920/CE de la Comisión, de 11 de agosto de 2006, sobre la especificación técnica de interoperabilidad referente al subsistema «Explotación y gestión del tráfico» del sistema ferroviario transeuropeo convencional*, la determinación del número de identificación debería hacerse de conformidad con esta norma. Lamentablemente, la terminología no es idéntica en todos los textos comunitarios, puesto que la citada Decisión nº 2007/756 se refiere a él como el Número Europeo del Vehículo (NEV). Asimismo, el Registro nacional de vehículos puede encontrarse bajo el nombre de “Registro de matriculación nacional”.

comunicación –contraria a las exigencias de la buena fe<sup>302</sup>– de la modificación del número nacional una vez realizada la inscripción no conlleva la invalidación del asiento. Así, puede darse el caso de que un tercero realice una consulta al Registro internacional con el número nacional o regional actualmente asignado al vehículo y obtenga una respuesta negativa, confiando en su consecuencia (erróneamente) en la ausencia de gravámenes sobre el bien objeto de la consulta.<sup>303</sup> Aun a pesar de que el problema parece quedar resuelto en el interior de la Unión Europea con la aplicación del NVE, queda patente, con todo, que el Registro internacional no reclama para sí la aplicación del principio de fe pública registral: no se presume que todos los datos relativos al bien consten en el Registro, ni tampoco que todos los datos inscritos sean ciertos.<sup>304</sup>

El segundo problema en torno al artículo XIV del Protocolo se plasma en un posible conflicto de competencias entre la Unión Europea y los diferentes Estados miembros. De acuerdo con el artículo XIV.2 del Protocolo, serán los Estados contratantes quienes deban realizar la declaración tendente a permitir la vinculación del número de identificación internacional a un número nacional o regional. Ahora bien, toda vez que la Comunidad Europea ha asumido competencias en materia de registros nacionales de matriculación<sup>305</sup> creemos que la competencia de la Comunidad en este ámbito es exclusiva, en aplicación de la jurisprudencia del Tribunal de Justicia en el asunto AETR, de acuerdo con la que la Comunidad ostenta competencia externa no sólo cuando así deriva de forma explícita de las

---

<sup>302</sup> La obligación de comunicar cualquier modificación en el número de identificación nacional o regional al Registro, recogida inicialmente en el art. V.7 del borrador de Protocolo, se halló plasmada, hasta la publicación de la última versión de 7 de diciembre de 2007, en el art. 7 de las *Draft Regulations for the International Registry*. Esta norma preveía que “[t]he Debtor shall, and the Creditor may, provide the International Registry with any new national or regional identification number allocated during the currency of the registration of the relevant interest”. Cfr. también MUTZ, G., “Das internationale Register für Internationale Sicherheiten an Eisenbahnrollmaterial”, en: *Z.Int.Eisenb.*, vol. 111 (2003), p. 41.

<sup>303</sup> Así también TRAAR, TH., “Das Protokoll von Luxemburg...”, op.cit., p. 108.

<sup>304</sup> En este sentido, VAN ERP, S., “The Cape Town Convention: a Model for a European System of Security Interests Registration?”, en: *ERPL*, 1/2004, p. 100.

<sup>305</sup> La obligación de establecer tales registros nacionales de matriculación se establecía en el antecitado art. 14, apartados 4 y 5, de la Directiva 2001/16 y se encuentra hoy en el art. 33 de la Directiva 2008/57, regulándose la estructura de los registros de forma exhaustiva en la Decisión nº 2007/756/CE (vid. *supra*, nota 299). La citada Decisión prevé, asimismo, que los diferentes registros nacionales integrarán, junto con el llamado registro virtual de matriculación como motor de búsqueda central de la Agencia Ferroviaria Europea, el registro virtual centralizado de matriculación europeo.

normas del Tratado, sino también cuando la Comunidad ha legislado en el ámbito en cuestión en el ejercicio de su competencia legislativa interna<sup>306</sup>.

En consecuencia, será la propia Comunidad quien, una vez tramitada la adhesión al Convenio y al Protocolo, deba efectuar la declaración relativa a la vinculación del número de identificación internacional a su propio sistema<sup>307</sup>. Es por ello que creemos que la declaración unilateral de alguno de los Estados miembros de vincular el número de identificación internacional a su propio registro nacional supondría una extralimitación competencial y comportaría, por tanto, una vulneración del Tratado de Roma.

### 2.3.3 La garantía internacional futura

Ya se ha visto que la legislación española no permite la constitución de hipotecas mobiliarias sobre bienes futuros, ni tampoco la inscripción de precontratos o actos preparatorios de otras garantías inscribibles, como por ejemplo el precontrato de venta a plazos de un bien mueble<sup>308</sup>. El Convenio de Ciudad del Cabo, en cambio, permite la inscripción de garantías internacionales futuras –es decir, la mera posibilidad de que en el futuro llegue a existir una garantía internacional– (art. 16.1 lit. a del Convenio) e incluso mantiene, en caso de que la garantía internacional llegue a constituirse cumpliendo los requisitos del artículo 7, el rango de acuerdo con la fecha de inscripción de la garantía futura (art. 19.4 del Convenio). Para ello será necesario que, en el momento de constituirse la garantía internacional, la inscripción de la garantía futura esté vigente aún y que el objeto sobre el que recae la garantía futura se halle identificado de manera suficiente<sup>309</sup>.

---

<sup>306</sup> Sobre la evolución de la jurisprudencia comunitaria en esta materia vid., con detalle, *supra*, Cap. I, II.1.3.

<sup>307</sup> Con idéntico resultado, TRAAR, TH., “Das Protokoll von Luxemburg...”, *op.cit.*, p. 108 (nota 44). De hecho, el Anexo a la Decisión nº 2007/756/CE prevé en su apartado 2.1 *in fine* que la clave para vincular el registro virtual de matriculación de la Comunidad Europea y el Registro internacional del Protocolo de Luxemburgo será el número europeo de identificación (NEV/NVE), asignado de acuerdo con la ETI “Explotación y gestión del tráfico”.

<sup>308</sup> Así, el art. 6.1.a) de la Ordenanza para el Registro de Venta a Plazos de Bienes Muebles, aprobada por Orden del Ministerio de Justicia de 19 de julio de 1999. Al respecto vid. MARTÍNEZ-GIJÓN MACHUCA, P., “Los registros mercantil y de bienes muebles...”, *op.cit.*, p. 109.

<sup>309</sup> Vid. art. 19.4 del Convenio, así como GOODE, R., “The International Interest...”, *op.cit.*, pp. 34 y s.

Entendemos, por ello, que en el ámbito de aplicación del Convenio de Ciudad del Cabo podrán inscribirse garantías no sólo sobre bienes existentes en el momento de efectuarse la inscripción, sino también sobre bienes futuros, es decir, cuya construcción no haya terminado aún, pero cuya identificación pueda realizarse de manera inequívoca, por ejemplo por habersele asignado ya un número identificativo por parte del fabricante<sup>310</sup>. De esta manera, se protegen de manera eficaz los derechos de todos aquellos que puedan estar interesados en ver respaldado un crédito futuro con una garantía internacional, máxime cuando el artículo 29.1 lit. a del Convenio declara que la existencia de garantías anteriores no inscritas ni siquiera perjudica al acreedor de mala fe que, aun teniendo conocimiento de dicha garantía, inscribe su derecho en el Registro internacional<sup>311</sup>.

#### 2.4 Ventajas e inconvenientes de la garantía internacional

Ya se ha visto que la constitución de una garantía internacional puede realizarse de una manera muy sencilla, sin que por ello se vea mermada su eficacia. A continuación trataremos de dibujar a grandes rasgos las ventajas e inconvenientes que supone la garantía internacional desde tres puntos de vista distintos: primero, en cuanto a los gastos de constitución de la garantía; segundo, respecto del sistema de *notice filing*; y, tercero, en lo que a la ejecución del bien gravado se refiere, tanto si se trata de una ejecución singular como en el marco del concurso del deudor.

---

<sup>310</sup> En caso de que el fabricante venda este mismo objeto de forma incondicional, el comprador lo adquirirá gravado con las garantías que consten inscritas en el Registro en el momento de la venta (art. 29.3 del Convenio). Lo propio ocurre cuando lo que se celebra es un contrato de compraventa con reserva de dominio o de arrendamiento financiero, en los que el comprador condicional o el tomador del *leasing* adquiere los derechos sobre el bien gravados con la garantía inscrita con anterioridad (art. 29.4 del Convenio). Al respecto, GOODE, R., *Convention on International Interests...*, op.cit., pp. 17 y s.

<sup>311</sup> Paradigmático es el caso del vendedor condicional que se reserva el derecho de propiedad sobre la cosa vendida, cuya falta de inscripción inmediata puede llevar a que un acreedor posterior (garantizado en virtud, por ejemplo, de un contrato constitutivo de garantía internacional) le supere en rango, incluso en el caso de que éste conociera la existencia de la reserva de dominio. Ya se ha visto que en el Derecho nacional español, la necesidad de inscribir la hipoteca mobiliaria o la reserva de dominio para que ésta pueda dar lugar a un privilegio especial deriva de la propia legislación concursal (vid. art. 90.2 LC).

### 2.4.1 Gastos de constitución de una garantía internacional

Cualquier persona puede constituir, mediante contrato privado, garantías mobiliarias internacionales sobre los bienes de los que puede disponer, sin que sea necesaria la intervención de un fedatario público<sup>312</sup>, lo cual supone un abaratamiento notable de los costes de constitución. Tratándose de un documento privado, tampoco podría exigirse en España el pago del impuesto sobre actos jurídicos documentados, dado que éste sólo grava las escrituras públicas y aquellos documentos mercantiles que realicen una función de giro<sup>313</sup>. Finalmente, también los gastos de inscripción en el Registro correspondiente serán previsiblemente más bajos que los que se deban en virtud de las diferentes legislaciones nacionales, ya que el registro es completamente informatizado<sup>314</sup> (el Registrador sólo debe velar por el correcto funcionamiento del Registro y no comprueba ni la capacidad de los intervinientes, ni la validez del consentimiento a la inscripción, ni la veracidad de la situación fáctica<sup>315</sup>) y las tasas se establecerán de forma tal que (sólo) permitan la recuperación de los gastos de establecimiento, implementación y operación del Registro<sup>316</sup>, aun a pesar de que el propio

---

<sup>312</sup> Como acertadamente subraya HONNEBIER, B.P., “The Cape Town Convention and International Registry for Mortgages and other Secured Interests in Aircraft”, en: *Notarius International*, 1-2/2006, p. 24, no se precisa de escritura pública para que una garantía pueda acceder al Registro, ya que basta con que la inscriba “cualquiera de las partes con el consentimiento de la otra” (art. 20.1 del Convenio). Vid. también VAN ERP, S., “The Cape Town Convention...”, op.cit., p. 104.

<sup>313</sup> Vid. art. 33 de la Ley del impuesto sobre transmisiones patrimoniales y actos jurídicos documentados, aprobada por RDLeg 1/1993, de 24 de septiembre de 1993.

<sup>314</sup> Cfr. art. 3 de las *Draft Regulations for the International Registry*. Vid. también CÁMARA LAPUENTE, S., “Los sistemas registrales en el marco del Derecho privado europeo: reflexiones comparatistas sobre la inscripción registral como formalidad de los contratos”, en: *ADC*, vol. LVII (2004), pp. 962 y s., 973 y s.; MUTZ, G., “Das internationale Register...”, op.cit., p. 40; VAN ERP, S., “The Cape Town Convention...”, op.cit., pp. 98, 104. Respecto del Protocolo aeronáutico, HONNEBIER, B.P., “The Cape Town Convention...”, op.cit., p. 24.

<sup>315</sup> Así se desprende del art. 28 del Convenio, relativo a la responsabilidad del Registrador, cuando establece que “[e]l Registrador no será responsable [...] por la inexactitud factual de la información recibida”, así como de su art. 18.2, de acuerdo con el que “[e]l Registrador no estará obligado a verificar si efectivamente el consentimiento para la inscripción [...] ha sido dado o si es válido”. Vid. también CÁMARA LAPUENTE, S., “Los sistemas registrales...”, op.cit., p. 978.

<sup>316</sup> DUPONT, PH. / VON BODUNGEN, B. / ROSEN, H., “A Summary of the Luxembourg Protocol to the Convention on International Interests in Mobile Equipment on Matters Specific to Railway Rolling Stock”, en: <http://www.railworkinggroup.org>, ap. 16. De hecho, el Protocolo no entrará en vigor hasta que la Secretaría de la Autoridad supervisora del Registro (en el caso del Protocolo de Luxemburgo, la OTIF) no haya certificado la operatividad del Registro (art. XXIII.1 lit. b en relación con el art. XXII.8 del Protocolo), operatividad que ha de entenderse referida también a un número suficiente de Estados contratantes para garantizar la financiación del Registro. En este sentido, BURMAN, H., “Introductory Note...”, op. y loc. últ. cit.

También apuntan en el sentido de que la constitución de una garantía al amparo del Protocolo de Luxemburgo supondrá una reducción considerable de gastos, MUTZ, G., “Le régime international pour les

artículo XVI del Protocolo de Luxemburgo prevé la posibilidad de que el Registrador obtenga, a través de la gestión del Registro, un beneficio empresarial adecuado<sup>317</sup>.

Al margen de las ventajas económicas directamente relacionadas con la constitución de la garantía internacional, el hecho de que el Convenio de Ciudad del Cabo y el Protocolo de Luxemburgo proporcionan un marco jurídico uniforme en el ámbito de las garantías sobre bienes destinados al tráfico internacional, junto con la facilidad de recuperar el bien en caso de impago del crédito garantizado, hará –como así ha quedado demostrado en el ámbito de las garantías sobre aeronaves– que la obtención de un crédito sea más fácil, a la par de suponer una bajada de los intereses relacionados con la concesión del mismo.<sup>318</sup> En definitiva, el riesgo asociado a la movilidad del bien puede reducirse a un mínimo, aumentando la seguridad y la confianza de los bancos, inversores y demás otorgantes de créditos, así como de las compañías de *leasing* y de los vendedores con pacto de reserva de dominio.

#### **2.4.2 Notice filing, deed filing y registro con control de legalidad**

Siguiendo la estela marcada por el artículo 9 del *Uniform Commercial Code* estadounidense, la garantía internacional se perfecciona –es decir, deviene oponible frente a terceros– desde el momento de la inscripción (*filing*) de un aviso (*notice*) de la garantía en el Registro internacional<sup>319</sup>, pero sin que la inscripción sea un requisito para la validez de la garantía. Este sistema difiere del modelo heterogéneo seguido en España: de la hipoteca mobiliaria y de la hipoteca naval, porque aquí la falta de inscripción priva al acreedor de los efectos típicos de la

---

garantías...”, op.cit., p. 248; ROSEN, H., “An Overview of the Draft Rail Protocol: A Significant Step Forward for the Rail Industry”, en: UNIDROIT SECRETARY, “Explanatory Report of the Draft Protocol on Matters Specific to Railway Rolling Stock”, UNIDROIT/OTIF 2006, *DCME-RP – Doc. 4*, ap. 5 (p. 21); STANFORD, M.J., “The New Regimen...”, op.cit., p. 16. Respecto del Registro de garantías sobre aeronaves, HONNEBIER, B.P., “The Cape Town Convention...”, op.cit., p. 24.

<sup>317</sup> La Comisión de expertos gubernamentales, encargada de la redacción del Protocolo, creyó poco realista la posibilidad de sacar a licitación el contrato para la llevanza del Registro si no se preveía el derecho del Registrador a obtener ganancias. Así, ROSEN, H., “An Overview of the Draft Rail Protocol...”, op.cit., Art. XVIII, ap. 4 (p. 44).

<sup>318</sup> Así también, ROSEN, H., “The Luxembourg Rail Protocol...”, op.cit., p. 438. Es por ello que la UIP, como representante de los intereses de los titulares de vagones particulares, ha manifestado su interés en que el Protocolo relativo al material rodante ferroviario entre en vigor cuanto antes. Vid. OTIF/UNIDROIT, “Projet de Convention relative aux garanties internationales portant sur des matériels d’équipement mobiles”, en: *Z.Int.Eisenb.*, vol. 108 (2000), p. 145.

<sup>319</sup> Vid., entre otros, HARRIS, S.L., “The International Rail Registry”, en: *ULR/RDU*, vol. XII (2007), p. 547. Respecto del art. 9 UCC, FERNÁNDEZ DEL POZO, L., *El registro de bienes muebles*, op.cit., pp. 37 y s.

garantía; y de la reserva de dominio en la venta a plazos y, en menor medida, en el *leasing*, donde lo que se inscribe es el propio contrato que crea la garantía.

Si no se inscribe todo el documento (*deed filing*) y no existe calificación registral que verifique la legalidad de los datos aportados *ex ante* (cfr. art. 18 LH)<sup>320</sup>, será el propio inversor potencial quien deba recabar la información necesaria, ya sea del propio deudor, ya sea del acreedor garantizado inscrito<sup>321</sup>, e investigar la concurrencia de todos los requisitos esenciales para la constitución de la garantía internacional, en definitiva, la existencia o no de la misma. Este sistema, capaz de aminorar el coste de constitución de la garantía, puede suponer un gasto adicional para todas aquellas personas que quieran informarse sobre los gravámenes que pesen sobre un bien concreto<sup>322</sup>. Probablemente, la incidencia del sistema diseñado por el Convenio de Ciudad del Cabo en los costes relacionados con la constitución y la realización de garantías internacionales ha de evaluarse según un criterio de análisis económico del Derecho<sup>323</sup>, en cuya virtud el sistema de *notice filing* puede considerarse eficiente desde el punto de vista económico en la medida en que los gastos incurridos *ex post* no superen el coste de constitución de la garantía.<sup>324</sup>

Los efectos negativos de la falta de control de la inscripción pueden paliarse, al menos en un primer momento, a través de un diseño adecuado de los “puntos de acceso” nacionales

---

<sup>320</sup> El gasto adicional asociado al sistema de inscripción de documentos y, sobre todo, a la calificación preliminar por parte del Registrador puede resultar injustificado cuando se trata de bienes muebles (así, AESCHLIMANN, L. / FOËX, B., “Sûretés mobilières: limites et réforme du droit suisse”, en: THÉVENOZ, L. / BOVET, CH. (DIRS.), *Journée 2005 de droit bancaire et financier*, Schulthess, Ginebra/Zurich/Basilea 2006, p. 36), haciendo peligrar la viabilidad del proyecto de Registro internacional (CÁMARA LAPUENTE, S., “Los sistemas registrales...”, op.cit., p. 976).

<sup>321</sup> Así, HONNEBIER, B.P., “The Cape Town Convention...”, op.cit., p. 24; MUTZ, G., “Das internationale Register...”, op.cit., p. 40; VAN ERP, S., “The Cape Town Convention...”, op.cit., p. 104.

<sup>322</sup> Como acertadamente subraya CÁMARA LAPUENTE (“Los sistemas registrales...”, op. y loc. ult. cit.), los sistemas de inscripción de titularidades que cuenten con un control de entrada de la información generan menos conflictividad. Como consecuencia de la falta de un control exhaustivo de legalidad y de la fe pública registral, la publicidad del Registro Internacional no es suficiente para fundar adquisiciones *a non domino* de terceros de buena fe.

<sup>323</sup> En sentido parecido, DAVIES, I., “The Reform...”, op.cit., pp. 309 y s.

<sup>324</sup> MÉNDEZ GONZÁLEZ (“Seguridad del tráfico versus seguridad de los derechos: un falso dilema”, en: AA.VV., *Estudios jurídicos en homenaje al profesor Luis Díez-Picazo*, Tomo III, Thomson-Civitas, Madrid 2003, pp. 4037-4061) defiende, con carácter general, que los sistemas de inscripción de derechos son más eficientes desde el punto de vista económico.

(art. XIII del Protocolo de Luxemburgo<sup>325</sup>). En este sentido, la designación del Registro de Bienes Muebles o de cualquier otro registro jurídico como punto de entrada nacional en España puede garantizar un control de legalidad *ex ante*, pero puede igualmente, en ausencia de cualquier indicación al respecto en el Convenio y en el Protocolo, suponer un mayor coste de la operación. Asimismo, la existencia de exigencias de control dispares en los distintos puntos de acceso nacionales puede generar una cierta asimetría en la calidad de la información en función del Estado que haya transmitido los datos<sup>326</sup>.

### 2.4.3 Ejecución del bien e insolvencia del deudor

La eficacia de la garantía internacional en caso de impago por parte del deudor es la auténtica piedra angular del sistema de Ciudad del Cabo, y ello debido a dos razones fundamentales: la prioridad de la garantía internacional inscrita frente a cualquier otra garantía no inscrita o inscrita con posterioridad, así como las facultades de satisfacer el crédito en caso de impago (ya sea en un procedimiento de insolvencia, ya sea fuera de él) del deudor.

#### *a) Rango de la garantía internacional*

En primer lugar, el artículo 29 del Convenio, relativo al rango de las garantías concurrentes, establece que “[u]na garantía inscrita tiene prioridad sobre cualquier otra inscrita con posterioridad y sobre una garantía no inscrita”. Así, la inscripción no sólo es un requisito para la perfección de la garantía, sino que determina asimismo la prioridad de ésta frente a otros derechos de garantía, con la particularidad de que la garantía internacional inscrita goza

---

<sup>325</sup> De acuerdo con el primer párrafo del citado precepto, los Estados contratantes pueden designar, mediante declaración en este sentido, puntos de acceso nacionales, a través de los que los interesados que hayan constituido una garantía internacional pueden o deben presentar los datos necesarios para la inscripción. El segundo párrafo se encarga de precisar que, si la utilización de los puntos de acceso se establece como obligatoria, no lo será respecto de la notificación de enajenaciones (los arts. 41 del Convenio y XVII del Protocolo permiten la inscripción de avisos de enajenación del material ferroviario, a efectos meramente informativos).

Una propuesta similar de puntos de acceso nacionales se ha formulado para el establecimiento de un registro europeo de matriculación de aeronaves. Así, MARTÍNEZ CABALLERO, I., “Registro Europeo de Aeronaves”, en: *XXX Jornadas Iberoamericanas de Derecho Aeronáutico y del Espacio y de la Aviación Comercial*, Málaga 2000, pp. 286 y ss., en particular, 288 y s.

<sup>326</sup> Así, CÁMARA LAPUENTE, S., “Los sistemas registrales...”, op.cit., p. 977.



de prioridad frente a cualquier otro derecho de garantía, incluso cuando éste se haya inscrito con anterioridad en un registro nacional<sup>327</sup>. Aun a pesar de que la inscripción en el Registro es facultativa y no condiciona la existencia de la garantía internacional, la configuración del sistema de prioridades hace que el acreedor resulte *de facto* obligado a efectuar la inscripción si no quiere ver perjudicada su garantía frente a otros acreedores posteriores (*prius in tempore, potior en iure* o regla *first-in-time*).<sup>328</sup>

Puesto que la garantía internacional inscrita prevalece sobre una garantía nacional no inscrita en el Registro internacional incluso cuando ésta no pueda inscribirse en virtud de una declaración de un Estado, emitida de conformidad con el artículo 50 del Convenio, que exceptúe determinadas transacciones nacionales del ámbito de aplicación del Convenio<sup>329</sup>, el artículo 16.1 lit. d en relación con el artículo 1 lit. t del Convenio prevé la posibilidad de inscribir un aviso de garantía nacional en aras de mantener el rango del acreedor garantizado.

Más dudosa resulta la posición que pueda corresponder a la garantía internacional en el actual sistema de clasificación y prelación de créditos en los artículos 1.922 y ss. Cc<sup>330</sup>. En cuanto a la hipoteca mobiliaria, ésta no figura entre los derechos preferentes con relación a determinados bienes muebles del deudor, enumerados en el artículo 1.922 Cc, ni tampoco, por ende, en el orden de prelación establecido respecto de estos mismos derechos en el artículo

---

<sup>327</sup> Vid., en particular, art. 50.2 del Convenio, que declara la aplicabilidad del art. 29 relativo al rango de los distintos derechos de garantía incluso cuando se trata de transacciones internas. La protección de la garantía internacional es, por tanto, más fuerte que la de las diferentes garantías nacionales. Al respecto, CÁMARA LAPUENTE, S., “Los sistemas registrales...”, op.cit., p. 978; GARCÍA SOLÉ, F. / GÓMEZ GÁLLIGO, F.J., *Derecho de los bienes muebles*, op.cit., p. 225; GOODE, R., *Convention on International Interests...*, op.cit., p. 108.

<sup>328</sup> Así también, HARRIS, S.L., “The International Rail Registry”, op.cit., pp. 534 y ss.

<sup>329</sup> En ausencia de tal declaración, y dada la facilidad de cumplir los requisitos para la constitución de una garantía internacional consignados en el art. 7 del Convenio, la práctica totalidad de las garantías creadas al amparo de cualquiera de las legislaciones nacionales tendrán, al mismo tiempo, la consideración de una garantía internacional y estarán sujetas al régimen de prioridad previsto en el art. 29 del Convenio, siempre y cuando el deudor esté situado en un Estado contratante (art. 3.1 del Convenio).

Téngase presente que el Derecho nacional puede prever la constitución de derechos de garantía, no *ex contractu* sino *ex lege*, que, sin embargo, no prevalecerán sobre la garantía internacional, a no ser que el Estado correspondiente haya efectuado una declaración de conformidad con el art. 39.1 del Convenio que establezca el carácter prioritario de tales derechos. Por lo demás, cualquier Estado contratante puede declarar que determinadas categorías de derechos de garantía no contractuales son susceptibles de inscripción en el Registro internacional, en cuyo caso el régimen aplicable será el de las garantías internacionales (art. 40 del Convenio).

<sup>330</sup> Respecto de la ley aplicable a las garantías reales sobre vagones y locomotoras, el art. 10.2. Cc dispone que “[...] los medios de transporte por ferrocarril, así como todos los derechos que se constituyan sobre ellos, quedarán sometidos a la Ley del lugar de su [...] matrícula o registro”.

1.926 Cc. Parece lícito entender, sin embargo, que los créditos garantizados con hipoteca mobiliaria o prenda sin desplazamiento han de gozar, dada su finalidad y fundamento idénticos, del mismo tratamiento que los créditos pignoraticios que, de acuerdo con el artículo 1.922, 2ª alternativa, Cc gozan de preferencia en el cobro. Respecto del orden de prelación o rango, “[e]l crédito pignoraticio excluye a los demás hasta donde alcance el valor de la cosa dada en prenda” (art. 1.926, 1ª alt., Cc). El acreedor garantizado con hipoteca mobiliaria tendrá, por tanto, la facultad de cobrar su crédito con cargo al vehículo ferroviario hipotecado, con exclusión de todos los demás acreedores, hasta el límite del valor del bien. En el caso de que otro acreedor pretenda trabar un embargo o instar la ejecución del bien, el acreedor hipotecario deberá interponer una tercería de mejor derecho en aras de salvaguardar su preferencia.

La garantía internacional constituida sobre un vehículo ferroviario e inscrita en el Registro Internacional, por su parte, superaría en rango a la hipoteca mobiliaria no inscrita en dicho Registro, aun cuando conste inscrita en el Registro de Bienes Muebles español (arts. 29 y 50.2 del Convenio) e incluso cuando el titular de la garantía internacional haya conocido la existencia de una hipoteca mobiliaria nacional anterior (art. 29.2 lit. b del Convenio).

Este orden de prelación podría sufrir un cambio importante si se llegase a aprobar el *Proyecto de Ley sobre concurrencia y prelación de créditos en caso de ejecuciones singulares* de 21 de julio de 2006<sup>331</sup> que, si bien con un retraso considerable<sup>332</sup>, prevé la reforma de la normativa en materia de clasificación y prelación de créditos en el Código Civil (arts. 1.912, 1.922 y ss. Cc). En su virtud, desaparecería la diferenciación entre bienes muebles e inmuebles del deudor y se establecería un único orden de prelación. Como no puede ser de otra forma, los créditos garantizados mediante hipoteca mobiliaria o prenda sin desplazamiento seguirían gozando de preferencia especial (art. 1.922, 4ª alt.), pero conviene realizar algunas precisiones en cuanto al orden de prelación.

En este sentido, el nuevo artículo 1.927 Cc, apartado primero, en relación con el artículo 1.922 Cc antepondría dos créditos preferentes a las hipotecas mobiliarias: los créditos

---

<sup>331</sup> BOCG (Congreso de los Diputados), VIII Legislatura, Serie A, 8 de septiembre de 2006.

<sup>332</sup> La disp. final trigésima tercera de la Ley Concursal preveía un plazo de seis meses desde su entrada en vigor para que el ejecutivo presentara tal proyecto a las Cortes.

salariales sobre los objetos elaborados por los trabajadores y los créditos por razón de tributos que graven periódicamente el bien (v.gr. los impuestos de matriculación). Pero además, el nuevo artículo 1.927, apartado segundo, Cc consagraría, también en el ámbito de las ejecuciones singulares, lo que en materia concursal ha venido en denominarse el “superprivilegio salarial”, ya que “*los créditos por salarios de los treinta últimos días de trabajo y en cuantía que no supere el doble del salario mínimo interprofesional, gozarán de preferencia frente a cualquiera otros créditos contra el empresario y sobre cualesquiera bienes o derechos de su propiedad*”.<sup>333</sup> Sin embargo, estos créditos privilegiados sólo tendrán prioridad sobre la garantía internacional inscrita si España, a la hora de ratificar el Convenio y el Protocolo o en un momento posterior, efectúa una declaración de conformidad con el artículo 39.1.a) del Convenio.

Finalmente, conviene tener presente que se asimilarían a los créditos garantizados con hipoteca o prenda sin desplazamiento los créditos nacidos a favor de los vendedores y financiadores en contratos de compraventa a plazos con reserva de dominio, prohibición de disponer o condición resolutoria en caso de falta de pago, así como los créditos de los arrendadores en el *leasing*, cuando el contrato correspondiente haya sido formalizado en un documento que lleve aparejada ejecución o haya sido inscrito en el Registro Público correspondiente, esto es, el de Bienes Muebles (art. 1.922, 4ª alt., litt. a y b, Cc). Además de poder exigir el cumplimiento del contrato, en cuyo caso la ejecución quedará sujeta al orden de prelación consignado en el Código Civil, el vendedor que se haya reservado el dominio o el arrendador financiero podrán hacer uso de la facultad de resolver el contrato y recuperar el bien. En el caso de que se promueva un procedimiento de apremio por parte de otro acreedor, el vendedor o arrendador deberá hacer valer su derecho a que se sobresea de oficio el procedimiento (si el bien se halla inscrito en el Registro de Bienes Muebles) o interponer una tercería de dominio antes de que se produzca la adquisición por parte de un tercero (si no se ha efectuado la inscripción).<sup>334</sup>

---

<sup>333</sup> Téngase presente, sin embargo, que ambos privilegios salariales vienen recogidos ya en el art. 32 del Estatuto de los Trabajadores de 1995, aprobado por Real Decreto Legislativo 1/1995, de 24 de marzo.

<sup>334</sup> Así, GARCÍA SOLÉ, F. / GÓMEZ GÁLLIGO, J.F., *Derecho de los bienes muebles*, op.cit., pp. 155 y ss. En sentido parecido, SANCIÑENA ASURMENDI (“La disposición forzosa de los bienes vendidos con reserva de dominio”, en: AA.VV., *Estudios jurídicos en homenaje al profesor Luis Díez-Picazo*, op.cit., pp. 4309 y ss.) entiende que la necesidad de hallarse inscrita la reserva de dominio opera sólo en el ámbito de la adquisición por parte de terceros de buena fe, pero no cuando se trata de la traba de un embargo sobre el bien, por lo que podría prosperar, en este caso, la tercería de dominio interpuesta por el vendedor, aun cuando no se haya procedido a la inscripción de la reserva en el Registro de Bienes Muebles.

**b) Facultades del acreedor en caso de incumplimiento**

En segundo lugar, y tal vez sea ésta la auténtica razón de peso que haya motivado la elaboración de un texto uniforme, el Convenio de Ciudad del Cabo contempla, al margen de las normas sobre prelación de créditos, normas materiales que serán de aplicación en caso de incumplimiento por parte del deudor. Para que dicho incumplimiento desencadene las consecuencias previstas en el Convenio, aquél ha de “*priva[r] sustancialmente al acreedor de aquello que tiene derecho a esperar en virtud del contrato*” (art. 11.2 del Convenio), sin perjuicio de que las partes en el acuerdo constitutivo de la garantía pueden (y suelen) convenir por escrito qué casos constituyen incumplimiento “*o permiten la aplicación de las medidas y el ejercicio de los derechos*” consignados en el Convenio (art. 11.1).

Dado que el perjuicio de los derechos del acreedor ha de ser sustancial, parece que el mero retraso en el pago no puede considerarse incumplimiento en el sentido propuesto por el Convenio de Ciudad del Cabo, salvo cuando aquél es significativo, persistente o intencionado, o cuando el acreedor ha hecho constar su interés especial en que el pago sea puntual.<sup>335</sup>

Una vez constatada la existencia de incumplimiento por parte del deudor, el acreedor garantizado podrá recurrir, siempre que el otorgante haya consentido en ello en algún momento, a alguna de las medidas previstas en el art. 8.1 del Convenio, en particular: a) tomar la posesión o el control de cualquier objeto gravado en su beneficio; b) vender o arrendar dicho objeto; o c) percibir o recibir todo ingreso o beneficio proveniente de la gestión o explotación de dicho objeto. Para el material rodante ferroviario, el artículo VII.1 del Protocolo añade otra medida al catálogo previsto en el artículo 8.1 del Convenio: hacer exportar y transportar físicamente el material rodante fuera del territorio donde se encuentre. En caso de que se trate de un contrato de compraventa con reserva de dominio o de arrendamiento, el vendedor condicional o el arrendador podrán rescindir el contrato y recuperar el bien (art. 10 del Convenio).

---

<sup>335</sup> Podrán tener la consideración de violación sustancial de los derechos del acreedor, asimismo, omisiones en relación con el seguro del objeto o su estado de reparación, así como los actos de disposición no autorizados con respecto al bien. Sobre esta cuestión vid., con detalle, GOODE, R., *Convention on International Interests...*, op.cit., pp. 76 y s.

En ambos tipos de medidas, la intervención de un órgano jurisdiccional será obligatoria sólo si el Estado contratante lo ha establecido así expresamente (arts. 13.2 y 10 lit. b *a contrario sensu*, 54.2 del Convenio) o cuando las partes no hayan dicho nada al respecto (art. 8.1 *a sensu contrario*), así como en caso de que se soliciten medidas provisionales (art. 13)<sup>336</sup>. Si el producto de la venta excede del crédito garantizado, la cuantía sobrante habrá de entregarse a los demás acreedores garantizados según el rango que les corresponda en aplicación del artículo 29 y, en su caso, al deudor (art. 8.6 del Convenio).<sup>337</sup> Sin embargo, esta posibilidad de “autoayuda” del acreedor, sin intervención de un Tribunal, tiene difícil encaje en los ordenamientos jurídicos continentales<sup>338</sup> y ofrece menos garantías a los acreedores de rango inferior, principalmente debido a que el acreedor que vende el objeto puede hacerlo por debajo del precio de mercado<sup>339</sup>, sin que la exigencia de que la medida se notifique, con suficiente antelación (14 días, art. VII.4 del Protocolo) y por escrito, a los demás acreedores o que aquélla ha de aplicarse de forma “*comercialmente razonable*” (art. 8.3) parezca suficiente para paliar los efectos apuntados<sup>340</sup>.

---

<sup>336</sup> Como medidas provisionales pueden solicitarse las siguientes: a) la conservación del objeto y su valor; b) la posesión, el control o la custodia del objeto; c) la inmovilización del objeto; y d) el arrendamiento, o la gestión del objeto y de los ingresos correspondientes. Vid. también TRAAR, TH., “Das Protokoll von Luxemburg...”, *op.cit.*, p. 106. El art. VIII.3 del Protocolo añade al elenco de medidas provisionales la venta del material rodante y la utilización del resultado de la misma, siempre y cuando el deudor y el acreedor así lo hubieran pactado.

Dado que la Unión Europea ha asumido competencias en el ámbito de la concesión de medidas provisionales o cautelares (cfr. art. 31 del Reglamento nº 44/2001 del Consejo, de 22 de diciembre de 2000, relativo a la competencia judicial, el reconocimiento y la ejecución de resoluciones judiciales en materia civil y mercantil), la Propuesta de Decisión del Consejo relativa a la firma del Convenio de Ciudad del Cabo (SEC[2002] 1308 final/2) prevé que, por un lado, la Unión declarará que la concesión de medidas provisionales “sólo podrá realizarse, cuando el demandado esté domiciliado en la Comunidad, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 31 del Reglamento nº 44/2001” por lo que, en particular, deberá existir una conexión real entre el objeto de las medidas solicitadas y la competencia territorial del Estado contratante del juez que conoce del asunto (STJCE de 17 de noviembre de 1998, as. C-391/95, ap. 40, si bien respecto del art. 24 del Convenio de Bruselas de 1968); por otro lado, aunque la Propuesta de Decisión sólo se refiere al Convenio base y al Protocolo aeronáutico, se deduce que, en su caso, la Unión no efectuará la declaración de conformidad con los arts. VIII.1 y XXVII.1 del Protocolo de Luxemburgo, y no podrá invocarse la venta del vehículo como medida provisional.

<sup>337</sup> Esta norma subraya el carácter accesorio de la garantía. Así, GOODE, R., *Convention on International Interests...*, *op.cit.*, pp. 71 y s.

<sup>338</sup> Sin perjuicio de que la propia LHM prevé, en sus arts. 87 y ss., un procedimiento ejecutivo extrajudicial en el que, sin embargo, es preceptiva la intervención de un notario para salvaguardar los intereses de todas las partes involucradas (art. 87.1ª LHM).

<sup>339</sup> MAURI, G., “The Cape Town Convention...”, *op.cit.*, pp. 649 y s.; SAGAERT, V., “The UNIDROIT Convention on International Interests in Mobile Equipment: a Belgian Perspective”, en: *ERPL*, 1/2004, pp. 85 y s.

<sup>340</sup> Así también, SAGAERT, V., “The UNIDROIT Convention...”, *op.cit.*, p. 86.

En cuanto al Tribunal competente para solicitar medidas ante el incumplimiento del deudor, se aprecia un conflicto entre la regulación del Convenio de Ciudad del Cabo y el COTIF. Éste rige en su artículo 12 § 5 que “[l]os vehículos ferroviarios sólo podrán ser embargados, en un territorio distinto del Estado miembro en que el poseedor tenga su sede social, en virtud de una sentencia dictada por la autoridad judicial de dicho Estado”. El artículo 42 del Convenio de Ciudad del Cabo permite, sin embargo, que sean las propias partes en el acuerdo de garantía quienes, mediante el pacto oportuno (escrito o no, siempre que cumpla con los requisitos formales de la ley del foro elegido, art. 42.2), determinen el Tribunal competente. Aun a pesar de que la competencia judicial consignada en el artículo 12 § 5 COTIF es exclusiva<sup>341</sup>, ha de entenderse válida la elección de foro al amparo del artículo 42 del Convenio de Ciudad del Cabo, ya que el artículo XX del Protocolo de Luxemburgo prevé que el Convenio prevalecerá sobre el COTIF en caso de que sus preceptos sean incompatibles.

Ahora bien, en el caso de que las partes hayan omitido pactar una cláusula de jurisdicción, entendemos que será de aplicación el artículo 12 § 5 COTIF, y el embargo podrá ordenarse sólo por el órgano jurisdiccional correspondiente del Estado donde el poseedor tenga su sede social. Esta norma se aplica a todos los vehículos ferroviarios, por tanto también a los vagones particulares, sea quien sea el propietario de los mismos.<sup>342</sup>

---

<sup>341</sup> Al contrario de lo que ocurre en las Reglas Uniformes CIM y CIV, donde se permite expresamente que las partes convengan en la fijación del Tribunal competente (cfr. arts. 57 § 1 RU CIV, 46 § 1 RU CIM).

<sup>342</sup> Al contrario de lo que ocurría bajo el anterior COTIF, donde el art. 18 § 3 se refería sólo a los vehículos que fueran propiedad del ferrocarril o del sujeto a cuyo nombre se hubiera matriculado el vagón particular. Al respecto, NORDSTRÖM, C., “Attention au leasing!”, op.cit., pp. 94 y s.

En concordancia con las RU CUV, el art. 12 § 5 COTIF establece que “[e]l término «poseedor» designará aquel que explote económicamente, de modo duradero, un vehículo ferroviario como medio de transporte, ya sea su propietario o posea el derecho a disponer del mismo”.

**c) Garantía internacional e insolvencia del deudor**

En cuanto a la insolvencia del deudor<sup>343</sup>, el artículo 30 del Convenio dispone que “una garantía internacional tiene efecto si la garantía fue inscrita antes del comienzo de dichos procedimientos y de conformidad con el presente Convenio”, es decir, antes del momento en que dichos procedimientos deben comenzar de acuerdo con la ley aplicable a la insolvencia (art. 1 lit. d). Por la vía de los artículos 40 y 50.2, la protección otorgada por el Convenio se amplía a los derechos y garantías no contractuales inscritas y a las garantías nacionales no inscribibles respecto de las cuales se hubiera inscrito el aviso o notificación correspondiente.<sup>344</sup>

Al margen de la norma general sobre el reconocimiento de la garantía internacional del artículo 30 del Convenio de Ciudad del Cabo, el Protocolo de Luxemburgo prevé, en su artículo IX, una serie de normas materiales para el caso de que se incoe un procedimiento de insolvencia contra el deudor. Su principal objetivo ha de buscarse en el deseo de superar el territorialismo presente en las diferentes normas concursales de origen nacional o supranacional, en particular, la aplicación de la Ley del Estado donde esté situado el bien – esto es, la *lex rei sitae*<sup>345</sup> – a todas aquellas garantías reales que recaigan sobre bienes que se encuentren en un Estado diferente del de la apertura del procedimiento de insolvencia<sup>346</sup>.

---

<sup>343</sup> Creemos justo resaltar que algunos de los principios que más adelante informarían el procedimiento concursal del Código de Comercio de 1885 y de la Ley de Suspensión de Pagos de 1922 (así, la votación del convenio por mayoría en los diferentes grupos de acreedores, posibilidad de la adhesión escrita al convenio, etc.) tiene su origen en la Ley para la quiebra de las Compañías de ferrocarriles, canales y demás obras públicas que se dictó, el 12 de noviembre de 1869, con el propósito de hacer frente a algunos de los problemas suscitados en el marco de la crisis económica sufrida por los ferrocarriles durante los años sesenta del siglo XIX y que no se habían presentado, con esta magnitud e incidencia para amplios sectores de la población, en ningún otro sector de la economía. Al respecto vid., con detalle, DUQUE DOMÍNGUEZ, J.F., “La modernización del Derecho concursal en el siglo XIX: el significado histórico de la Ley de 12 de noviembre de 1869 sobre la quiebra de las compañías de ferrocarriles”, en: AA.VV., *Estudios de Derecho mercantil...*, pp. 113-181.

<sup>344</sup> GOODE, R., *Convention on International Interests...*, op.cit., p. 114.

<sup>345</sup> Téngase presente, sin embargo, que, como enseguida veremos, en el ámbito de los vehículos ferroviarios, la normativa conflictual española (art. 10.2 Cc) prevé la aplicación, no de la *lex rei sitae*, sino de la Ley del Estado donde se hubiera inscrito el bien (*lex registri*).

<sup>346</sup> Aunque sólo resulta de aplicación a bienes situados en Estados no miembros de la Unión Europea, de acuerdo con el art. 201.1 LC, “[l]os efectos del concurso sobre derechos reales de un acreedor o de un tercero que recaigan en bienes o derechos de cualquier clase pertenecientes al deudor [...] y que en el momento de declaración del concurso se encuentren en el territorio de otro Estado se regirán exclusivamente por Ley de éste. La misma regla se aplicará a los derechos del vendedor respecto de los bienes vendidos al concursado con reserva de dominio”.

Aunque la remisión a la *lex rei sitae* es considerada manifiestamente inadecuada en el ámbito de los elementos de equipo móvil –éstos, en definitiva, carecen de un *situs* específico<sup>347</sup>, su aplicación en el concurso del deudor suele exceptuarse sólo en materia de derechos reales sobre buques y aeronaves, donde el punto de conexión se establece habitualmente en el lugar de registro del bien<sup>348</sup>.

Sin embargo, el régimen particular del Protocolo de Luxemburgo –que se ha calificado como muy favorable para el acreedor<sup>349</sup> al prever, bien la recuperación prácticamente inmediata del bien, bien la promesa por parte de la administración concursal o del síndico de satisfacer todas las deudas vencidas hasta la fecha y de atender los pagos futuros<sup>350</sup>–, no parece que llegue a aplicarse en los Estados miembros de la Unión Europea. En este sentido,

---

Como acertadamente pone de relieve FRANKEN (“Three Principles of Transnational Corporate Bankruptcy Law: A Review”, en: *European Law Journal*, vol. 11/2 [2005], p. 235), los diferentes regímenes nacionales en materia concursal siguen un enfoque universal unilateral, de acuerdo con el que la masa del concurso abarca todos los bienes del deudor, donde quiera que se encuentren (en España cfr., en particular, los arts. 76.1, 10.1 *in fine* LC). Dado que, por otro lado, no suele reconocerse el alcance universal de procedimientos seguidos en el extranjero, el pretendido universalismo de un Estado se detiene en sus propias fronteras. Para la situación en España vid., en particular, el art. 221.4 LC.

<sup>347</sup> Vid. HONNEBIER, B.P. / MILO, J.M., “The Convention of Cape Town...”, op.cit., p. 6; SAGAERT, V., “The UNIDROIT Convention...”, op.cit., p. 79.

<sup>348</sup> En España, el art. 202 LC establece que los efectos del concurso sobre los derechos reales constituidos sobre tales bienes se rigen por la *lex registri* o *lex situs libri*, la Ley del Estado bajo cuya autoridad se lleve el Registro correspondiente. Téngase presente, asimismo, que, de acuerdo con el art. 76.3 LC, el titular del *ius in rem* tiene derecho a separar los buques y aeronaves gravados de la masa activa del concurso, lo cual no ocurre en las hipotecas y demás garantías reales sobre el material rodante ferroviario. La constitución de derechos reales sobre los medios de transporte por ferrocarril y su eficacia fuera del concurso del deudor, en cambio, sí queda sujeta a la Ley del lugar de su registro (art. 10.2 Cc).

Para las aeronaves, el art. 2.2 del Convenio de Ginebra relativo al reconocimiento internacional de derechos sobre aeronaves, de 19 de junio de 1948, prevé la aplicación de la *lex registri* también en el ámbito internacional, al igual que, para el caso de los buques de navegación marítima, el art. 2 del Convenio de Ginebra sobre los privilegios marítimos y la hipoteca naval, de 6 de mayo de 1993, que sustituye al anterior Convenio de Bruselas de 1926. Respecto del Convenio de privilegios marítimos vid. GABALDÓN GARCÍA, J.L. / RUIZ SOROA, J.M<sup>a</sup>., *Manual de Derecho ...*, op.cit., pp. 335 y s. Sobre la separación de los buques gravados con créditos privilegiados y hipotecas navales en la Propuesta de Anteproyecto de Ley General de Navegación Marítima, BELTRÁN SÁNCHEZ, E., “El buque y los privilegios marítimos”, en: BELTRÁN, E. / LOBETO, R. / CAMPUZANO, A.B. (Eds.), *La Modernización del Derecho Marítimo Español*, Autoridad Portuaria de Santander, Santander 2005, pp. 96 y s.

<sup>349</sup> Así, entre otros, MAURI, G., “The Cape Town Convention...”, op.cit., p. 653; SALOMONS, A.F., “Should we Ratify the *Convention on International Interests in Mobile Equipment* and the *Air Equipment Protocol*? Some Remarks from a Dutch Point of View”, en: *ERPL*, 1/2004, p. 74. Cfr. también TRAAR, TH., “Das Protokoll von Luxemburg...”, op.cit., pp. 106 y s.

<sup>350</sup> Al efecto, el Protocolo de Luxemburgo prevé tres alternativas –A, B y C– que, de distinto contenido, pueden adoptarse por los Estados contratantes a la hora de ratificar el Protocolo (art. XXVII.3 del Protocolo de Luxemburgo). Como opción más alejada de la tradición jurídica continental se presenta la Alternativa A, donde, a semejanza del modelo estadounidense, no se precisa la intervención de un órgano jurisdiccional.



la Comisión ha declarado que, dada la existencia del Reglamento n° 1346/2002<sup>351</sup>, la competencia de la Comunidad para contraer compromisos externos en esta materia es exclusiva<sup>352</sup>, y que ésta no efectuará la declaración de conformidad con el artículo XXVII del Protocolo, al entender que no está justificado establecer una distinción en cuanto a su tratamiento concursal entre los bienes de equipo móvil y los demás bienes del deudor.

En la medida en que las normas del Protocolo de Luxemburgo sobre los efectos de la garantía internacional en los procedimientos de insolvencia no serán de aplicación en los distintos Estados miembros de la Unión Europea, habrá que acudir a la normativa concursal general que se halle en vigor en el momento de la apertura del procedimiento, con la única salvedad de que el ya citado artículo 30 del Convenio de Ciudad del Cabo<sup>353</sup> garantiza la pervivencia de la garantía internacional en los procedimientos de insolvencia. En su virtud, la garantía internacional válidamente constituida no puede ser subordinada a otros derechos o garantías constituidos al amparo de la Ley del concurso, salvo que se trate de derechos o garantías no contractuales que hayan sido objeto de una declaración de acuerdo con el artículo 39.3 del Convenio<sup>354</sup>.

Llama la atención la similitud que guarda el artículo 30 del Convenio con el artículo 5.1 del Reglamento n° 1346/2000, de acuerdo con el que “[l]a apertura del procedimiento de insolvencia no afectará al derecho real de un acreedor o de un tercero sobre los bienes [...] muebles [...] que pertenezcan al deudor y que, en el momento de apertura del procedimiento, se encuentren en el territorio de otro Estado miembro”.<sup>355</sup> Si bien dicha regla ni exige la inclusión del bien gravado en el activo del concurso, ni tampoco preceptúa su exclusión<sup>356</sup>, sí

---

<sup>351</sup> Reglamento (CE) n° 1346/2000 del Consejo, de 29 de mayo de 2000, sobre procedimientos de insolvencia, DO L 160, de 30 de junio de 2000, pp. 1 y ss.

<sup>352</sup> Así, la *Propuesta de Decisión del Consejo...*, op.cit., ap. 4.2. Sobre el impacto del Reglamento n° 1346/2000 sobre la competencia externa de la Comunidad vid. también WILDERSPIN, M. / ROUCHAUD-JOËT, A.-M., “La compétence externe de la Communauté Européenne en droit international privé”, en: *Revue Critique de Droit International Privé*, núm. 1/2004, pp. 40 y ss.

<sup>353</sup> Al contrario de lo que ocurre con las normas concursales del art. IX del Protocolo de Luxemburgo, el art. 30 del Convenio no puede ser objeto de ninguna declaración por parte de los Estados contratantes que exceptúe su aplicación (cfr. art. 56.1 del Convenio).

<sup>354</sup> Vid. GOODE, R., *Convention on International Interests...*, op.cit., p. 115.

<sup>355</sup> Una norma de idéntico contenido la encontramos en el art. 7.1 del Reglamento, relativo a las reservas de dominio.

<sup>356</sup> Así, la *Propuesta de Decisión del Consejo...*, op. y loc. últ. cit.

obliga a respetar los derechos del acreedor garantizado en el procedimiento de insolvencia. Si dicho procedimiento se sigue ante un Tribunal español, habrían de efectuarse las matizaciones que se detallan a continuación.

#### **aa) Ley aplicable**

Aun a pesar de que el Reglamento nº 1346/2000 es una norma principalmente de derecho internacional privado, su artículo 5 no es de contenido conflictual sino material, por lo que la determinación de la Ley aplicable se deja a la *lex concursus* como *lex fori*.<sup>357</sup> La remisión no lo es, sin embargo, a las normas de conflicto en materia concursal (arts. 199 y ss. LC) sino a las normas generales de derecho internacional privado del foro (art. 10 Cc).<sup>358</sup>

Ahora bien, al contrario de lo que ocurre con los demás medios de transporte terrestre y de lo que preceptúa el artículo 201.1 LC para todos aquellos bienes (incluidos, por tanto, los vehículos ferroviarios) que no se encuentren en un Estado miembro de la Unión Europea, el artículo 10.2 Cc no remite a la *lex rei sitae*<sup>359</sup> sino a la Ley del Estado que lleve el registro de matriculación del vehículo (*lex registri*). Es por ello que, en el caso particular de los derechos reales constituidos sobre el material rodante ferroviario, puede resultar de aplicación el Derecho español aun cuando el bien se encuentre en el extranjero.<sup>360</sup> Esta solución conduce a

---

<sup>357</sup> GOODE, R., *Principles of Corporate Insolvency Law*, 3ª ed., Sweet & Maxwell, Londres 2005, p. 609. Téngase presente, sin embargo, que el Reglamento nº 1346/2000 sólo afecta a los bienes que en el momento de la apertura del procedimiento de insolvencia se encuentren en alguno de los Estados miembros de la UE. A todos aquellos bienes que se encuentren en terceros Estados se les aplicará, por tanto, la Ley que resulte de aplicación de conformidad con los arts. 199 y ss. LC.

<sup>358</sup> En el caso de que el bien objeto de la garantía se encuentre en el extranjero, la cuestión de si el acreedor goza de un derecho real válidamente constituido se resolverá como si no existiera el procedimiento de insolvencia. Vid. CALVO CARAVACA, A.-L. / CARRASCOSA GONZÁLEZ, J., “Reglamento (CE) núm. 1346/2000, sobre procedimientos de insolvencia y cuestiones de Ley aplicable”, en: AA.VV., *Estudios sobre la Ley Concursal. Libro Homenaje a Manuel Olivencia*, Tomo 1, Marcial Pons, Madrid / Barcelona 2005, pp. 669 y s.; VIRGÓS SORIANO, M. / GARCIMARTÍN ALFÉREZ, F.J., *Comentario al Reglamento europeo de insolvencia*, Thomson-Civitas, Madrid 2003, pp. 96 y s.

<sup>359</sup> A pesar de las ventajas que pueda aportar en otros ámbitos, la aplicación de la Ley del *situs* puede llevar a resultados poco deseables en materia de garantías mobiliarias, ya que una garantía o reserva de dominio constituida válidamente en un país puede devenir ineficaz al cruzar la frontera. Así, CARRASCOSA GONZÁLEZ, J., “Derechos reales”, en: CALVO CARAVACA, A.-L. / CARRASCOSA GONZÁLEZ, J. (Dirs.), *Derecho internacional privado*, Vol. II, 8ª ed., Comares, Granada 2007, p. 530.

<sup>360</sup> Vid. SÁNCHEZ RUS, H. / SÁNCHEZ RUS, A., “Artículo 56. Paralización de ejecuciones de garantías reales”, en: ROJO FERNÁNDEZ-RÍO, Á. / BELTRÁN SÁNCHEZ, E. (Dirs.), *Comentario de la Ley Concursal*, Tomo I, Civitas, Madrid 2004, p. 1055.

resultados adecuados cuando la garantía real se constituye al amparo de la legislación española. Surgen dudas, sin embargo, cuando nos encontramos ante un “conflicto móvil”<sup>361</sup>, esto es, cuando la garantía (v.gr., una transmisión fiduciaria de la propiedad o un crédito refaccionario) se crea en un Estado (v.gr., Alemania) y el bien se encuentra, en el momento de la apertura del procedimiento de insolvencia en España, en otro Estado (v.gr., Francia). En este caso, la existencia o no de la garantía deberá determinarse de conformidad con la *lex registri* (art. 10.2 Cc), es decir, el Derecho español, por lo que un acreedor extranjero puede ver frustrada su garantía real si no se han observado los requisitos de fondo o de forma para que dicha garantía pueda nacer válidamente de acuerdo con el ordenamiento español. Sólo en el caso de que la garantía se hubiera constituido válidamente, el artículo 5 del Reglamento 1346/2000 sustrae la garantía de los efectos de la declaración del concurso.

En el caso de que España ratifique el Convenio de Ciudad del Cabo, la garantía internacional constituida a su amparo presentaría la indudable ventaja de que no sólo la cuestión acerca de si la garantía se ha constituido válidamente no dependerá de la Ley del Estado donde se encuentre registrado el vehículo ferroviario, sino que, además, su rango será, con independencia de lo que dispongan las diferentes legislaciones nacionales, el que le corresponda en aplicación de los artículos 29 y ss. del Convenio. Se permitiría así que los futuros titulares de una garantía internacional puedan evaluar mejor el riesgo inherente a la operación crediticia.

#### ***bb) Prohibición y paralización de acciones individuales***

De conformidad con el artículo 56.1 LC, los titulares de garantías reales sobre bienes del deudor no podrán iniciar acciones tendentes a ejecutar o realizar forzosamente el bien, cuando éste resulta afecto a la actividad empresarial del deudor, “*hasta que se apruebe un convenio cuyo contenido no afecte al ejercicio de este derecho o transcurra un año desde la declaración de concurso sin que se hubiera producido la apertura de la liquidación*”. El apartado segundo del mismo precepto se encarga de precisar que las acciones iniciadas con

---

<sup>361</sup> Con detalle sobre el conflicto móvil, VIRGÓS SORIANO, M. / GARCIMARTÍN ALFÉREZ, F.J., *Comentario al Reglamento...*, op.cit., pp. 96 y s., aunque resulta más esclarecedora la versión inglesa del comentario: VIRGÓS SORIANO, M. / GARCIMARTÍN ALFÉREZ, F.J., *The European Insolvency Regulation: Law and Practice*, Kluwer Law International, La Haya 2004, p. 95.

anterioridad a la declaración del concurso se suspenderán y sólo podrán reanudarse en los términos previstos en el apartado primero. La finalidad de esta norma ha de buscarse en el deseo de terminar con la posibilidad de que disfrutaban los acreedores con garantía real durante la vigencia de la anterior legislación concursal de proceder de manera inmediata a la ejecución singular de su garantía al margen del procedimiento concursal<sup>362</sup>, con los efectos perniciosos que ello podía tener sobre la continuidad de la empresa.

El material rodante de las empresas ferroviarias estará normalmente afecto a su actividad empresarial<sup>363</sup>, por lo que, con carácter general, no podrá iniciarse ni continuarse procedimientos individuales tendentes a la realización del bien una vez declarado el concurso. Dado que la norma no tiende a dejar sin efecto la garantía internacional<sup>364</sup>, creemos que no puede considerarse contraria al artículo 30 del Convenio de Ciudad del Cabo y afectará, por tanto, también a los bienes gravados con una garantía internacional que se encuentren en España<sup>365</sup>. No así en el caso de que el derecho real se hubiera constituido en otro Estado miembro de la Unión y el bien se encuentre, en el momento de apertura del procedimiento, en ese mismo Estado o en otro Estado miembro distinto; en tal caso, el derecho real no se verá afectado por el concurso, ya que el artículo 5 del Reglamento nº 1346/2000 lo protege de los

---

<sup>362</sup> Vid. BROSETA PONT, M. / MARTÍNEZ SANZ, F., *Manual de derecho mercantil*, vol. II, 14ª edición, Tecnos, Madrid 2007, p. 532. Desde otro sector de la doctrina se apunta, sin embargo, que la paralización ordenada por el art. 56 LC resulta gravemente perjudicial para la economía, por entender que tal medida encarecerá la financiación hipotecaria, en compensación por el retraso en el cobro o en la ejecución de la garantía real. Así, GARCÍA SOLÉ, F. / GÓMEZ GÁLLIGO, F.J., *Derecho de los bienes muebles*, op.cit., p. 276.

<sup>363</sup> La determinación de si un bien está afecto a la actividad empresarial del deudor corresponde al Juzgado de lo Mercantil como Juez del concurso, mientras que la decisión sobre la suspensión o no del procedimiento de ejecución que se hubiera iniciado con anterioridad a la declaración del concurso compete al Juez de Primera Instancia ante el que se sigue el procedimiento, quien podrá denegarla en caso de que ya se hubieran publicado los anuncios de subasta del bien y la ejecución no recaiga sobre bienes necesarios para la continuidad de la actividad empresarial (art. 56.2 *in fine* LC). Así, AAP Madrid núm. 212/2007, de 11 de octubre de 2007 (AC 2007\2110), FJ 9º. Declarada la suspensión, el procedimiento se reanudará, en su caso, ante el Juez del concurso (art. 57.1 LC).

<sup>364</sup> El art. 154.3 LC establece, en definitiva, que los pagos de los créditos contra la masa no se efectuarán con cargo a los créditos con privilegio especial, y éstos se satisfarán, precisamente, con cargo a los bienes afectos, ya sean objeto de ejecución separada o colectiva (art. 155.1 LC).

<sup>365</sup> Con idéntico resultado, VENEZIANO, A., “La Convenzione di Città del Capo...”, op.cit., pp. 59 y s. Lo mismo ocurre cuando el derecho real se ha constituido en España sobre un bien registrado igualmente en España, aunque dicho bien se encuentre materialmente en otro Estado, dado que la Ley aplicable a los efectos de la garantía en el concurso es la *lex registri*. Así también, SÁNCHEZ RUS, H. / SÁNCHEZ RUS, A., “Paralización de ejecuciones...”, op. y loc. últ. cit.

efectos de la declaración de insolvencia.<sup>366</sup> Por otra parte, en virtud de la remisión a la *lex rei sitae* para los efectos del concurso sobre los derechos reales constituidos sobre bienes que en el momento de la declaración del concurso se encuentren en el territorio de un Estado no miembro de la Unión Europea (art. 201.1 LC), no puede aplicarse el artículo 56 LC a dichos bienes y sólo resultan prohibidas la iniciación y la terminación de procedimientos individuales si así lo prevé la *lex rei sitae*.<sup>367</sup>

### ***cc) Compraventa a plazos, leasing y concurso del deudor***

La Ley de Enjuiciamiento Civil prevé, para la recuperación inmediata por parte del acreedor del bien entregado como consecuencia de la celebración de contratos de compraventa a plazos con reserva de dominio o de arrendamiento financiero en caso de incumplimiento del deudor, cualquiera que sea su cuantía, el cauce del juicio declarativo en la modalidad de juicio verbal (art. 250.1.11º LEC). La Ley Concursal, sin embargo, le brinda –en el artículo 56.1, 2ª alternativa, LC– un tratamiento similar al de los procesos de ejecución cuando se trata de un bien afecto a la actividad empresarial<sup>368</sup>, es decir, no podrán ejercitarse dichas acciones hasta que se apruebe un convenio que no afecte al bien o que transcurra un año desde la declaración del concurso sin que se proceda a la liquidación.

A su vez, resulta contradictorio el otorgamiento, por un lado, de la facultad de recuperar el objeto –bien por no haberse transmitido el derecho de propiedad sobre el mismo al adquirente, bien como consecuencia de la resolución del contrato por impago– (arts. 56 y, en su caso, 80 LC) y, por otro, de la condición de acreedor privilegiado de acuerdo con el artículo 90.1.4º LC. La cuestión resulta muy discutida en la doctrina<sup>369</sup>, y no es éste el lugar

---

<sup>366</sup> Cfr., en particular, el considerando 25 del Reglamento nº 1346/2000. En un procedimiento iniciado en España habrá que dilucidarse previamente, sin embargo, si el derecho real se ha constituido válidamente de acuerdo con la *lex registri* (art. 10.2 Cc).

<sup>367</sup> Así también, CARRASCO PERERA, Á., *Los derechos de garantía en la Ley Concursal*, 2ª ed., Aranzadi, Cizur Menor 2008, pp. 86 y s.

<sup>368</sup> Sobre esta paradoja vid. REDONDO GARCÍA, F., “Concurso y situaciones posesorias”, en: *Revista de Derecho Patrimonial*, vol. 19 (2007), pp. 149 y s. y doctrina ahí citada (nota 16).

<sup>369</sup> Mientras que mayoritariamente parece entenderse que la propiedad en la venta a plazos con reserva de dominio cumple una mera función de garantía, por lo que no cabe la recuperación de la posesión en el concurso, la cuestión dista de ser clara en el arrendamiento financiero. A favor de considerar que el derecho del arrendador financiero lo es *ex iure dominii*: GÓMEZ GÁLLIGO, J., “Artículo 56”, en: SÁNCHEZ-CALERO,

para analizarla con detalle. Baste con reseñar que tanto la reserva de dominio en la compraventa a plazos como el arrendamiento financiero conservan su eficacia, de una u otra forma, también en el concurso del deudor.

Si el bien objeto de una compraventa a plazos con reserva de dominio se encuentra en el territorio de otro Estado miembro de la Unión Europea, la posición del vendedor garantizado es idéntica a la del acreedor con garantía real (art. 7 Reglamento nº 1346/2000<sup>370</sup>). En el caso de que se encuentre en un Estado no miembro, los efectos del concurso se regirán por la Ley de éste (art. 201.1, 2ª alt., LC), por lo que la configuración de los derechos del acreedor como dominicales o crediticios –es decir, si procede, en su caso, la separación *ex iure dominii* o *ex iure crediti*– dependerá, pues, de la Ley del *situs*.

Como ya se ha dicho, la naturaleza jurídica de la reserva de dominio en la compraventa a plazos y del derecho del arrendador en un contrato de *leasing* tampoco está resuelta en el Convenio de Ciudad del Cabo. En caso de que se inscriba en el Registro Internacional, sin embargo, ambas garantías gozarán de prioridad sobre cualquier otra garantía, nacional o internacional, inscrita con posterioridad o no inscrita. Su eficacia no dependerá, por tanto, de que el Estado en cuyo territorio se encuentre el bien reconozca su validez, pero el tratamiento que merezca en el concurso del deudor se regirá, en ausencia de una declaración acerca de la aplicación de las normas materiales del Convenio para los casos de

---

J. / GUILARTE GUTIÉRREZ, V., *Comentarios a la Ley Concursal*, Tomo I, Lex Nova, Valladolid 2004, p. 1063; MEZQUITA GARCÍA-GRANERO, M<sup>a</sup>.D., “Las causas de preferencia crediticia tras la Ley Concursal”, en: *Revista Crítica de Derecho Inmobiliario*, vol. 681 (2004), pp. 195 y ss.; con matices, BOTANA AGRA, M., “Los créditos concursales por impago de cuotas a plazos del precio en el arrendamiento financiero y en la venta a plazos”, en: AA.VV., *Estudios sobre la Ley Concursal. Libro Homenaje a Manuel Olivencia*, Tomo 3, Marcial Pons, Madrid / Barcelona 2005, p. 2548; que lo es *ex iure crediti*, es decir, que la propiedad cumple una función de mera garantía del pago: GUILARTE GUTIÉRREZ, V., “Artículo 80.1”, en: SÁNCHEZ-CALERO, J. / GUILARTE GUTIÉRREZ, V., *Comentarios...*, op.cit., Tomo II, pp. 1626 y ss.; RECALDE CASTELLS, A., “Separación” (art. 80), en: ROJO FERNÁNDEZ-RÍO, Á. / BELTRÁN SÁNCHEZ, E. (Dirs.), *Comentario de la Ley Concursal*, op.cit., pp. 1444 y s.; a favor de un derecho de opción del acreedor: BLANQUER UBEROS, R., *Las garantías reales en el concurso*, Thomson-Civitas, Cizur Menor 2006, pp. 149 y ss.; en sentido parecido, aunque crítico, VEIGA COPO, A.B., *Los privilegios concursales*, Comares, Granada 2004, pp. 103 y ss.; que la separación del art. 80 LC se asemeja a una tercería de dominio, por lo que la paralización del art. 56 LC sólo opera cuando el arrendador pretende, además, recuperar la posesión del bien, PARRA LUCÁN, M<sup>a</sup>.Á., “La función de garantía...”, op.cit., pp. 2244 y ss.

<sup>370</sup> Art. 7.1 del Reglamento nº 1346/2000: “La apertura de un procedimiento de insolvencia contra el comprador de un bien no afectará a los derechos del vendedor basados en una reserva de propiedad cuando dicho bien se encuentre, en el momento de apertura del procedimiento, en el territorio de un Estado miembro distinto del Estado de apertura”.

insolvencia del comprador o arrendatario (art. IX.1 del Protocolo de Luxemburgo), por la *lex concursus*.

### **3 A modo de conclusión: ¿conviene que España ratifique el Convenio de Ciudad del Cabo y el Protocolo de Luxemburgo?**

Se ha visto en los apartados precedentes que ni el Convenio de Ciudad del Cabo ni el Protocolo de Luxemburgo proveen una solución para todos los problemas que plantea la financiación de los vagones particulares, y la novedad del enfoque y la configuración de la garantía internacional como muy protectora de los intereses de los acreedores no siempre casan con las tradiciones jurídicas europeas. Por su parte, la presencia abundante de cláusulas *opt in* y *opt out* –es decir, de cláusulas que vinculan la aplicación de determinados preceptos a la existencia de una declaración positiva o la ausencia de una declaración negativa por parte de los Estados contratantes– no se corresponde con el afán de uniformidad de la norma.

La posibilidad de que los Estados ratifiquen un Convenio y Protocolo “a la carta”, sin embargo, parece ser la única manera de asegurar una aceptación lo bastante amplia para que tenga sentido hablar de una uniformización de la materia. Además, las normas cuya excepción se permite (y se discute en el seno de la Unión Europea) no son de entidad suficiente como para augurar el fracaso del sistema. ¿Por qué debería ratificarse, por tanto, el Convenio?

En primer lugar, la vetusta regulación de la hipoteca mobiliaria sobre vehículos ferroviarios resulta manifiestamente inadecuada en un marco liberalizado, ya que no admite expresamente la hipoteca sobre locomotoras cuando hoy día no sólo los vagones sino también el material tractor pueden ser de propiedad privada. Por otro lado, si entendemos que la financiación del material rodante de las empresas ferroviarias públicas a través de Eurofirma resulta incompatible con el derecho a la libertad de competencia, también aquéllas deberían poder constituir hipotecas mobiliarias sobre sus vehículos, estén o no provistos de tracción.

En segundo lugar, y a pesar de las dificultades que supone el distinto ancho de vía, los vagones ferroviarios y, en menor medida, las locomotoras pueden circular libremente por todo el territorio de la Unión Europea. Es por ello que la existencia de normas de conflicto de muy

diverso contenido (compárese sólo, en el ámbito interno, los arts. 10.2 Cc y 201.1 LC) lleva a resultados contradictorios en función del lugar en que se encuentre el bien en el momento de la apertura de los procedimientos de apremio o de insolvencia. Esta situación se agudiza en los llamados conflictos móviles, con la consecuencia de que el derecho real del acreedor garantizado puede no ser reconocido en el concurso del deudor.

La ratificación del Convenio de Ciudad del Cabo y del Protocolo de Luxemburgo por parte de España y de la Unión Europea puede solucionar algunos de los problemas apuntados. En este sentido, el Protocolo no distingue entre los distintos tipos de vehículos que conforman el material rodante de las empresas del sector ferroviario, por lo que podrá constituirse una garantía internacional indistintamente sobre locomotoras y vagones (vagones de mercancías y coches de viajeros y de equipajes). Ciertamente, la Comisión prevé la no aplicación de las normas materiales del Protocolo sobre los derechos del acreedor en caso de insolvencia del deudor (art. IX del Protocolo), ni tampoco el régimen particular de las medidas provisionales (arts. 13 del Convenio y VIII del Protocolo). No puede obviarse, sin embargo, que la existencia de una regulación uniforme en materia de constitución e inscripción de garantías sobre el material rodante ferroviario supone un avance importante en la medida en que la determinación de si la garantía ha sido válidamente constituida no se hace depender (con la salvedad de las disposiciones sobre la capacidad de los contrayentes y la validez del consentimiento prestado) de una determinada Ley nacional –ya sea la *lex rei sitae*, ya sea la *lex registri*– sino que deriva directamente del Convenio.

Finalmente, el hecho de que la constitución de una garantía internacional al amparo del Convenio es más sencilla y podrá efectuarse a un coste sensiblemente inferior coadyuvará, junto con la robustez de la garantía y la seguridad que ofrece la existencia de un registro internacional, a que la consecución de financiación sea más sencilla y, probablemente, con un tipo de interés menos elevado. Creemos que es ésta la razón más importante para proceder a la ratificación del Convenio y de su Protocolo, ya que la revitalización del ferrocarril (y aquí la financiación es, sin duda, un aspecto clave) ha de considerarse –dada sobre todo, pero no sólo, la congestión de las infraestructuras viarias– un objetivo primordial de la política de transportes en España.



### **III. La admisión del vagón al tráfico: validación, autorización de puesta en servicio y autorización de circulación**

La admisión del vagón particular al tráfico, nacional e internacional, encuentra su regulación en el Derecho administrativo y no en el Derecho privado de contratos, por lo que los comentarios que en esta sede puedan efectuarse han de quedar limitados necesariamente a una visión general de la cuestión desde el punto de vista del Derecho comunitario y nacional. Ello no obstante, creemos que la idea de efectuar un estudio en mayor o menor medida exhaustivo de la situación de los vagones particulares en el panorama legislativo actual hace que resulte obligatoria una referencia, siquiera somera, al modo en que dichos vehículos son declarados aptos para circular.

Ciertamente, la Ley del Sector Ferroviario es muy parca al regular la admisión del material rodante a la Red Ferroviaria de Interés General, pues se refiere a ella en un solo precepto, el artículo 58, que bajo la rúbrica “Homologación del material rodante” establece que “[e]l Ministerio de Fomento establecerá, mediante Orden, las condiciones y requisitos para la homologación y registro del material rodante que circule por las líneas ferroviarias de la Red Ferroviaria de Interés General, así como el régimen de autorización y funcionamiento de los centros de homologación de dicho material”. La habilitación normativa al Ministerio de Fomento se refiere, pues, a dos extremos: por un lado, la homologación del material rodante y el régimen de autorización para los centros encargados de efectuarla; por otro, la inscripción registral de dicho material.

#### **1. Validación y autorización de puesta en servicio del material rodante ferroviario**

En ejercicio de la habilitación expresada en el artículo 58 LSF, el Ministerio de Fomento ha dictado la Orden FOM/233/2006, de 31 de enero, por la que se regulan las condiciones para la homologación del material rodante ferroviario y de los centros de mantenimiento y se fijan las

cuantías de la tasa por certificación de dicho material.<sup>371</sup> En su artículo 2 lit. h define la validación como el “*procedimiento de homologación del material rodante ferroviario [...] por el que se verifica que dicho material cumple las Especificaciones Técnicas de Homologación (ETH) que le son aplicables*”. El procedimiento de homologación del material rodante ferroviario recibe, por tanto, el nombre de validación<sup>372</sup>, sin que puedan divisarse razones que justifiquen el que no se haya mantenido la denominación empleada en el artículo 58 LSF. Su finalidad ha de buscarse en la comprobación de si el material rodante sometido a examen satisface los requisitos establecidos en las Especificaciones Técnicas de Homologación (ETH), cuya elaboración<sup>373</sup> debería ser, por tanto, el primer paso en la aplicación de la Orden. Así y todo, no se ha producido aún la publicación de las ETH en el Boletín Oficial del Estado (art. 5.5 de la Orden)<sup>374</sup>, por lo que siguen siendo de aplicación las normas técnicas en vigor con anterioridad a la publicación de la Orden FOM/233/2006<sup>375</sup>.

---

<sup>371</sup> Nótese que, si bien la habilitación contenida en el art. 58 LSF se refiere a los centros de homologación del material rodante, lo que viene a regular la Orden FOM/233/2006 no es la autorización de tales centros (los llamados “organismos de certificación” sólo se mencionan en los arts. 2 lit. e y 4, ap. 3 y 4, de la Orden), sino la homologación de los centros de mantenimiento del material y la determinación de sus condiciones de funcionamiento; un extremo, por tanto, que habría de entenderse incluido en la habilitación relativa al establecimiento de los requisitos para la homologación del material rodante para que su regulación no suponga una extralimitación competencial por parte del Ministerio de Fomento. Entiende que el título competencial es suficiente y que la Orden es, por tanto, válida, IZQUIERDO CARRASCO, M., “Régimen jurídico-administrativo de la seguridad en el transporte ferroviario”, en: GUILLÉN CARAMÉS, J. (Dir.), *El régimen jurídico...*, op.cit., pp. 689 y s. (nota 26), 701.

<sup>372</sup> Cfr. también el art. 5.1 de la Orden, que dispone expresamente que “[a] los efectos de esta Orden, el procedimiento de homologación del material rodante ferroviario [...] se denominará procedimiento de validación”.

<sup>373</sup> Las ETH serán aprobadas por la Dirección General de Ferrocarriles del Ministerio de Fomento, a propuesta de grupos de expertos cualificados en la materia que serán designados por la Dirección General de entre su propio personal, el del ADIF, el de RENFE-Operadora y “*expertos propuestos por los fabricantes de material rodante ferroviario, empresas mantenedoras, empresas ferroviarias y demás entidades que operen en el sector ferroviario*”, pudiendo la Dirección General designar, asimismo, a otros expertos que considere oportunos (art. 5.2 de la Orden). A pesar de que las empresas titulares de vagones particulares no se encuentran en la enumeración contenida en el precepto citado, entendemos que la Dirección General debería igualmente designar expertos propuestos por este colectivo, dada su dilatada experiencia, sobre todo en el ámbito de los vagones ferroviarios especiales.

<sup>374</sup> De acuerdo con la Disposición adicional segunda de la Orden, la Dirección General de Ferrocarriles dispone de un plazo de 30 meses siguientes a la entrada en vigor de la Orden para la aprobación de dichas ETH. Al haberse producido la entrada en vigor el día 9 de febrero de 2006, el plazo expiró el día 9 de agosto del año en curso.

<sup>375</sup> Así, la Disposición transitoria primera de la Orden, en cuya virtud la Dirección General de Ferrocarriles ha declarado vigentes, en tanto no se produzca la publicación de las ETH correspondientes, las siguientes normas técnicas (Resoluciones de 19 de octubre de 2007, publicadas en el BOE núm. 290, de 4 de diciembre de 2007): NTC MA 001: Prescripciones técnicas de material rodante convencional; NTC MA 007: Condiciones a cumplir por los ejes de ancho variable hasta velocidades de 250 km/h; NTC MA 009: Prescripciones técnicas de material rodante de alta velocidad.

En función de si el vehículo ferroviario ha de tener la consideración de interoperable o no<sup>376</sup>, el informe de validación será suficiente para la obtención de la llamada “autorización de puesta en servicio” o se requerirá, además, una “declaración CE de verificación”. Así, el artículo 4.2 de la Orden dispone, respecto de las autorizaciones de puesta en servicio como paso previo a la obtención de la “autorización de circulación”, que aquéllas podrán ser “*de primer o de segundo nivel*”. Ambas autorizaciones caracterizan al material ferroviario como apto para circular por la RFIG, pero sólo las de primer nivel le confieren, además, el carácter de interoperable, con lo que formarán parte del sistema ferroviario transeuropeo convencional<sup>377</sup>. Es por ello que, además del informe de validación, ha de presentarse para su concesión la citada declaración CE de verificación que, otorgada por los llamados “organismos notificados” (arts. 18 de la Directiva 2008/57, 10.2 del RD 354/2006)<sup>378</sup>, declara el cumplimiento de las Especificaciones Técnicas de Interoperabilidad (ETI)<sup>379</sup> y la aptitud del material para circular por las infraestructuras que formen parte de la Red Transeuropea de

---

<sup>376</sup> La “interoperabilidad” es definida por el art. 2 lit. b del RD 354/2006, de 29 de marzo, sobre la interoperabilidad del sistema transeuropeo convencional, como “*la capacidad del sistema ferroviario transeuropeo convencional para permitir la circulación segura e ininterrumpida de trenes que cumplen las prestaciones requeridas para estas líneas*” y “*se basará en el conjunto de condiciones reglamentarias, técnicas y operativas que deberán cumplirse para satisfacer los requisitos esenciales*” (cfr. también el art. 2 lit. b de la Directiva 2001/16, de la que trae causa el citado precepto, y que hoy día se encuentra en el art. 2 lit. b de la Directiva 2008/57). En el caso del material rodante ferroviario se refiere, pues, a aquellos vehículos que son aptos para circular sobre determinadas infraestructuras que no transcurran por el territorio nacional.

<sup>377</sup> Éste se hallaba definido en el art. 2 de la Directiva 2001/16 (la Directiva 2008/57 no contiene una definición tan precisa) como “*el conjunto [...] compuesto por las infraestructuras ferroviarias, incluidas las líneas e instalaciones fijas, de la red transeuropea de transporte, construidas o acondicionadas para el transporte ferroviario convencional y el transporte ferroviario combinado, y por el material rodante concebido para recorrer dichas infraestructuras*” (cfr. también el art. 2 lit. a del RD 354/2006, de idéntico contenido) y es el único que aquí nos ocupa, pues debido a su elevado precio, el sistema de alta velocidad carece de interés para los prestadores de servicios de transporte de mercancías por ferrocarril.

<sup>378</sup> En España, el único organismo notificado es CETREN (antes ADAF) – Asociación de Acción Ferroviaria, una entidad privada sin ánimo de lucro con sede en Madrid (Vid. DOCE C 129, de 30 de abril de 2001, p. 98). La denominación de dichos organismos trae causa de la obligación por parte de los Estados miembros de la UE de notificar a la Comisión y a los demás Estados miembros los organismos encargados de expedir la certificación CE de verificación (arts. 28.1 de la Directiva 2008/57 y 16.1 RD 354/2006).

<sup>379</sup> De acuerdo con el art. 3 lit. d de la Directiva 2004/49 se entiende por ETI “*las especificaciones de las que es objeto cada subsistema o parte de subsistema, con vistas a satisfacer los requisitos esenciales y garantizar la interoperabilidad del sistema ferroviario transeuropeo convencional*” (cfr. también el art. 3 de la Directiva 2004/49). Los proyectos de ETI y las modificaciones de éstas son redactados bajo la responsabilidad de la Agencia Ferroviaria Europea, y posteriormente adoptados y publicados por la Comisión en el DOUE (art. 6.1 de la Directiva 2001/16). En lo que aquí nos interesa, ha de declararse el cumplimiento de los requisitos fijados en la Decisión 2006/861/CE, de la Comisión, de 28 de julio de 2006, sobre la especificación técnica de interoperabilidad referente al subsistema «material rodante-vagones de mercancías» del sistema ferroviario transeuropeo convencional (ETI «vagones»).

Transporte (RTE-T)<sup>380</sup>. Esta medida, encaminada a garantizar la apertura de los mercados ferroviarios nacionales al material rodante proveniente de otros Estados miembros de la UE<sup>381</sup>, permite aumentar la competencia en el sector de los transportes por ferrocarril, en la medida en que la declaración *CE* de verificación efectuada por alguno de los organismos notificados es válida en todo el territorio de la Unión. En este sentido, los artículos 16 de la Directiva 2008/57 y 12 RD 354/2006 prohíben que se dificulte la construcción, la puesta en servicio y la explotación de componentes interoperables (v.gr., los vagones de mercancías) si éstos cumplen los requisitos esenciales fijados en la legislación comunitaria, y, en particular, no podrán exigirse verificaciones que ya se hubieran efectuado en un procedimiento de expedición de la declaración *CE* de verificación.

Una vez obtenidos el informe favorable de validación y, en su caso, la declaración *CE* de verificación, entendemos que la expedición de la autorización de puesta en servicio es cuasi-obligatoria para la Dirección General de Ferrocarriles<sup>382</sup>, pero no suficiente para que el titular del vehículo pueda hacerlo circular por la RFIG. Es por ello que se ha cuestionado la oportunidad de emplear el nombre de autorización para la decisión que pone fin al procedimiento de solicitud, dado que ésta no permite al beneficiario el ejercicio de ninguna actividad<sup>383</sup> sino que lo único para que habilita, en esencia, es para solicitar la autorización de

---

<sup>380</sup> Al respecto vid., en particular, la Decisión nº 1692/96/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 23 de julio de 1996 sobre las orientaciones comunitarias para el desarrollo de la red transeuropea de transporte, modificada por la Decisión nº 884/2004/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 29 de abril de 2004.

<sup>381</sup> Cfr. el considerando 4 de la Directiva 2001/16. Para que la explotación comercial de trenes a lo largo de toda la red ferroviaria europea pueda hacerse una realidad, se requiere, “*en particular, una coherencia absoluta entre las características de las infraestructuras y del material rodante*”. Al respecto vid. también, ZAMORANO WISNES, J., “Comentarios a la Ley del Sector Ferroviario”, en: *Revista del Derecho de las Telecomunicaciones e Infraestructuras en Red*, núm. 25 (enero 2006), pp. 144 y s.

<sup>382</sup> Aunque la Orden no lo diga así expresamente, el art. 10.1 de la misma establece como único requisito para su concesión que se adjunte al escrito de solicitud el informe favorable de validación y, en su caso, la correspondiente declaración *CE* de verificación. Sin embargo, ello no obsta a que la Dirección General de Ferrocarriles pueda efectuar controles por ella misma si las circunstancias así lo justifican (cfr. el art. 10 del RD 354/2006, que resulta más explícito al respecto, así como el art. 17.2 de la Directiva 2004/49). En este sentido, IZQUIERDO CARRASCO, M., “Régimen jurídico-administrativo...”, op.cit., p. 694.

<sup>383</sup> Cfr. el art. 1.2 del RD 1778/1994, de 5 de agosto, por el que se adecúan a la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, las normas reguladoras de los procedimientos de otorgamiento, modificación y extinción de autorizaciones, de acuerdo con el que “[...] se entiende por autorizaciones todos aquellos actos administrativos, cualquiera que sea su denominación específica, por los que, en uso de una potestad de intervención legalmente atribuida a la Administración, se permite a los particulares el ejercicio de una actividad, previa comprobación de su adecuación al Ordenamiento jurídico y valoración del interés público afectado”.

circulación<sup>384</sup>. Al margen de esta cuestión –que ha de resolverse en sede del Derecho administrativo– conviene subrayar que lo que diferencia la autorización de puesta en servicio de la de circulación, aparte de otras cuestiones en cuyo análisis no vamos a entrar, es que aquella puede referirse a una *serie* de vehículos mientras que ésta ha de venir referenciada siempre a un vehículo concreto. Así, aun cuando un vehículo hubiera sido objeto de un procedimiento de validación o de verificación en cuanto a su serie<sup>385</sup>, deberá solicitarse para aquél la correspondiente autorización de circulación ante el ADIF.

## 2. Autorización de circulación del material rodante ferroviario

Dicha autorización de circulación debe solicitarla, bien el fabricante, bien el titular del vehículo (art. 12.1 de la Orden), adjuntando a la solicitud la información enumerada en el artículo 12 litt. a-e de la Orden. De entre los documentos que han de presentarse destaca, en lo que aquí nos interesa, el llamado plan de mantenimiento del vehículo<sup>386</sup> y la información acerca de los centros de mantenimiento homologados en los que prevé realizar las operaciones descritas en dicho plan (art. 12.1 lit. d). Recibida la solicitud por el ADIF, éste fijará los

---

Más acorde con la naturaleza jurídica de la autorización se muestra, en el ámbito de la circulación vial, el art. 61, ap. 1 y 2, de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (texto articulado aprobado por el RDLeg 339/1990, de 2 de marzo), que distingue nítidamente entre la homologación o inspección técnica unitaria del vehículo y la autorización correspondiente (“permiso de circulación”), omitiendo, por tanto, lo que la Orden 233/2006 ha venido en llamar “autorización de puesta en servicio”.

<sup>384</sup> Así, IZQUIERDO CARRASCO, M., “Régimen jurídico-administrativo...”, op.cit., p. 693 (y nota 32), de acuerdo con el que “la naturaleza jurídica de esta autorización es la de un reconocimiento administrativo de naturaleza reglada de que el material rodante cumple [salvo en lo que se refiere a las pruebas de recorrido] con las ETH aplicables”.

<sup>385</sup> En cuyo caso el procedimiento de autorización de puesta en servicio para cada uno de los vehículos pertenecientes a la serie es más sencillo, dado que sólo se exige que el organismo de certificación acredite que el vehículo en cuestión pertenece a la serie referida y que el vehículo supere las pruebas previstas en la ETH correspondiente (art. 10.5 de la Orden FOM/233/2006). Dudas plantea en este ámbito la dicción del art. 12.1 lit. c de la Orden, ya que dispone que, en el momento de presentación de la solicitud de autorización de circulación, ha de presentarse “[l]a autorización de puesta en servicio correspondiente de que dispone el vehículo o, en su caso, la serie” (la redonda es nuestra). Aun a pesar de que el tenor del precepto da pie para entender que la autorización de serie es suficiente y que no se requiere ninguna autorización individual, creemos que ha de prevalecer lo dispuesto en el art. 10.5 antes referido.

<sup>386</sup> El art. 2 lit. g de la Orden lo define como el “documento que recoge el conjunto de operaciones de mantenimiento que definen cada una de las intervenciones de mantenimiento que deben realizarse sobre un vehículo ferroviario y la frecuencia con que éstas han de efectuarse durante toda su vida útil para conservar, en el estado requerido durante su validación, las características técnicas que, en materia de seguridad, fiabilidad, compatibilidad técnica, salubridad, protección medioambiental y, en su caso, interoperabilidad, le fueron exigidas conforme a lo dispuesto en la ETH”.

recorridos mínimos que el vehículo deberá superar, para cuya realización habrá de solicitarse la oportuna autorización provisional de circulación (art. 11 de la Orden). Presentada la documentación acreditativa de la superación de dichas pruebas de recorrido, el ADIF otorgará, sin más trámites, la correspondiente autorización de circulación.

En esta misma autorización, el ADIF atribuirá al vehículo el número de matrícula (o, en su caso, el código alfanumérico de identificación) previsto en el art. 134.2 lit. i RSF. Ya se ha visto que la Disposición adicional undécima de la Orden FOM/233/2006 dispone que, en caso de que el material sea titularidad de una empresa ferroviaria, la matrícula será la que resulte de la aplicación de las reglas establecidas por la UIC<sup>387</sup> para la matriculación de vehículos, mientras que la matrícula del material cuyo titular no sea una empresa ferroviaria (v.gr. vagones particulares) se determinará en aplicación de las instrucciones que establezca la Dirección General de Ferrocarriles, basadas en las reglas de la UIC, “*con las adaptaciones que estime precisas realizar en función de la naturaleza del titular*”. Ello no obstante, ya se ha visto que la Decisión nº 2007/756/CE y la Directiva 2008/57 prevén un sistema propio de numeración de los vehículos puestos en servicio en un Estado miembro de la Unión, el llamado Número del Vehículo Europeo (NVE), que habrá de determinarse de conformidad con el Anexo P a la ETI “Explotación y gestión del tráfico”, aprobado por la Decisión nº 2006/920/CE.

En cuanto a los vagones particulares que estuvieran circulando por lo que hoy es la Red Ferroviaria de Interés General con anterioridad a la entrada en vigor de la LSF, la Disposición adicional quinta de la Orden FOM/233/2006 rige que éstos se considerarán aptos para seguir prestando los servicios que llevaba realizando, siempre que estuvieran “*inscrito[s] en el registro que sobre material llevaba [...] la entidad Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles*”. Entendemos, por ello, que los vagones, para beneficiarse de la exención fijada en el citado precepto, debían hallarse incorporados al parque de vehículos de RENFE mediante la celebración del contrato de matriculación correspondiente<sup>388</sup>. Ahora bien, la exención parece ser permanente sólo respecto de la autorización de puesta en servicio (“*se considerará*

---

<sup>387</sup> Cfr. las fichas UIC –obligatorias para las empresas ferroviarias asociadas– nº 438-1, 438-2, 438-3 y 438-5, relativas al *Marquage d'identification du matériel remorqué à voyageurs*, *Marquage d'identification du matériel remorqué fret*, *Marquage d'identification du matériel moteur* y *Marquage d'identification des véhicules spéciaux*.

<sup>388</sup> Sobre esta cuestión vid. *infra*, sub Cap. III, I.1.

apto”)<sup>389</sup>, pero se halla limitada en el tiempo en lo que a la autorización de circulación se refiere.<sup>390</sup> La elaboración del plan de mantenimiento previsto en el artículo 12.1 lit. d de la Orden será exigible, por tanto, también para aquéllos vehículos que se encontraran en uso antes de que la LSF entrase en vigor.

Finalmente, en cuanto a la exoneración de la necesidad de solicitar la autorización de circulación para los vehículos autorizados en el extranjero, el apartado primero de la Disposición adicional sexta de la misma Orden establece que “[t]odo vehículo ferroviario matriculado fuera de España y que cumpla con las exigencias recogidas en las normas del Convenio Internacional relativo a los Transportes Internacionales por Ferrocarril (COTIF), hecho en Berna el 17 de febrero de 1984 (sic)<sup>391</sup> podrá circular por la Red Ferroviaria de Interés General, bajo las condiciones que, en su caso, pueda imponer el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, de conformidad con la normativa vigente en materia de circulación y seguridad ferroviaria”.

Este precepto no deja de causar extrañeza, en la medida en que ni el Convenio base (COTIF) ni los Apéndices A o B al mismo (Reglas Uniformes CIV y CIM) se refieren a la autorización de circulación de los vehículos empleados en el transporte internacional de viajeros y mercancías por ferrocarril, sino que la presuponen<sup>392</sup>. Tan sólo el tantas veces

---

<sup>389</sup> Desafortunadamente, la redacción del precepto dista de ser clara, pero entendemos que la homologación y posterior puesta en servicio de un vehículo es un acto único que, una vez autorizada, no ha de efectuarse de nuevo, aun cuando el vehículo se hubiera puesto en servicio con anterioridad a la entrada en vigor de la Ley del Sector Ferroviario. Creemos que es ésta la interpretación que ha de darse al hecho de que la Orden no limita en el tiempo la autorización de puesta en servicio y no regula ningún procedimiento de suspensión y de revocación de la misma, lo que sí ocurre respecto de la autorización de circulación. Además, si se exigiera la realización de nuevas pruebas de homologación se estaría brindando un trato discriminatorio a los titulares de vagones particulares respecto de RENFE-Operadora, puesto que la Disposición adicional tercera de la Orden exime a ésta expresamente de la obligación de obtener nuevamente un informe positivo de validación. Es por ello que tampoco debería serle exigible la realización de las pruebas de recorrido previstas en el art. 12, ap. 2 y 3 de la Orden.

<sup>390</sup> De acuerdo con el apartado tercero de la norma, los titulares de los vehículos mencionados debían obtener la autorización de circulación correspondiente antes del 31 de diciembre de 2006, de acuerdo con el procedimiento descrito en la Orden.

<sup>391</sup> En realidad, lo que se firmó el día 17 de febrero de 1984 en Berna es el *Protocolo establecido por la Conferencia diplomática reunida al efecto de poner en vigor el Convenio concerniente a los transportes internacionales ferroviarios (COTIF)*, publicado, junto con el COTIF, en el BOE núm. 16, de 18 de enero de 1986. El COTIF, por su parte, suele citarse por la fecha de la firma del Convenio, esto es, el 9 de mayo de 1980.

<sup>392</sup> Recuérdense que el COTIF/1980 no regula todas las cuestiones relacionadas con el transporte por ferrocarril, sino que se limita –al igual que el CMR, el Convenio de Montreal o las Reglas de La Haya-

citado artículo 2 RIP/1980 se refiere expresamente a la admisión de los vagones particulares al servicio internacional y dispone que “[p]ara ser admitidos al servicio internacional, los vagones deberán ser matriculados a nombre de un particular (persona física u otro sujeto de derecho) por un ferrocarril cuyas líneas estén sometidas a las Reglas Uniformes, y que proveerá a los vagones de la marca distintiva  $\square$ ”. De nuevo, la autorización de circulación parece tener su fundamento en la existencia de un contrato de matriculación entre el titular del vagón y el ferrocarril matriculador, pero éste precisamente no estaba sujeto a la normativa uniforme sino al Derecho nacional a cuyo amparo se hubiera celebrado. Respecto del material rodante de otras empresas ferroviarias, y en ausencia de cualquier regulación en el COTIF, la referencia probablemente deba entenderse hecha a todo aquel material que estuviera autorizado para circular sobre las líneas que estuvieran sometidas a las Reglas Uniformes CIV o CIM, pero también aquí la autorización no derivaba del propio Convenio sino del Derecho nacional que resultase de aplicación al material.

Con la entrada en vigor del Protocolo de Vilna, la situación descrita en el párrafo anterior no ha mejorado. Si bien es cierto que la nueva estructura del COTIF prevé en sus Apéndices F y G sendos conjuntos de Reglas Uniformes relativas “a la validación de normas técnicas y la adopción de prescripciones técnicas uniformes aplicables al material ferroviario destinado a ser utilizado en tráfico internacional (APTU)” y “a la admisión técnica de material ferroviario utilizado en tráfico internacional (ATMF)”, respectivamente, la aplicación de dichos Apéndices se ha suspendido en tanto la Unión Europea no decida sobre su propia adhesión al COTIF, dada la competencia externa exclusiva de la Comunidad en la materia (vid. *supra*, sub Cap. I, II.1.3.1). Es por ello que creemos conviene modificar la Disposición adicional quinta de la citada Orden en el sentido de vincular la posibilidad de circular de los vehículos extranjeros a la obtención, por parte de éstos, de la declaración *CE* de verificación que les califica como interoperables o, en el caso de que se trate de vehículos matriculados en un Estado contratante del COTIF que no fuera miembro de la Unión Europea, al cumplimiento de las normas y procedimientos fijados en las Reglas Uniformes APTU y ATMF. Para los demás vehículos –esto es, los que estuvieran matriculados en un Estado no miembro de la Unión Europea y que no fuera parte contratante del COTIF o, aun siéndolo,

---

Visby– al tratamiento de algunas cuestiones de particular envergadura relacionadas con el *contrato de transporte* de viajeros y de mercancías por ferrocarril, y sólo incidentalmente regula algunas cuestiones relacionadas con los medios empleados en tales transportes (cfr. el citado art. 18 § 3 COTIF/1980 relativo al embargo del material rodante ferroviario).



hubiera exceptuado la aplicación de las Reglas Uniformes APTU y ATMF– deberá seguirse el procedimiento de validación y de autorización previsto en la Orden FOM/233/2006.

### **3. Valoración crítica de los procedimientos de validación y de autorización de circulación en Derecho español**

Creemos que, a pesar de sus deficiencias<sup>393</sup>, la regulación actual en España supone un avance importante en la consecución de un mercado ferroviario sujeto a la libre competencia. La creación de un procedimiento de autorización autónomo, desvinculado de RENFE-Operadora como heredera del anterior operador monopolístico, supone una aplicación consecuente de la jurisprudencia de los Tribunales comunitarios<sup>394</sup> y ha de considerarse un requisito indispensable para que los titulares de material rodante puedan acceder al mercado del transporte ferroviario sin temer un trato discriminatorio por parte de la empresa ferroviaria dominante. Esto último porque, con la apertura del transporte de mercancías a la libre competencia, el titular de vagones particulares ya no necesariamente es un mero colaborador de la empresa ferroviaria, sino que puede llegar a convertirse en competidor directo de ésta en el mercado.

Sin embargo, en aras a prevenir cualquier trato discriminatorio a favor de RENFE-Operadora, quizás hubiera sido deseable que se suprimiera alguna de las disposiciones que suponen una ventaja directa de ésta sobre los demás titulares de material. En este sentido y en

---

<sup>393</sup> Nótese, en particular, que el apartado tercero de la Disposición transitoria primera del RD 233/2006 establece que la acreditación del cumplimiento de la normativa en materia de validación del material rodante podrá efectuarse por los servicios de seguridad de la empresa ferroviaria que lo vaya a operar.

<sup>394</sup> Cfr., en particular, las SSTJCE de 19 de marzo de 1991 (asunto C-202/88 – República Francesa c. Comisión de las Comunidades Europeas), ap. 51, y de 13 de diciembre de 1991 (asunto C-18/88 – INNO), ap. 25, que, en materia de homologación de aparatos telefónicos, sentaron que “[u]n sistema de competencia no falseada, como el previsto por el Tratado, tan sólo será posible si se garantiza la igualdad de oportunidades entre los diferentes agentes económicos. Encomendar a una empresa que ella misma comercializa terminales, la tarea de fijar las especificaciones que han de cumplir tales terminales, de controlar su aplicación y de homologar los aparatos, equivale *de facto* a conferirle la potestad de decidir qué terminales pueden conectarse a la red pública, y a conceder de este modo a dicha entidad una ventaja evidente sobre sus competidores” (traducción propia a partir de sentencias posteriores). Dicha jurisprudencia fue reiterada en múltiples ocasiones, siendo la decisión más reciente la STJCE de 1 de julio de 2008 (asunto C-49-07, MOTOE), ap. 51. Sobre este aspecto vid. también LEHMAN, J.-P., “«Einstellungsvertrag» wird vom «Verwendungsvertrag» abgelöst”, en *Z.Int.Eisenb.*, núm. 4/2005, pp. 72 y s.; MUTZ, G., “COTIF...”, op.cit., p. 179.

la medida en que se quiere exigir –en contra de la opinión aquí expresada (*supra*, sub 5.2)– al titular de vagones (diferentes de aquéllos con los que contaba RENFE-Operadora a la entrada en vigor de la LSF) la superación de las pruebas de validación y de recorrido para obtener la autorización de circulación, se estaría otorgando una ventaja sustantiva a RENFE-Operadora que resulta expresamente exonerada de la necesidad de realizar tales pruebas (Disposición adicional tercera de la Orden). Extrañeza causa asimismo el apartado tercero de la Disposición transitoria primera de la Orden, de acuerdo con el que “[l]a acreditación del cumplimiento de la [normativa aplicable en tanto no se aprueben las ETH correspondientes] podrá efectuarse, bien por los propios servicios de seguridad de la empresa ferroviaria que vaya a operar el material, bien por el organismo de certificación encargado del proceso de validación”. Hasta que se aprueben las Especificaciones Técnicas de Homologación, la validación podrá efectuarse, por tanto, por la propia empresa ferroviaria, quedando relegado el papel de la Dirección General de Ferrocarriles a comprobar que la empresa ha expedido efectivamente un informe positivo para su propio material rodante y, en su caso, efectuar los controles que estime oportunos. Es por ello que se ha dicho, con acierto a nuestro entender, que el procedimiento de validación no es un procedimiento administrativo, sino un procedimiento de autocontrol que ni siquiera constituye un trámite del procedimiento de autorización de puesta en servicio, sino que simplemente ha de aportarse a éste el informe positivo de validación como documento probatorio del cumplimiento.<sup>395</sup>

Otra cuestión, de envergadura ciertamente mayor por cuanto no queda limitada al período transitorio previsto en la Orden FOM/233/2006, es la de la independencia de la Dirección General de Ferrocarriles y del Administrador de Infraestructuras como autoridades competentes para el otorgamiento de las autorizaciones de puesta en servicio y de circulación, respectivamente. Dicha independencia se pone en duda<sup>396</sup> porque no sólo ADIF –para el que

---

<sup>395</sup> Así, IZQUIERDO CARRASCO, M., “Régimen jurídico-administrativo...”, *op.cit.*, pp. 695 y s.

<sup>396</sup> No sólo en nuestro país, como así lo pone de manifiesto la remisión por parte de la Comisión, con fecha 26 de junio de 2008, de escritos de requerimiento a 24 Estados miembros de la UE, entre ellos España, por entender que se había traspuesto incorrectamente algunos de los preceptos de las Directivas del primer paquete ferroviario. De entre las principales deficiencias destaca, por un lado, la falta de independencia del administrador de la infraestructura respecto a los operadores ferroviarios y, de otro, la no creación de un organismo regulador independiente con amplios poderes para resolver los problemas de competencia en el sector ferroviario. Al respecto, *vid.* la nota de prensa IP/08/1031, del mismo día 26 de junio de 2008, y también el *Informe de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones sobre la aplicación del primer paquete ferroviario*, COM (2006), 189 final, de 3 de mayo de 2006.

incluso se permite expresamente el empleo de la denominación RENFE-Infraestructura<sup>397</sup>–, como administrador de la mayor parte de las infraestructuras sitas en territorio español, sino también RENFE-Operadora como empresa ferroviaria encargada de la prestación de servicios de transporte ferroviario se hallan adscritos al Ministerio de Fomento, en el seno del cual se ha creído conveniente establecer, además, el organismo de control en materia ferroviaria, el llamado Comité de Regulación Ferroviaria<sup>398</sup>, cuya tarea principal consiste en la defensa de la libre competencia en el sector.

A este respecto, el TJCE mantuvo en *Decoster* que “[p]or lo que se refiere al requisito de la independencia de la entidad encargada de la formalización de las especificaciones, del control de su aplicación así como de la homologación, basta observar que distintas direcciones de una misma administración no pueden ser consideradas como independientes la una de la otra”.<sup>399</sup> Ciertamente, el caso que aquí nos interesa difiere del supuesto enjuiciado por el Tribunal de Justicia en la medida en que RENFE-Operadora y ADIF no son dos departamentos de una misma administración, sino que se trata de dos empresas públicas con personalidad jurídica distinta de la del Estado<sup>400</sup>, aunque adscritos a un mismo Ministerio<sup>401</sup>, y cumplidos los requisitos que sobre la separación de la administración de la infraestructura y la prestación de los servicios de transporte contiene el artículo 6 de la Directiva 91/440 *prima facie* no se infringe el Derecho comunitario.

---

<sup>397</sup> Vid. la Disposición adicional primera del Real Decreto 2395/2004, de 30 de diciembre, por el que se aprueba el Estatuto de la entidad pública empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias.

<sup>398</sup> Sobre las dudas acerca de la independencia del Comité de Regulación Ferroviaria vid. CARLÓN RUIZ, M., “El nuevo régimen jurídico del sector ferroviario: Un tímido paso hacia la competencia”, en: FERNÁNDEZ FARRERES, G. (Coord.), *Transportes y competencia. Los procesos de liberalización de los transportes aéreo, marítimo y terrestre y la aplicación del Derecho de la competencia*, Civitas, Madrid 2004, pp. 412 y s.

<sup>399</sup> STJCE de 27 de octubre de 1993 (asunto C-69/91), ap. 16. Cfr. también la citada sentencia en el asunto C-202/88, ap. 52, así como las alegaciones de la parte demandante en la STPI de 25 de junio de 1998 (asuntos acumulados T-371/94 y T-394/94), ap. 389. En esta última, el Tribunal estima, sin embargo, que la mera posibilidad de que la empresa en cuestión (aquí, Air France) pueda sustraerse de manera abusiva de la aplicación de unas condiciones impuestas en la decisión sobre la concesión de una ayuda pública no es suficiente para que la decisión impugnada sea declarada ilegal (ap. 292).

<sup>400</sup> El ADIF la “hereda” de la antigua RENFE (ap. 1º de la Disposición adicional primera de la LSF), mientras que RENFE-Operadora es creada *ex novo* con el mismo estatuto jurídico, el de una entidad pública empresarial de las previstas en el art. 43.1 lit. b de la Ley 6/1999, de 14 de abril, de Organización y Funcionamiento de la Administración General del Estado (LOFAGE) (Disposición adicional tercera LSF). Sobre la personalidad jurídica de las entidades públicas empresarias vid., en particular, el art. 42 de la LOFAGE.

<sup>401</sup> La necesidad de adscribir la entidad pública empresarial a un Ministerio o a un Organismos autónomo resulta directamente del art. 43.3 LOFAGE.

Ello no obstante, la relevancia que el Derecho comunitario otorga al acceso indiscriminado al mercado del transporte ferroviario de mercancías justifica que incidamos sobre el particular al objeto de realizar algunas observaciones sobre el reparto de las funciones de control en el otorgamiento de las autorizaciones en Derecho español. No puede negarse que la Directiva 2004/49 no contiene ninguna referencia a la autorización de circulación y que el artículo 16.2 de la norma se contenta con que la decisión acerca de la puesta en servicio de los subsistemas estructurales que conforman el sistema ferroviario transeuropeo convencional (también, por tanto, del material rodante ferroviario) sea competencia de la “autoridad responsable de la seguridad” (en España, la Dirección General de Ferrocarriles), sin que dicha función pueda delegarse en ningún administrador de infraestructuras, empresa ferroviaria o entidad adjudicadora (art. 16.3 de la Directiva). Ya se ha visto que, efectivamente, la autorización de la puesta en servicio viene a ser competencia de la Dirección General de Ferrocarriles, pero es igualmente cierto que el único requisito que se impone para el otorgamiento de la misma al material no interoperable (fíjese que el art. 16 de la Directiva 2004/49 no distingue entre puestas en servicio de primer o segundo nivel) es el informe positivo de validación que, en tanto no se aprueben las ETH correspondientes, podrá expedirse por los servicios de seguridad de las propias empresas ferroviarias (Disposición transitoria primera de la Orden FOM/233/2006). Creemos que, a pesar de las facultades de control que pueda reservarse la Dirección General de Ferrocarriles, este precepto ha de entenderse contrario a la Directiva<sup>402</sup> en la medida en que ésta sólo se cumple en cuanto a la expedición formal de la autorización de puesta en servicio (que, por lo demás, tiene unos efectos muy limitados al no comportar ninguna autorización de circulación), mientras que el control del cumplimiento material de las disposiciones en materia de seguridad se deja a la propia empresa ferroviaria interesada.

Igualmente problemático resulta, desde el punto de vista del Derecho comunitario, el ejercicio por parte de ADIF de parte de la potestad autorizadora en materia de material rodante ferroviario. Ahora bien, más que una cuestión de seguridad ferroviaria<sup>403</sup> se trata de

---

<sup>402</sup> Téngase presente que ésta tenía que haberse traspuesto al Derecho nacional dentro de un plazo de dos años desde su entrada en vigor (art. 33 de la Directiva) que, de acuerdo con el art. 34 de la misma, se produjo el día de su publicación en el DOUE (30 de abril de 2004).

<sup>403</sup> Aunque tampoco puede descartarse que la previsión sea contraria a la Directiva 2004/49, y ello porque dicha Directiva regula la autorización de puesta en servicio como único presupuesto para el acceso del material rodante a la red ferroviaria, y reserva la competencia para otorgarla a la autoridad responsable de la seguridad, esto es, la Dirección General de Ferrocarriles.

un problema de acceso no discriminatorio a la infraestructura y, como tal, debería residenciarse en sede de defensa de la libre competencia en el mercado, y aquí es donde recobra interés la jurisprudencia del TJCE en los asuntos C-18/88 y C-202/88, de acuerdo con la que el control de los requisitos de admisión al mercado no puede dejarse en manos de una empresa que actúa ella misma en el mercado en cuestión. Ya se ha dicho que, sin duda, ADIF y RENFE-Operadora son empresas bien distintas (separadas incluso orgánicamente), pero con ello se da cumplimiento sólo a lo dispuesto en la Directiva 91/440 y no se prejuzga la valoración que ha de merecer la atribución de competencias en materia de admisión de vehículos al tráfico. Y ello porque no es lo mismo la realización de pruebas para que un vehículo pueda ser admitido a la circulación sobre la red y la posterior autorización de la misma que la adjudicación de capacidad de infraestructura que, como no puede ser de otra forma, la propia legislación comunitaria encomienda al administrador de la infraestructura por tratarse de un aspecto perteneciente a su propio ámbito de gestión (sin perjuicio de que aquí las posibilidades de que se cometan abusos a favor de la empresa ferroviaria de más arraigo sean mayores). Por todo lo anteriormente expuesto creemos que debería suprimirse el procedimiento de autorización de circulación, incorporando el trámite de las pruebas de recorrido en el procedimiento de la autorización de puesta en servicio que, por su parte, habría de desarrollarse íntegramente ante la autoridad responsable de la seguridad<sup>404</sup>.

Para disipar cualquier duda acerca de su independencia, la autoridad responsable de la seguridad podría incluso adscribirse temporalmente a otro Ministerio, como podría ser el Ministerio de Industria, Turismo y Comercio, por hallarse encomendadas a éste las competencias estatales en materia de inspección técnica de los vehículos automóviles<sup>405</sup>, al menos en tanto en cuanto no se cree la Agencia Estatal de Seguridad del Transporte

---

<sup>404</sup> Fíjese, asimismo, que el art. 42.2 LOFAGE permite que los Organismos públicos (y con ello también las entidades públicas empresariales) disponen de las potestades administrativas necesarias para el cumplimiento de sus fines, pero precisa en su párrafo segundo que los estatutos de la entidad (sólo) podrán atribuir a dichos Organismos “*la potestad de ordenar aspectos secundarios del funcionamiento del servicio encomendado*” (la redonda es nuestra). Aunque se trata de una cuestión ciertamente discutible, no creemos que la autorización de circulación constituya un aspecto *secundario* del funcionamiento de la infraestructura ferroviaria, por lo que la atribución de la potestad autorizadora a ADIF podría ser contrario también a lo dispuesto con carácter general en la LOFAGE.

<sup>405</sup> Vid. en este sentido el RD 224/2008, de 15 de febrero, sobre normas generales de instalación y funcionamiento de las estaciones de inspección técnica de vehículos, publicado en el BOE núm. 69, de 20 de marzo de 2008, pp. 16709 y ss.

Terrestre<sup>406</sup> que podría asumir esta tarea de forma definitiva<sup>407</sup>. Ello sería, por lo demás, plenamente coherente con lo dispuesto en el artículo 16.1 de la Directiva 2004/49 que dispone que dicha autoridad –aun permitiendo que sea el Ministerio encargado de transportes– ha de ser “*independiente, en su organización, estructura jurídica y capacidad decisoria, de cualquier empresa ferroviaria, administrador de la infraestructura, solicitante y entidad adjudicadora*”. Si en la misma Dirección General se aglutinan tanto la autoridad responsable de la seguridad como el administrador de infraestructuras y la mayor empresa ferroviaria del país, dicha independencia es, a pesar de su separación orgánica, cuanto menos dudosa.

Por su parte, en la medida en que el otorgamiento de la autorización de circulación supone el ejercicio de potestades administrativas por parte de ADIF, el Estado español resulta sujeto a lo dispuesto en el artículo 86.1 TCE, de acuerdo con el que “[l]os Estados miembros no adoptarán ni mantendrán, respecto de las empresas públicas y aquellas empresas a las que concedan derechos especiales o exclusivos, ninguna medida contraria a las normas del presente Tratado, especialmente las previstas en los artículos [...] 81 a 89, ambos inclusive”, esto es, la normativa comunitaria en materia de defensa de la competencia. Dado que el Tratado no contiene ninguna definición del término “empresa pública”, suele acudir al artículo 2.1 lit. b de la Directiva 80/723<sup>408</sup> que acoge una acepción amplia según la cual ha de entenderse por empresa pública “*cualquier empresa en la que los poderes públicos puedan ejercer, directa o indirectamente, una influencia dominante en razón de la propiedad, de la participación financiera o de las normas que la rigen*”.<sup>409</sup> No puede ponerse en duda que, atendiendo a la definición que se acaba de adelantar, ADIF es una empresa pública en el sentido del artículo 86.1 TCE, pero, al contrario de lo que ocurre con la adjudicación de

---

<sup>406</sup> La disposición adicional tercera de la Ley 28/2006, de 18 de julio, de Agencias Estatales para la mejora de los servicios públicos, prevé la creación de una “*Agencia Estatal de Seguridad del Transporte Terrestre, para la detección, análisis y evaluación de los riesgos de seguridad en los transportes terrestres de competencia estatal, así como para el ejercicio de las funciones de inspección y supervisión de la seguridad del sistema ferroviario, tanto en relación a las infraestructuras como a la operación ferroviaria, en los ámbitos de competencia estatal*”.

<sup>407</sup> Así también, IZQUIERDO CARRASCO, M., “Régimen jurídico-administrativo...”, op.cit., p. 715.

<sup>408</sup> Directiva 80/723/CEE de la Comisión, de 25 de junio de 1980, relativa a la transparencia de las relaciones financieras entre los Estados miembros y las empresas públicas, así como a la transparencia financiera de determinadas empresas, modificada por las Directivas 85/413, 93/84, 2000/52 y 2005/81. La descripción de los requisitos que califican a una empresa como pública en la citada Directiva fue declarada válida, en contra de la opinión expresada por los gobiernos de Francia, Italia y el Reino Unido, por la STJCE de 6 de julio de 1982 (asuntos acumulados 188-190/80), ap. 24 y ss.

<sup>409</sup> Así, ADKINS, B., *Air Transport and E.C. Competition Law*, Sweet & Maxwell, Londres 1994, pp. 172 y s.

capacidad de infraestructura, creemos que el otorgamiento de autorizaciones de circulación no constituye una actividad económica de la empresa<sup>410</sup>, sino el ejercicio de potestades administrativas. A nuestro entender, aun cuando el Tribunal de Justicia viene manteniendo desde su sentencia en el asunto *ERT*<sup>411</sup> que existe una infracción de los artículos 82 y 86.1 TCE “cuando una medida imputable a un Estado miembro, en particular una por la que se confieren derechos especiales o exclusivos en el sentido de esta última disposición, crea un riesgo de abuso de posición dominante”<sup>412</sup>, no puede resultar de aplicación el artículo 82 TCE al caso que aquí nos interesa.

Pero ello no obsta a que pudiera darse una infracción del principio general según el que los Estados miembros han de abstenerse de tomar o mantener medidas que puedan privar las normas de defensa de la competencia de su eficacia práctica<sup>413</sup>, sin que el concepto de medida a que alude el artículo 86.1 TCE quede limitado a medidas legislativas, alcanzando también la acción administrativa de rango inferior, como son, en particular, los actos administrativos<sup>414</sup>. Ahora bien, partiendo de que el otorgamiento de la autorización de circulación constituye un acto administrativo y con ello una medida enjuiciable en el ámbito del artículo 86.1 TCE, podría darse una infracción si ADIF impusiera requisitos más estrictos a las empresas ferroviarias y titulares de material rodante distintos de RENFE-Operadora (que, al igual que ADIF, sin duda alguna cae dentro del concepto de empresa pública del art. 86.1 TCE), por hallarse adscrita ésta al mismo departamento dentro de la Administración General del Estado. En este sentido se ha defendido, con acierto, que el artículo 86.1 TCE prohíbe no

---

<sup>410</sup> Sobre este requisito vid. la decisión del TJCE de 23 de abril de 1991 (asunto C-41/90, *Höfner y Elsner c. Macrotron*), ap. 16 y ss.

<sup>411</sup> STJCE de 18 de junio de 1991 (asunto C-260/89), ap. 37 y s.

<sup>412</sup> Así expresamente el TJCE en la citada decisión *MOTOE* (STJCE de 1 de julio de 2008, asunto C-49/07, ap. 50). Vid. también las SSTJCE de 10 de diciembre de 1991 (asunto C-179/90, *Porto di Genova*, ap. 17); de 12 de septiembre de 2000 (asuntos acumulados C-180/98 a C-184/98, *Pavel Pavlov et al.*, ap. 127); de 25 de octubre de 2001 (asunto C-475/99, *Ambulanz Glöckner*, ap. 39); de 30 de marzo de 2006 (asunto C-451/03, *Servizi Ausiliari Dottori Commercialisti*, ap. 23); y de 31 de enero de 2008 (asunto C-380/05, *Centro Europa 7*, ap. 60).

<sup>413</sup> Así, el TJCE en las sentencias *INNO* (ap. 30/35) y *Höfner* (ap. 26) antes referidas. Cfr. también las sentencias en los asuntos C-18/88 y C-202/88 que, como se ha visto, entienden infringidos los arts. 3 lit. f, 86 y 90 del Tratado (hoy arts. 3 lit. g, 82 y 86 TCE) cuando a una empresa que actúa en un mercado determinado le compete también la fijación y el control de los requisitos que han de cumplir otras empresas que quieran acceder a este mismo mercado.

<sup>414</sup> Al respecto vid. LIVINGSTON, D., *Competition Law and Practice*, FT Law & Tax, Londres 1995, ap. 19.44 (p. 509); PERNICE, I., “Art. 90 EGV”, en: GRABITZ, E. / HILF, M., *Kommentar zur Europäischen Union*, Vol. I, 3ª ed., C.H.Beck’sche Verlagsbuchhandlung, Munich 1995, nm 42, (p. 15).

sólo que los Estados se comporten de forma anticoncurrencial con respecto a las empresas que tienen la consideración de públicas, sino también que los Estados miembros incumplan las obligaciones que les vienen impuestas por el Tratado “por medio de” empresas públicas<sup>415</sup>, por lo que éstas resultan sujetas a un deber específico de brindar un tratamiento igualitario a las entidades públicas y a las empresas privadas.

Por otra parte, no puede negarse que la exigencia de que los requisitos en cuanto a la realización de recorridos mínimos para la obtención de la autorización de circulación estén fijados en la ETH correspondiente<sup>416</sup> coadyuva a minimizar el riesgo de que se produzcan abusos. No obstante, si éste llegara a materializarse las empresas perjudicadas tendrían abiertos, además de la vía (contencioso-)administrativa (art. 60.1 LOFAGE), no sólo la vía civil –una vez interpuesta y resuelta la preceptiva reclamación previa ante el órgano máximo de ADIF (arts. 60.2 LOFAGE, 120 y ss. de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común [LRJPAC])– sino también el acceso a los órganos encargados de la defensa de la competencia<sup>417</sup>, esto es, la Comisión Nacional de la Competencia (arts. 5.1 del Reglamento n° 1/2003<sup>418</sup> y 12 de la Ley 15/2007, de 3 de julio, de Defensa de la Competencia).

#### 4. Registro del material rodante ferroviario

Ya se ha visto que el artículo 58 LSF habilita al Ministerio de Fomento para el establecimiento de las condiciones y requisitos, no sólo para la homologación del material rodante ferroviario, sino también de su registro. Pero como quiera que el régimen jurídico del Registro Especial Ferroviario, creado inicialmente bajo el nombre de Registro Especial de

---

<sup>415</sup> En este sentido, PERNICE, I., “Art. 90 EGV”, op.cit., nm 49 (p. 18).

<sup>416</sup> Recuérdese, sin embargo, que hasta la fecha no se ha aprobado ninguna de las ETH previstas en la Orden FOM/233/2006.

<sup>417</sup> En principio, y de acuerdo con el art. 86.3 TCE, el requerimiento correspondiente ha de dirigirse por la Comisión contra el Estado miembro que incumpla lo previsto en el apartado primero del precepto, pero es generalmente aceptado que, siempre y cuando se produzca a la vez el incumplimiento de otra norma del Tratado, la empresa perjudicada tiene una acción directa contra la empresa que cometa la infracción. Así, PERNICE, I., “Art. 90 EGV”, op.cit., nmm 12 (p. 5) y 50 (p. 18).

<sup>418</sup> Reglamento (CE) n° 1/2003 del Consejo, de 16 de diciembre de 2002, relativo a la aplicación de las normas sobre competencia previstas en los artículos 81 y 82 del Tratado (DO L 1, de 4 de enero de 2003, pp. 1 y ss.).



Empresas Ferroviarias por el artículo 55 LSF, ha sido objeto de análisis en los epígrafes precedentes (vid., en particular, *supra*, sub II.1.1), sólo procede recapitular los aspectos más importantes del referido régimen.

En este sentido, puede afirmarse sin riesgo de equivocación que el Registro Especial Ferroviario no es un registro jurídico sino un registro meramente administrativo que – concebido por el legislador como un registro de personas (así se desprende de la rúbrica del Capítulo IV del Título IV de la Ley del Sector Ferroviario)– ha adquirido, con el desarrollo reglamentario obrado por el RSF, la naturaleza de un registro administrativo mixto en el que se inscriben tanto personas (principalmente, pero no sólo, las empresas ferroviarias)<sup>419</sup> como bienes (el material rodante de la Sección 5ª del Registro). Para dar cabida a los diferentes bienes inscribibles en la Sección 5ª, el artículo 134.1 RSF crea 5 Subsecciones, dedicadas a las locomotoras, unidades autopropulsadas, coches, vagones y el material rodante auxiliar, respectivamente. Además del número de matrícula, el número de serie y el nombre del titular<sup>420</sup> se inscriben otros datos importantes en relación con el vehículo, en particular, los tramos y líneas en los cuales puede circular y el calendario de inspecciones reglamentarias del mismo.

También aquí encontramos una referencia cuanto menos curiosa al COTIF, puesto que el artículo 134.3 *in fine* RSF establece que para aquellos vehículos ferroviarios matriculados en el extranjero y que “estén acogidos a las normas del Convenio Internacional relativo a los Transporte Internacionales por Ferrocarril (COTIF), hecho en Berna el 17 de febrero de 1984 (sic)” el número de datos que han de consignarse en el Registro Especial Ferroviario es considerablemente menor<sup>421</sup>. Valga aquí lo dicho respecto de la autorización de circulación de vehículos matriculados en el extranjero (*supra*, sub III.2): la referencia probablemente habría

---

<sup>419</sup> Las personas (físicas y jurídicas) cuya inscripción prevé el Título V del RSF son las empresas ferroviarias, los candidatos distintos de empresas ferroviarias, las Administraciones Públicas con atribuciones en materia de prestación de servicios de transporte, el personal ferroviario, los centros de formación de personal ferroviario, los centros médicos autorizados y los centros de mantenimiento del material rodante (Secciones 1ª a 4ª y 6ª a 8ª del Registro).

<sup>420</sup> Recuérdese que, de acuerdo con el Anexo a la Decisión nº 2007/756, la inscripción del propietario del vehículo es optativa, mientras que la del poseedor es obligatoria. A falta de cualquier indicación contraria en el Reglamento del Sector Ferroviario, entendemos que el vocablo “titular” ha de entenderse referido al poseedor y no al propietario.

<sup>421</sup> Únicamente será preceptiva la inscripción de los datos acerca del número de matrícula o código alfanumérico de identificación, número de serie, titular del vehículo y su domicilio a efecto de notificaciones, tara-carga máxima autorizada y velocidad máxima autorizada.

de entenderse hecha a aquellos vehículos que estuvieran autorizados para circular sobre las líneas internacionales inscritas en virtud del COTIF/1980 y no acaba de encajar muy bien con la situación creada con la entrada en vigor del Protocolo de Vilna. La finalidad de este precepto habrá de buscarse probablemente en dar cumplimiento al imperativo consignado en el artículo 134.1 RSF, en cuya virtud todo el material rodante que circule por la Red Ferroviaria de Interés General ha de estar inscrito en la Sección 5ª del Registro, sin que pueda exigirse un registro completo de todas aquellas locomotoras y vagones que se hallen matriculados en el extranjero y sólo circulan por la RFIG en virtud de un contrato de transporte internacional por ferrocarril.

En cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 105 lit. b de la Constitución Española, el artículo 55.2 LSF declara el carácter público del Registro<sup>422</sup>, y en ausencia de una regulación específica del derecho de acceso, resulta de aplicación el art. 37 LRJPAC, de acuerdo con el que cualquier ciudadano puede acceder a los registros públicos, ostente o no un interés legítimo y directo (art. 37.1 LRJPAC), salvo cuando la consulta se refiera a documentos nominativos –y éste parece ser el caso cuando se pretenda recabar información consignada en el Registro Especial Ferroviario–, puesto que, entonces, dicho interés deberá ser acreditado por el solicitante (art. 37.3 LRJPAC). El carácter público del Registro adquiere una importancia singular en la medida en que la información en él reflejada puede resultar esencial para todas aquellas personas que estén interesadas en comprar o arrendar el material rodante a que se refiere, puesto que recoge toda la información útil sobre la antigüedad y capacidad técnica del vagón, así como sobre el calendario y el resultado de las inspecciones que se hubieran efectuado.

---

<sup>422</sup> Sobre el impacto del art. 105 lit. b de la Constitución en la regulación de los derechos de acceso a los registros administrativos vid. ÁLVAREZ RICO, M. / ÁLVAREZ RICO, I., “Derecho de acceso a los archivos y registros administrativos en la nueva Ley de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común”, en: *Revista de Administración Pública*, núm. 135 (sept.-dic. 1994), pp. 478 y s.

## **IV. Ámbito subjetivo de la utilización de vagones particulares: personas implicadas**

Al contrario de lo que ocurre en el transporte de mercancías por ferrocarril, donde los sujetos intervinientes *prima facie* en el contrato –al menos desde que el Protocolo de Vilna eliminara la obligatoriedad de que el transporte sea sucesivo– suelen ser sólo dos (cargador y transportista contractual), el número de empresas implicadas en la utilización de vagones particulares tiende a ser más alto. Y ello porque, además del cargador y la empresa ferroviaria, suele intervenir un tercer sujeto, el titular registral del vagón que puede o no tener un interés propio en el traslado de las mercancías, ya que no necesariamente es este mismo titular del vagón quien lo utiliza para transportar sus propias mercancías. En la configuración más simple desde el punto de vista del número de sujetos intervinientes, en la relación de desplazamiento sólo participan dos personas, la empresa ferroviaria y el titular del vagón que, a su vez, asume la posición del cargador en el contrato de transporte sobre las mercancías cargadas. En la medida en que a estos sujetos se suman otros (en virtud, p.ej., de un contrato de arrendamiento sobre el vagón), el entramado de las relaciones contractuales se complica. Es por ello que, antes de proceder a analizar, en los Capítulos III y IV, los diferentes contratos que afectan a la utilización del vagón particular, conviene estudiar detenidamente los sujetos que pueden llegar a participar en el traslado (en carga o vacío) de tales vehículos.

### **1. El poseedor del vagón**

El poseedor del material rodante ferroviario es la figura clave en las distintas relaciones jurídicas que se plantean en torno a la utilización de vagones particulares, tanto en tráfico internacional como en transportes meramente internos. Dada la novedad de la expresión “poseedor” en el ámbito del Derecho del tráfico en general, y del transporte en particular, creemos conveniente despejar algunas dudas terminológicas en torno a este concepto.

### 1.1 Cuestiones terminológicas

El término que tradicionalmente se empleaba para referirse a quien tenía el derecho de disposición sobre el vagón era el de “titular” del mismo (*Einsteller, titulaire, owner*)<sup>423</sup>. La referencia había de entenderse hecha, sin embargo, no necesariamente a la titularidad dominical sobre el vagón<sup>424</sup> sino más bien a la de los derechos derivados del contrato de matriculación, esto es, el derecho de disposición sobre aquél<sup>425</sup>. Ahora bien, la modificación del Reglamento RIP con ocasión de la entrada en vigor del Protocolo de Vilna ha supuesto la desaparición de cualquier referencia al titular del vagón, sustituyéndose el término por el de “poseedor”, concebido como aquella persona física o jurídica que “*exploit[a] económicamente, de modo duradero, un vehículo, como medio de transporte, bien sea su propietario o tenga derecho a disponer del mismo*” (arts. 2 lit. c RU CUV, 12 § 5 *in fine* COTIF). De la definición que del poseedor del vagón efectúa el artículo 2 RU CUV se desprende que, a los efectos que aquí nos interesan, el significado de la expresión ha cambiado sólo en la medida en que se ha suprimido cualquier referencia al contrato de matriculación, ya que, en definitiva, será poseedor del vagón el titular<sup>426</sup> del derecho de disponer del mismo, ya sea como propietario, ya sea en virtud de otro título que le habilite para ello (p.ej., como consecuencia de la celebración de un contrato de arrendamiento financiero<sup>427</sup> o de compraventa a plazos con reserva de dominio).

Sin perjuicio de que la modificación puede deberse también a otras razones<sup>428</sup>, la OTIF indica que su justificación ha de buscarse en el deseo de incorporar al derecho

---

<sup>423</sup> Así el art. 2 *in fine* RIP/1980, cuando establece que “[...] dicho particular [a cuyo nombre se haya matriculado el vagón] se denominará «el titular»”. No obstante, la Reglamentación de vagones particulares española, de 27 de mayo de 1959, emplea este término en uno solo de sus preceptos, el art. 9, refiriéndose, por lo demás, al “propietario del vagón”.

<sup>424</sup> Vid., por todos, HELD, A., *Private Güterwagen...*, op.cit., pp. 3, 10; así como *supra*, sub I.2.2.

<sup>425</sup> ALLÉGRET, M., “Transports internationaux ferroviaires”, op.cit., Fasc. 686, ap. 50 (p. 8); RODIÈRE, R., *Droit des transports*, op.cit., p. 56. Resulta igualmente ilustrativa la nota de la Oficina Central a la traducción al francés del término “Einsteller” en NÁNÁSSY, B.V., “Betrachtungen über die Regelung der Rechtsverhältnisse der Eisenbahn-Privatgüterwagen”, en: *Z.Int.Eisenb.*, vol. XLI (1933), p. 29.

<sup>426</sup> Cfr. la definición del término “titular” en la 22ª edición del Diccionario de la Real Academia Española como persona “[q]ue tiene a su nombre un título o documento jurídico que la identifica, le otorga un derecho o la propiedad de algo, o le impone una obligación”.

<sup>427</sup> Vid. “12 questions sur... les wagons” (sin autor), op.cit., p. 145.

<sup>428</sup> No puede descartarse que, con el abandono del término “titular”, se pretendiera romper definitivamente con el régimen anterior.

ferroviario internacional un instituto jurídico ampliamente conocido en el tráfico vial<sup>429</sup> como es el del “Halter” o “détenteur”. Éste, sin embargo, no es el caso en España, donde la expresión “poseedor del vehículo” no representa ningún término acuñado en el Derecho del tráfico, sino que, al parecer, se emplea para designar a todas aquellas personas que posean el vehículo sin contar con el preceptivo título administrativo que les habilite para circular. Con todo, creemos que la traducción empleada en las Reglas Uniformes CUV no deja de ser correcta, y ello debido a dos razones fundamentales. En primer lugar, al contrario de lo que ocurre con el *détenteur* francés<sup>430</sup>, el poseedor en Derecho español puede serlo tanto en concepto de dueño como en concepto de tenedor, esto es, en virtud de un título diferente del de propiedad que le otorgue el derecho a poseer el bien (art. 432 Cc). En segundo lugar, y quizás sea ésta la razón más importante, la expresión se utiliza no sólo en las Reglas Uniformes CUV, sino también en las Reglas Uniformes relativas a la admisión técnica de material ferroviario utilizado en tráfico internacional (RU ATMF, Apéndice G del Convenio)<sup>431</sup> para designar a uno de los posibles candidatos para solicitar la admisión técnica del vagón (art. 10 § 2 lit. c RU ATMF), es decir, incluso antes de que llegue a ostentar la titularidad de la autorización administrativa que habilita para la utilización del vagón en tráfico internacional.

Tampoco el legislador comunitario es ajeno al desarrollo del Derecho ferroviario internacional y ha incorporado, en el artículo 2 lit. s de la Directiva 2008/57, una definición del término poseedor que, sin duda alguna, trae causa de la que proponen las Reglas Uniformes CUV, pero introduce un requisito importante: el de estar registrado como tal en el registro nacional de vehículos. Este dato, indispensable a la hora de determinar el titular de determinadas obligaciones relacionadas con la seguridad de la explotación ferroviaria, tiene menos importancia en el ámbito que aquí nos interesa, pues el concepto de poseedor empleado en las Reglas Uniformes CUV es de naturaleza meramente económica.

---

<sup>429</sup> Vid., en particular, su “Rapport explicatif actualisé (RU CUV 1999)”, op.cit., p. 459. Sin embargo, una identidad de terminología cabe predicar sólo de los textos alemán (“Halter”) e inglés (“Keeper”), ya que la expresión “détenteur” no parece haber encontrado acogida de manera uniforme en todos los países francófonos y parece poder predicarse sólo respecto del Derecho suizo (vid. art. 11.3 de la *Loi fédérale sur la circulation routière*), del Derecho luxemburgués (vid. art. 2, 47º del *Arrêt grand-ducale portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques*) y del Derecho belga.

<sup>430</sup> Frente al *possesseur*, el *détenteur* (tenedor) no posee en concepto de dueño sino siempre en concepto distinto del de propietario del bien (vid. arts. 2239, 2282 del Code Civil).

<sup>431</sup> La definición empleada en el art. 2 lit. e RU ATMF es idéntica a la del art. 2 lit. c RU CUV.

Con todo, no puede obviarse que la legislación nacional en materia de ferrocarriles habla únicamente del titular del vehículo, ya sea antes de solicitar la correspondiente autorización de puesta en servicio (admisión técnica, en palabras de las RU ATMF)<sup>432</sup>, ya sea después de haberla obtenido –en definitiva, una vez convertido en titular de aquélla–<sup>433</sup>. Este último sería el caso también con respecto al Reglamento del Sector Ferroviario que se refiere al titular del vehículo al regular los datos a inscribir en la Sección Quinta del Registro Especial Ferroviario (cfr. art. 134.2.iii RSF), ya que, a nuestro entender, se trata precisamente del titular de las autorizaciones de puesta en servicio y de circulación. En aras de una mayor seguridad jurídica sería deseable, en todo caso, que *de lege ferenda* se unificasen los criterios en uno u otro sentido y se utilizase una única denominación a nivel nacional, supranacional e internacional.<sup>434</sup> Dado su contenido idéntico, a efectos del presente estudio las expresiones “titular” y “poseedor” se utilizarán de forma sinónima.

## 1.2 El concepto de poseedor del vagón particular

Ya se ha dicho que, en el ámbito de aplicación de las Reglas Uniformes CUV, será poseedor del vagón quien lo explote económicamente, de forma duradera, como medio de transporte.<sup>435</sup> El hecho de que la definición del poseedor en el artículo 2 lit. c RU CUV omita cualquier referencia a la admisión técnica del vehículo nos obliga a entender que el dato determinante no es la titularidad de la autorización administrativa correspondiente sino la explotación duradera del vehículo como medio de transporte. Entendemos, por ello, que el poseedor del

---

<sup>432</sup> Cfr. el art. 6.2 de la Orden FOM/233/2006, de acuerdo con el que “[e]l titular de todo vehículo ferroviario, previamente a la solicitud de autorización de puesta en servicio a que se refiere el artículo 4, deberá haberlo sometido al procedimiento de validación en este Título”. Vid. también el art. 10, apartados 1 y 2 de la Orden.

<sup>433</sup> Así, el art. 12.1 de la Orden citada en la nota anterior, relativo a la autorización de circulación, cuya solicitud no podrá presentarse hasta que no se haya obtenido la autorización de puesta en servicio. Cfr. también las referencias al titular del vehículo en el art. 101.1.a) LOTT.

<sup>434</sup> De hecho, la terminología comunitaria puede considerarse armonizada con la que se ha empleado en la traducción de las RRUU CUV y ATMF. Cfr., además del citado art. 2 lit. s de la Directiva 2008/57, el Anexo la Decisión 2007/756/CE de la Comisión, o el Anexo H de la Decisión 2006/861/CE, de la Comisión, de 28 de julio de 2006, sobre la especificación técnica de interoperabilidad referente al subsistema «material rodante-vagones de mercancías» del sistema ferroviario transeuropeo convencional (ETI «vagones»).

<sup>435</sup> En España, los intereses de las diferentes empresas propietarias u operadoras de vagones particulares son defendidos por la Asociación de Propietarios y Operadores de Vagones de España (FAPROVE), creada en 1998 como unión de la Asociación de Operadores de Transporte Ferroviario y Propietarios de Vagones de España (ASOFEVA) y de la Asociación de Propietarios de Vagones de España (APVE).

vehículo podrá ser también el arrendatario que no haya promovido la autorización técnica, siempre y cuando la duración del contrato de arrendamiento sea lo suficiente larga para poder entender que se cumplen los requisitos del artículo 2 lit. c RU CUV. Ello deriva, asimismo, de la dicción del artículo 10 § 2 RU ATMF, de acuerdo con el que la admisión técnica no necesariamente ha de solicitarse por el poseedor, sino que puede promoverse igualmente por el constructor, una empresa de transporte ferroviario o el propietario del vehículo. Con todo, cualquiera que sea el poseedor del vagón en el sentido de las Reglas Uniformes CUV, su nombre ha de constar inscrito en el propio vehículo (art. 3 § 1 lit. a RU CUV).

Para poder hablar del poseedor de un vagón *particular*, aquél no debe tener, como se ha visto, la consideración de empresa ferroviaria en el sentido del artículo 2 lit. a RU CUV, de acuerdo con el que será empresa ferroviaria “*cualquier empresa, de constitución pública o privada, autorizada para transportar personas o mercancías, cuya tracción quede garantizada por la misma*”. A grandes rasgos, esta definición coincide con la que prevén los artículos 3 de la Directiva 91/440 y 43 LSF, en el sentido de que la nota definitoria de la empresa ferroviaria es la aportación de la tracción<sup>436</sup>. A estos efectos resulta indiferente si la empresa del poseedor está participada por o pertenece íntegramente a una empresa ferroviaria, y también si el vagón se ha integrado o no (vagones *ad hoc*<sup>437</sup>) en el parque de vehículos de una empresa ferroviaria. Esta última precisión se hace necesaria porque las Reglas Uniformes CUV no preconizan ninguna forma contractual específica a través de la cual ha de articularse la utilización de vagones en el tráfico internacional, por lo que siguen vigentes –e incluso pueden celebrarse *ex novo*– los tradicionales contratos de matriculación del vagón con un ferrocarril, en cuya virtud los vagones son tratados, salvo en el ámbito estrictamente interno entre las partes contratantes, a todos los efectos como vagones propios de la empresa ferroviaria.

---

<sup>436</sup> En ausencia de una definición legal, por tracción se entiende, en el ámbito ferroviario, la “acción y efecto de arrastrar material ferroviario sobre la vía; por extensión, unidad o sistema que arrastra un convoy”. Así, LEÓN RODRÍGUEZ ROMÁN, M., *Diccionario del tren*, Luna, Madrid 1999, p. 440.

<sup>437</sup> Sobre la terminología vid. OTIF, “Rapport explicatif actualisé (RU CUV 1999)”, op.cit., p. 460. Se trata de vagones mantenidos por el propio poseedor y que se utilizan como medio de transporte, recurriendo a diferentes empresas ferroviarias para que aporten la tracción. No se incorporan, por tanto, en el parque de vehículos de ninguna empresa ferroviaria. Así, FREISE, R., “Neugestaltung der Haftung auf dem Güterwagensektor”, en: *Z.Int.Eisenb.*, vol. 108 (2000), p. 261.

Una vez perfilados los aspectos jurídicos más relevantes, el poseedor del vagón particular puede definirse como aquella persona física o jurídica que explota económicamente, de forma duradera, el vagón como medio de transporte y carece de medios propios de tracción.

De entre los titulares de vagones particulares suele distinguirse dos grupos<sup>438</sup>, en función de si se sirven del vehículo para transportar sus propias mercancías o para alquilarlo a terceros quienes, a su vez, emplean el vagón para cubrir sus necesidades de transporte<sup>439</sup>. En cualquiera de los casos, quien asume la custodia de las mercancías transportadas es la empresa ferroviaria, respondiendo de las pérdidas, averías y retrasos en la entrega que se produzcan de conformidad con las Reglas Uniformes CIM o, en su caso, el Derecho nacional correspondiente si se trata de un transporte interno. A nuestro entender cabe, sin embargo, hablar de una tercera modalidad, en la que el poseedor se sirve de sus vagones para transportar mercancías propias o de terceros, subcontratando los servicios de tracción con una empresa ferroviaria. En virtud del llamado contrato de tracción ferroviaria, la empresa que aporte la fuerza motriz no asume la custodia de las mercancías (ésta permanece con el titular del vagón) y sólo se responsabiliza del desplazamiento de los vagones.<sup>440</sup>

En cualquiera de los casos, el nombre del poseedor deberá figurar inscrito en el propio vagón (art. 3 § 1 lit. a RU CUV), con independencia de si el poseedor está inscrito o no como tal en un registro nacional de vehículos<sup>441</sup>. La inscripción registral es obligatoria en todos los

---

<sup>438</sup> Cfr. ALLÉGRET, M. / TAÏANA, PH., “Transport ferroviaire interne”, op.cit., Fasc. 615, ap. 76 (p. 15); HELD, A., *Private Güterwagen...*, op.cit., pp. 10 y s.

<sup>439</sup> Se trata de una actividad muy similar al arrendamiento de remolques y semirremolques en el transporte de mercancías por carretera que, de acuerdo con el art. 133.4 LOTT, no requiere de ninguna autorización administrativa alguna, al contrario de lo que ocurre en el arrendamiento de camiones y cabezas tractoras (art. 133.1 LOTT).

<sup>440</sup> Como más adelante se verá, se trata, según los casos, de un contrato de servicios o de obra, y la responsabilidad del tractorista por daños en las mercancías suele limitarse a los casos en los que puede probarse la concurrencia de culpa por su parte. Sobre esta cuestión vid. *infra*, sub Cap. IV, I.2.

<sup>441</sup> En los Estados miembros de la Unión Europea, la obligación de crear registros nacionales de vehículos ferroviarios bajo el nombre de *Registros de Matriculación Nacional* (RMN) fue impuesta a los Estados miembros en virtud de la Directiva 2004/50, de 29 de abril de 2004, que reformula el texto del art. 14 de la Directiva 2001/16 e introduce un nuevo apartado 4º, de acuerdo con el que los números de identificación asignados a los vehículos ferroviarios “deberá[n] figurar sobre cada vehículo y habrá[n] de constar en un registro de matriculación nacional”. Dicha disposición fue desarrollada posteriormente por medio de la Decisión de la Comisión nº 2007/756/CE, de 9 de noviembre de 2007, por la que se adopta una especificación común para el registro nacional de vehículos previsto en el artículo 14, apartados 4 y 5, de las Directivas 96/48/CE y 2001/16/CE, y consta hoy día en el art. 33 de la Directiva 2008/57. En España, las funciones del registro de matriculación nacional viene a cumplirlas el Registro Especial Ferroviario, en particular, su Sección Quinta, relativa al material rodante ferroviario (art. 134 RSF), donde además del



Estados miembros de la Unión Europea<sup>442</sup>, pero no necesariamente en terceros países, por lo que en su ausencia el poseedor será en todo caso aquél que figure inscrito en el vagón<sup>443</sup>. Sea como fuere, la definición amplísima que del término poseedor efectúan las Reglas Uniformes CUV y el Anexo 2 al Contrato Uniforme de Utilización permite que a efectos de su aplicación el poseedor inscrito –bien en el propio vagón, bien en el Registro de Matriculación Nacional– no necesariamente sea el (único) destinatario de la norma (vid. *Infra*, sub II.4).

### **1.2.1 El poseedor del vagón particular como mediador en el transporte de mercancías**

Al margen de las actividades mencionadas en el epígrafe anterior, cabe asimismo la posibilidad de que el poseedor del vagón particular realice operaciones de mediación en el transporte por ferrocarril. Es éste el supuesto contemplado en el artículo 250.3 del Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres (ROTT), aprobado por Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, de acuerdo con el que “[l]as empresas ferroviarias podrán utilizar la colaboración de otras empresas que dispongan de sus propios vagones [...] y que contraten en nombre propio con los cargadores efectivos”. El precepto parece estar pensando en todos aquellos supuestos en los que el cargador acude al poseedor del vagón y concluye con él un contrato de transporte por ferrocarril, subcontratando el poseedor el traslado efectivo de las mercancías en su vagón con la empresa ferroviaria.

En este caso, a falta de una indicación en contrario por parte del Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones (el actual Ministerio de Fomento), el poseedor del vagón como intermediario en la contratación del traslado de las mercancías por ferrocarril no necesariamente deberá tener la consideración de agencia de transporte (art. 250.3 *in fine*

---

número de matrícula o código de identificación se inscribe también el “titular del vehículo y su domicilio a efecto de notificaciones” (art. 134.2.iii RSF).

<sup>442</sup> Si bien el art. 33.2 lit. d de la Directiva 2008/57 prevé que puede inscribirse, bien el poseedor, bien el propietario, el Anexo a la Decisión nº 2007/756 dispone que la inscripción del propietario del vehículo es optativa, mientras que la del poseedor es obligatoria. Puesto que esta última norma no vulnera lo dispuesto en la Directiva, y su contenido es más específico, creemos que ha de prevalecer lo dispuesto en la Decisión nº 2007/756, por lo que no basta con que se inscriba el propietario del vehículo. En definitiva, no tiene sentido que en un caso de arrendamiento financiero se inscriba el propietario del vagón, cuando la persona que explota el vagón y que resulta obligada a garantizar su mantenimiento y es el arrendatario.

<sup>443</sup> Cfr. también el Anexo 2 al Contrato Uniforme de Utilización, de acuerdo con el que el poseedor es cuyo nombre figura inscrito en el vagón y/o en el registro de matriculación nacional.

ROTT)<sup>444</sup>. Así, el régimen previsto en el ROTT resulta compatible con lo que dispone la LOTT, ya que ésta regula las agencias de transporte exclusivamente como actividad auxiliar de mediación en el transporte por carretera y no en el transporte por ferrocarril<sup>445</sup>. Ello no obstante, un examen detenido de la normativa impide afirmar con rotundidad que el poseedor de vagones particulares estará siempre exento de solicitar la autorización<sup>446</sup> de agencia de transporte y conviene efectuar algunas observaciones al respecto.

En primer lugar, si la empresa titular de vagones particulares cuenta, además de vehículos ferroviarios, con medios de transporte por carretera, aquélla podrá efectuar transportes combinados carretera/ferrocarril sin contar con la autorización preceptiva para la prestación de los servicios de mediación previstos en los artículos 119 y ss. LOTT, ya que, de acuerdo con el artículo 119.2.a LOTT, “*no tendrán la consideración de actividades de mediación [...] las realizadas por: [l]os transportistas que utilicen la colaboración de otros [...] para realizar transporte combinado*”. Todo ello sin perjuicio de que, en este caso, la empresa poseedora deberá estar en posesión del título habilitante para el ejercicio de la actividad de transportista por carretera (arts. 42, 47 y ss., 90 y ss. LOTT).

En segundo lugar, tanto si la empresa poseedora de vagones cuenta con medios propios de transporte por carretera como si no, en el momento en que subcontrata tramos terrestres diferentes del transporte por ferrocarril con una empresa de transportes por carretera estará ejerciendo funciones de mediación entre usuarios del transporte y transportistas y deberá contar con la autorización prevista, bien para las agencias de transporte (arts. 119.1,

---

<sup>444</sup> Al margen de la opinión que pueda merecer la vigencia o no de la citada Reglamentación de Vagones Particulares de 27 de mayo de 1959, entendemos que por medio del art. 250.3 *in fine* ROTT queda derogado (aun cuando el ROTT declara, con carácter general, la vigencia de la Reglamentación en su Disposición sobre derogaciones y vigencias), al menos, su art. 34 que establece que “[p]ara que un propietario pueda dedicarse al transporte de mercancías por cuenta ajena es necesario que reciba previamente de la División Inspectoría correspondiente la autorización de «Agente transportista», que deberá solicitarla a través de la Liga de Propietarios de Vagones de España”.

<sup>445</sup> La regulación de las agencias de transporte se halla enmarcada en el Título IV de la LOTT (arts. 119 y ss.), dedicado a las actividades auxiliares y complementarias al *transporte por carretera*.

<sup>446</sup> Este título habilitante o autorización se define como “un acto mediante el cual la Administración otorga a una empresa o entidad el derecho a realizar transportes por carretera, con sujeción a las condiciones que establece la normativa vigente”. Así, SÁNCHEZ-GAMBORINO, F.J. / GAITÁN REBOLLO, J., *Factbook – Transportes de mercancías por carretera*, Thomson-Aranzadi, Cizur Menor 2003, p. 269. Su fundamento ha de buscarse en el deseo del Estado de controlar –y, en su caso, limitar– el acceso al mercado y de garantizar el cumplimiento de unos requisitos que se estiman de obligada observancia, en interés del propio mercado. Vid. PILOÑETA ALONSO, L.M., *Las agencias de transporte de mercancías*, J.M. Bosch, Barcelona 1997, p. 179.

120 y ss. LOTT), bien para los transitarios (art. 126 LOTT). La exacta configuración de la empresa poseedora desde el punto de vista de la legislación jurídico-administrativa en materia de transportes y las obligaciones que de ella emanan dependerán, pues, de las operaciones que aquélla se compromete a realizar frente a la contraparte en el contrato de transporte.

### 1.2.2 El poseedor del vagón particular como porteador

La posición que ocupa el poseedor en cada una de las relaciones jurídicas a que puede dar lugar la utilización de vagones particulares en tráfico nacional e internacional será objeto de un análisis pormenorizado en los capítulos subsiguientes, por lo que nos limitaremos en este punto a realizar algunas consideraciones generales al respecto de la posibilidad de que el titular del vagón ocupe, en el marco del contrato de transporte y en relación con el cargador, la posición de transportista. No cabe tal posibilidad en aquellos supuestos en los que el poseedor utiliza el vagón para hacer transportar sus propias mercancías, ni tampoco cuando lo arrienda a un tercero para que éste disponga de él, ya que en el primero de los casos ostentará la posición de cargador, mientras que en el segundo no llega a ser parte en el contrato de transporte.

Es por ello que la posibilidad de que el poseedor del vagón pueda tener él mismo la consideración de transportista se plantea sólo en la medida en que aquél asume frente al cargador la obligación de transportar las mercancías. En este caso, y aunque el poseedor no efectúa ninguno de los tramos (por carretera o por ferrocarril) con sus propios medios *–rectius*, aun cuando no presta servicios de tracción en ninguno de los modos–, parece que deba considerársele auténtico porteador sujeto a las obligaciones y derechos previstos en la legislación (mercantil y administrativa) vigente, siempre y cuando sea él quien asuma la obligación de transportar o de hacer transportar las mercancías frente al cargador<sup>447</sup>. Éste

---

<sup>447</sup> Es ésta la interpretación que debe darse a la redacción del art. 379 Ccom que, por mucho que se refiera al comisionista de transportes, configura al intermediario que asume el compromiso de trasladar las mercancías como una auténtica empresa de transporte, al igual que ya ocurría en los arts. 232 y s. del Código de Comercio de 1829. Al respecto, PILOÑETA ALONSO, L.M., *Las agencias de transporte...*, op.cit., pp. 73 y ss., 87 y ss. Para el concepto de porteador contractual en las RU CIM/1999 vid., asimismo, EMPARANZA SOBEJANO, A., “Ámbito de aplicación de las Reglas Uniformes reguladoras del transporte internacional de mercancías por ferrocarril: los sujetos”, en: ID. / RECALDE CASTELLS, A. (Dirs.), *El contrato de transporte internacional*, op.cit., pp. 38 y s.; PULIDO BEGINES, J.L., “El concepto de porteador y la dualidad porteador contractual-porteador sustituto en las CIM-1999”, en: *RDM*, núm. 264-265 (2007),

parece ser, asimismo, el caso de los supuestos cubiertos por el antecitado artículo 250.3 *in fine* ROTT, cuando establece que los poseedores de vagones particulares, como colaboradores de la empresa ferroviaria, “*contrat[a]n en nombre propio con los cargadores efectivos*”. Ante la falta manifiesta de desarrollo de la norma y, sobre todo, de un régimen sancionador específico<sup>448</sup>, no puede descartarse, sin embargo, que la empresa poseedora pueda acogerse al

---

pp. 539 y ss. Con carácter general, ASQUINI, A., voz “Trasporto (in genere)”, en: AZARA, A. / EULA, E., *Novissimo digesto italiano*, vol. XIX, UTET, Turín 1957, pp. 566 y s.; BLASCHCZOK, A., “Siebenter Abschnitt...”, op.cit., Vor § 453, nm 17 (pp. 1282 y s.); BROSETA PONT, M. / MARTÍNEZ SANZ, F., *Manual de derecho mercantil*, op.cit., pp. 112 y ss.; 152 y s.; DÍAZ MORENO, A., “El contrato de transporte terrestre”, en: JIMÉNEZ SÁNCHEZ, G.J. (Coord.), *Derecho mercantil*, vol. II, 11ª ed., Ariel, Barcelona 2006, p. 613; EMPARANZA SOBEJANO, A., *El concepto de porteador en el transporte de mercancías*, Comares, Granada 2003, pp. 333 y ss., en particular, pp. 337 y ss.; ID., “La delimitación del porteador en el transporte: el porteador contractual y el porteador efectivo”, en: DE EIZAGUIRRE, J.Mª. (Coord.), *VIII Jornadas de Derecho Marítimo de San Sebastián*, Servicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco, Vitoria-Gasteiz 2002, pp. 25 y ss.; ID., “Cuestiones de legitimación activa y pasiva en el Convenio de Transporte Internacional de Mercancías por Carretera”, en: MARTÍNEZ SANZ, F. (Coord.), *Problemas en la aplicación del CMR*, Fundación Francisco Corell, Madrid 2002, pp. 36 y s.; RECALDE CASTELLS, A., *El conocimiento de embarque y otros documentos de transporte*, Civitas, Madrid 1992, pp. 366 y ss.; SÁNCHEZ ANDRÉS, A., “El transporte combinado de mercancías”, en: *RDM*, 1975, pp. 72 y ss., en particular, 74 y ss.; ID., “Cuestiones previas al estudio...”, op.cit., p. 1016, ID., voz “Transporte (D.º Mercantil)”, en: AA.VV., *Enciclopedia Jurídica Básica*, Vol. IV, Civitas, Madrid 1995, p. 6652. Esta tesis viene respaldada, asimismo, por el hecho de que el Anteproyecto de Ley de contrato de transporte terrestre de 2007 prevé la derogación del art. 379 Ccom y la desaparición de cualquier referencia al comisionista de transportes, además de incluir, en su art. 4.2, una referencia expresa a que el porteador no necesariamente ha de ejecutar el transporte por sus propios medios. *Contra* todavía, por entender que el art. 379 supone la consagración legal de una cláusula de garantía del comisionista (*star del credere*), que sería tácita e inderogable en el ámbito del contrato mercantil de transporte, GARRIGUES, J., *Curso...*, T. II, op.cit., pp. 210 y s., seguido, entre otros, por GARCÍA LUENGO, R., “El contrato de comisión”, en: BERCOVITZ RODRÍGUEZ-CANO, A. / CALZADA CONDE, Mª.Á. (Dirs.), *Contratos mercantiles*, Aranzadi, Cizur Menor 2001, pp. 180 y ss.; al parecer también ANGULO RODRÍGUEZ, L., “El contrato de comisión”, en: JIMÉNEZ SÁNCHEZ, G.J. (Coord.), *Derecho mercantil*, op.cit., vol. II, p. 278; por entender que se trata de un contrato de expedición, atípico y secundario respecto del contrato de transporte, SECO CARO, E., “El comisionista de transportes”, en: *RDM*, núm. 98 (1965), pp. 261 y ss., en particular, p. 265. Crítico respecto de la posibilidad de basar la noción de porteador contractual en la mera asunción de la obligación de transportar o hacer transportar las mercancías, dado el carácter imperativo de buena parte de las disposiciones contenidas en los Convenios internacionales en materia de transporte, ZUNARELLI, S., *La nozione di vettore*, Giuffrè, Milán 1987, pp. 203 y ss., en particular, 211 y ss.

Por su parte, las Reglas Uniformes CIM no se oponen a que la posición de transportista sea ocupada por una persona que no es empresa ferroviaria. En este sentido, el art. 3 RU CIM, al definir algunos de los términos más importantes del transporte de mercancías por ferrocarril, se refiere, al contrario de lo que ocurría bajo las RU CIM/1980, al transportista, contractual o efectivo, y no al ferrocarril. Por su parte, el art. 6 RU CIM establece que el contrato de transporte se celebra entre el remitente/cargador y el transportista, sin que éste tenga que tener la consideración de transportista. Con idéntico resultado, GLASS, D.A., “Successive carriage and the new CIM rules: A successful succession?”, en: *Business Law International*, 1/2003, pp. 84 y s., 87; Auto del OGH Austria, de 28 de febrero de 2001, en: *Z.Int.Eisenb.*, vol. 111 (2003), pp. 10 y ss. = *VersR*, vol. 53 (2002), pp. 871 y s. *Contra*, para la situación bajo las RU CIM/1980, sentencia del OLG Düsseldorf, de 4 de Julio de 1996 (18 U 120/95), en: *VersR*, vol. 48 (1997), pp. 602 y s.; STS núm. 1001/2002, de 28 de octubre (RJ 2002/9136), FJ 3º, por entender que el COTIF se refiere siempre al ferrocarril, sin que sea posible aplicarlo a la relación entre el cargador y el titular de vagones particulares.

<sup>448</sup> Los arts. 140.18.1 (infracción muy grave en caso de realizar actividades propias de las agencias de transporte, transitarios o almacenistas distribuidores en nombre ajeno, o sin ocupar la posición de porteador frente al cargador y de cargador frente al transportista), 141.14 (infracción grave en caso de prestar

régimen general del comisionista en los artículos 244 y ss. Ccom. Y ello porque un sector de la doctrina<sup>449</sup> entiende, con acierto a nuestro entender, que la regulación que efectúa el artículo 379 del comisionista de transportes<sup>450</sup> es, al menos esencialmente, de derecho dispositivo, por lo que cabe su derogación en las relaciones particulares con el remitente de las mercancías<sup>451</sup>. En este caso, el poseedor sólo respondería de la adecuada elección del porteador y no por el correcto desenvolvimiento del transporte.<sup>452</sup>

Sea como fuere, la práctica enseña que, al menos en España, la actividad desarrollada en una amplia mayoría de los casos es la de un operador logístico ferroviario, en la que la empresa titular de vagones particulares ofrece un servicio integral de transporte al cliente, subcontratando el transporte o la tracción en el tramo que se efectúa por ferrocarril con una empresa ferroviaria.<sup>453</sup> En este caso, el poseedor de vagones ocupa sin duda alguna la posición de transportista frente al cargador.

---

servicios públicos de transporte, utilizando la mediación de intermediarios no autorizados) y 141.27 (infracción grave en caso de contratar el transporte con intermediarios no autorizados) están pensados exclusivamente para la intermediación en el transporte por carretera y carecen de virtualidad en la contratación de transportes por ferrocarril.

<sup>449</sup> Así, EMPARANZA SOBEJANO, A., *El concepto de porteador...*, op.cit., pp. 189 y ss.; RECALDE CASTELLS, A., Recensión de “Basedow, J., *Der Transportvertrag*”, en: *RDM*, núm. 191 (1989), pp. 228 y s.; ID., *El conocimiento de embarque...*, op.cit., pp. 369 y s.

<sup>450</sup> De acuerdo con el citado precepto, las disposiciones sobre el contrato de transporte (arts. 349 y ss. Ccom) “se entenderán del mismo modo con los que, aun cuando no hicieren por sí mismos el transporte de los efectos de comercio, contrataren hacerlo por medio de otros, ya sea como asentistas de una operación particular y determinada, o ya como comisionistas de transportes y conducciones”. Es por ello que, “[e]n cualquiera de ambos casos quedarán subrogados en el lugar de los mismos porteadores, así en cuanto a las obligaciones y responsabilidades de éstos como respecto a su derecho”.

<sup>451</sup> Al contrario de lo que ocurre en el artículo 120.2 LOTT que, sin embargo, sólo es aplicable en el ámbito del transporte de mercancías por carretera.

<sup>452</sup> En sentido parecido se expresa el art. 275.1 Ccom, en cuya virtud sólo será exigible al comisionista (de expediciones) que no actúe en nombre propio, el cumplimiento de las obligaciones impuestas al cargador, pero sin ocupar la posición de éste frente al porteador.

Sobre la responsabilidad del comisionista de expediciones vid. BROSETA PONT, M. / MARTÍNEZ SANZ, F., *Manual...*, Vol. II, op.cit., p. 112. Con carácter general sobre los mediadores en el transporte terrestre vid., asimismo, EMPARANZA SOBEJANO, A., “La delimitación del porteador...”, op.cit., pp. 25 y s.; PILOÑETA ALONSO, L.M., *Las agencias de transporte...*, op.cit., pp. 119 y ss. Cfr. también la STS de 14 de octubre de 1985 (RJ 1985\4843), FJ 2º que, si bien respecto de un transporte marítimo y con anterioridad a la entrada en vigor de la LOTT, que “la responsabilidad del comisionista que actúa por el comitente cargador viene limitada al concierto del contrato de transporte que le fue encomendado realizar, que cumplido adecuadamente [...] desplaza al porteador su directa responsabilidad con relación al cargador una vez que aquél hubiere recibido la mercancía para llevar a cabo el transporte concertado”.

<sup>453</sup> Vid., en este sentido, la intervención, el día 28 de marzo de 2007, de Alberto LÓPEZ RIBÉ como secretario general de FAPROVE ante la Ponencia de estudio sobre la política de transporte de mercancías por ferrocarril del Senado, publicado en el BOCG (Senado), Serie I, núm. 822, de 14 de noviembre de 2007,

## 2. La empresa ferroviaria

La empresa ferroviaria es el concepto en torno al cual gira la liberalización del transporte ferroviario, ya que ésta se basa, en esencia, en la posibilidad de que varias empresas efectúen transportes sobre una misma infraestructura. Ya se ha visto que la empresa ferroviaria se define como aquella persona física o jurídica, cualquiera que sea su titularidad (pública o privado), autorizada para efectuar transportes por ferrocarril –debe contar, por tanto, con la correspondiente licencia de empresa ferroviaria (arts. 44 y ss. LSF– y que cuente con medios de tracción propios<sup>454</sup>. Pero también serán empresas ferroviarias las que sólo aporten tracción<sup>455</sup>, es decir, que no cuenten con vagones propios. El Reglamento del Sector Ferroviario, a su vez, se encarga de precisar que el requisito de la aportación de la tracción se entiende cumplido cuando “*se tenga la propiedad de los medios que permiten ésta o cuando se cuente permanentemente con dichos medios por cualquier título admitido en Derecho que permita su plena disponibilidad durante el período en el que se preste el servicio*” (art. 58.2 RSF).<sup>456</sup> Al igual que ocurre respecto de los vagones particulares, pues, el régimen de propiedad del material tractor es indiferente a la hora de determinar el titular del vehículo a efectos de aplicar la legislación especial, por lo que cabe operar como empresa ferroviaria incluso cuando en el balance no aparece ninguna de las locomotoras de las que se dispone (v.gr., en virtud de un contrato de *leasing*)<sup>457</sup>.

Dado que los servicios de transporte ferroviario, es decir, de tracción ferroviaria sólo pueden prestarlos las empresas ferroviarias que cuenten con la licencia correspondiente (art.

---

p. 73. En menor medida, las empresas titulares de vagones se dedican, asimismo, al arrendamiento de vagones, tanto a empresas ferroviarias como a usuarios finales (vid. *infra*, sub IV.4).

<sup>454</sup> *In extenso* sobre el concepto de empresa ferroviaria, RODRÍGUEZ RUIZ DE VILLA, D., “Aspectos de derecho privado de las empresas ferroviarias y su acceso a la licencia ferroviaria”, en: *RDM*, núm. 260 (2006), pp. 521 y ss. No será necesario, sin embargo, que la empresa ferroviaria tenga el material ferroviario en su propiedad, ya que basta con que ostente su posesión en virtud de un contrato de arrendamiento o de *leasing*. Así, IDOT, L., “L’ouverture des transports ferroviaires...”, op.cit., p. 275.

<sup>455</sup> Así el art. 3 1ª alt. de la Directiva 91/440, desde que su tenor fuera modificado, en el marco del Primer Paquete Ferroviario, por la Directiva 2001/12 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de febrero de 2001, y también el art. 43 *in fine* LSF.

<sup>456</sup> Vid. también AVEZUELA CÁRCCEL, J., “Las empresas ferroviarias: requisitos y capacidad”, en: GUILLÉN CARAMÉS, J. (Dir.), *El régimen jurídico...*, op.cit., p. 608.

<sup>457</sup> En sentido parecido, MARTÍNEZ SANZ, F., “La liberalización del transporte ferroviario”, en: AA.VV., *Aspectos económicos de la jurisdicción contencioso-administrativa*, Estudios de Derecho Judicial, núm. 51, Consejo General del Poder Judicial, 2004, pp. 58 y s.; RODRÍGUEZ RUIZ DE VILLA, D., “Aspectos de derecho privado...”, op.cit., p. 526.

44.1 LSF), aquéllas son necesarias para que el poseedor de vagones particulares pueda hacer transportar sus vagones y así amortizar el capital desembolsado. A la inversa, las empresas ferroviarias no dependen de la existencia de empresas poseedoras de vagones particulares, pero, como no puede ser de otra forma, se permite el recurso a ellas para la utilización de su material rodante (cfr. art. 250.3, 1ª alt. ROTT). La relación jurídica entre ambos se materializa en el Contrato Uniforme de Utilización (CUU) o, en su caso, en el contrato de matriculación.

Como consecuencia inmediata de la liberalización del sector ferroviario de mercancías también en España, son varias las empresas distintas de RENFE-Operadora quienes han solicitado y obtenido la licencia de empresa ferroviaria, por lo que los titulares de vagones privados ya no precisan necesariamente de los servicios de la entidad pública para contratar los servicios de tracción<sup>458</sup>. Asimismo, al suprimirse la necesidad de matricular el vagón con una empresa ferroviaria ha desaparecido la tradicional dicotomía de ferrocarril matriculador y ferrocarril utilizador que distinguía entre aquel ferrocarril que había incorporado el vagón a su parque de vehículos y el que se limitaba a transportarlo<sup>459</sup>.

### 3. El administrador de infraestructuras ferroviarias

Si bien es cierto que, *prima facie*, el administrador de infraestructuras ferroviarias no interviene en el acarreo de los vagones, ni tampoco tiene por qué existir una relación contractual entre el titular del vagón y aquél, no puede negarse la importancia que adquiere la intervención de los administradores de aquellas infraestructuras sobre las que discurre el transporte. Y ello porque, en primer lugar, el acceso a la infraestructura es *conditio sine qua non* para la realización de cualquier tipo de transporte por ferrocarril y, en segundo lugar, porque la legislación vigente contempla la posibilidad de que no sólo las empresas ferroviarias sino también otros operadores puedan solicitar la adjudicación de capacidad de

---

<sup>458</sup> Aparte de RENFE-Operadora cuentan actualmente con licencias de empresa ferroviaria Comsa Rail Transport S.A. (Grupo Comsa), Continental Rail S.A. (Grupo ACS), Acciona Rail Services S.A. (Grupo Acciona), Tracción Rail S.A. (Grupo AZVI), Eusko Trenbideak – Ferrocarriles Vascos S.A., ArcelorMittal Siderail S.A. (Grupo ArcelorMittal) y Activa Rail S.A. En el caso de esta última, filial de Transfesa, queda patente que algunas de las empresas titulares de vagones han procedido ellas mismas a la constitución de empresas ferroviarias.

<sup>459</sup> Vid. HELD, A., *Private Güterwagen...*, op.cit., p. 11; así como el art. 5 § 3 RIP/1980.

infraestructura<sup>460</sup>. Se permite, pues, que empresas que no aporten ellas mismas la tracción puedan reservar franjas horarias sobre una línea determinada para prestar sobre ella servicios de transporte ferroviario. Estos candidatos distintos de las empresas ferroviarias son (art. 79 RSF<sup>461</sup>): “a) Los cargadores que son los propietarios de la mercancía o quienes, en su representación, entreguen la mercancía para su transporte. b) Los agentes de transporte de viajeros o mercancías que son las entidades que contratan el transporte con las empresas ferroviarias. c) Los operadores de transporte combinado que son las entidades que actúan como transportistas en uno o más tramos de la cadena de transporte pudiendo ser agentes de transporte en el resto de la misma, para completar el recorrido del origen al destino. [...]”.

Sin perjuicio de lo que después se dirá acerca de la posición contractual del poseedor de vagones particulares y al margen de las imprecisiones conceptuales del precepto, de su tenor se desprende que, en el caso de que la capacidad de infraestructura sea solicitada por un operador distinto de una empresa ferroviaria, será éste quien explota el servicio de transporte ferroviario<sup>462</sup>. Ello no obstante, dicho operador, al carecer de material tractor propio, estará obligado a contratar el servicio correspondiente con una empresa ferroviaria, si bien, en el caso de las empresas titulares de vagones particulares, bastará con que aquélla aporte exclusivamente la tracción. Es por ello que el artículo 35.1 LSF establece, tras prohibir con carácter general la cesión de capacidad de infraestructura<sup>463</sup>, que no se considerará cesión la

---

<sup>460</sup> De acuerdo con el art. 6.1 de la Orden FOM /897/2005, de 7 de abril, relativa a la declaración sobre la red y al procedimiento de adjudicación de capacidad de infraestructura ferroviaria, “[s]e entiende por capacidad de infraestructura, de acuerdo con lo establecido en la Ley y en el Reglamento del Sector Ferroviario, el número de franjas horarias disponibles en un tramo de la infraestructura ferroviaria durante un período determinado de tiempo, en función de la tipología de tráfico”. El art. 30 LSF, por su parte, precisa que “[l]a adjudicación de capacidad de infraestructura es la asignación por parte del administrador de infraestructuras ferroviarias de aquellas franjas horarias [...] a los correspondientes candidatos con el fin de que un tren pueda circular, entre dos puntos, durante un período de tiempo determinado”. Para la situación en Alemania, vid. GERSDORF, H., “Marktöffnung im Eisenbahnsektor”, en: ZHR, núm. 168 (2004), p. 600.

<sup>461</sup> Cfr., asimismo, el art. 31.2 LSF, los arts. 2 lit. b y 16.1 de la Directiva 2001/14, así como el art. 9 lit. b de la Orden FOM/897/2005. Para poder solicitar capacidad de infraestructura, el candidato deberá, de acuerdo con el art. 80 RSF, realizar una declaración de actividad (indicación del tipo de servicio y cantidad de tráfico anual, art. 82 lit. c RSF) y disponer de la correspondiente habilitación específica (arts. 80 y ss. RSF).

<sup>462</sup> Así también, FUENTETAJA PASTOR, J.Á., “Las autorizaciones ferroviarias”, en: GUILLÉN CARAMÉS, J. (Dir.), *El régimen jurídico...*, op.cit., p. 589.

<sup>463</sup> La contravención de esa norma supondrá, previa incoación de un expediente, la revocación de la habilitación para solicitar capacidad de infraestructura (arts. 35.2 LSF, 14.3 de la Orden FOM/897/2005). Si bien parece existir consenso acerca de la necesidad de prohibir cualquier negocio jurídico sobre el uso de la infraestructura en aras de fomentar la apertura del sector a la libre competencia, hay quien defiende que



utilización de capacidad por parte de una empresa ferroviaria que actúe por cuenta del adjudicatario de la capacidad que no tenga, él mismo, la consideración de empresa ferroviaria<sup>464</sup>.

En cuanto a la prestación de servicios de transporte internacional, de la redacción del artículo 80.2 RSF parece derivar que la habilitación sólo faculta para solicitar capacidad de infraestructuras de la red nacional española, en particular, de la Red Ferroviaria de Interés General. El artículo 15.1.e) de la Orden FOM/897/2005, en cambio, recoge el derecho de todos los candidatos –también, por tanto, de los candidatos distintos de las empresas ferroviarias– a dirigir al ADIF su solicitud de adjudicación de capacidad de infraestructuras que transcurran por el territorio de más de un Estado miembro de la Unión Europea. Creemos que una interpretación correcta de ambos preceptos ha de pasar por entender que el otorgamiento de validez de la habilitación “para todo el territorio nacional” (art. 80.2 RSF) únicamente delimita el ámbito territorial en el que puede presentarse la solicitud de adjudicación de capacidad, pero ello no obsta a que la capacidad solicitada incluya infraestructuras que no transcurran por el territorio del Estado español. Esta interpretación es, por lo demás, conforme con lo previsto en la legislación comunitaria (cfr. art. 19.4 de la Directiva 2001/14).

Frente al modelo ferroviario existente con anterioridad a la liberalización de esta parte concreta del sector como consecuencia de la Directiva 2001/14, el poseedor de vagones particulares podrá, pues, solicitar él mismo la adjudicación de capacidad de infraestructura al ADIF. Las reclamaciones que surjan entre el adjudicatario de la capacidad y el administrador de infraestructuras dejarían de tener entonces la consideración de extracontractuales, sin que por ello se conviertan necesariamente en contractuales, ya que la relación entre adjudicatarios y ADIF diseñado en la Ley del Sector Ferroviario no parece ser de Derecho privado, ya que, en definitiva, la contraprestación para el acceso a la infraestructura no es un precio privado

---

“dada la escasez del recurso, la creación de un mercado secundario de derechos de uso podría introducir una mayor flexibilidad en el uso de la infraestructura y garantizar un aprovechamiento más eficiente de la misma”. Así, MONTERO PASCUAL, J.J., “Acceso a la red ferroviaria”, en: GUILLÉN CARAMÉS, J. (Dir.), *El régimen jurídico...*, op.cit., p.510.

La transferencia de franjas horarias o *slots* en el ámbito aéreo resulta igualmente prohibida, por considerarse una infracción en relación con la coordinación de los aeropuertos y la utilización de las franjas horarias, en el transporte aéreo (cfr. art. 49, apartados 1.3, 2.3 y 3.3 de la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea).

<sup>464</sup> Cfr. también MARTÍNEZ SANZ, F., “La liberalización del transporte ferroviario”, op.cit., p. 64.

sino un canon, esto es, una tasa (art. 7.1 LSF)<sup>465</sup>. Las tarifas por la prestación de servicios adicionales, complementarios y auxiliares<sup>466</sup>, en cambio, tienen la consideración de precios privados, por lo que el régimen será, en todo caso, contractual.

#### 4. El arrendatario del vagón

En caso de que el poseedor del vagón no quiera utilizar el vehículo para transportar sus propias mercancías, ni como medio para la realización de transportes con él contratados, podrá ceder el uso del vehículo a un tercero. La relación entre cedente<sup>467</sup> y cesionario suele revestir la forma de un contrato de arrendamiento de cosas (*locatio rei*), en cuya virtud el arrendador se obliga a entregar el vagón para su uso durante un tiempo determinado al arrendatario, comprometiéndose éste a pagar el precio convenido<sup>468</sup> (cfr. art. 1.543 Cc)<sup>469</sup>. Al margen de algunas particularidades a las que más adelante nos referiremos, tal contrato de arrendamiento no reviste especialidades respecto del régimen general, por lo que prescindimos de un análisis exhaustivo del mismo. Sí merecen nuestra atención, en cambio, las consecuencias que en el plano jurídico-privado derivan del hecho de que el arrendatario adquiere, en virtud de la cesión más o menos prolongada en el tiempo del derecho de uso sobre el vagón, el poder de disponer de él económicamente.

---

<sup>465</sup> Al respecto, MONTERO PASCUAL, J.J., “Acceso a la red ferroviaria”, op.cit., p. 511, así como doctrina ahí citada (nota 19); ID., “La regulación del acceso a la red ferroviaria”, en: *Revista del Derecho de las Telecomunicaciones e Infraestructuras en Red*, núm. 29 (2007), p. 152.

<sup>466</sup> De acuerdo con el art. 39 LSF son servicios adicionales, complementarios y auxiliares todos aquellos servicios definidos en el anexo a la Ley “*que tienden a facilitar el funcionamiento del sistema ferroviario*”. En función de la calificación que cada uno de estos servicios merezca de acuerdo con los criterios establecidos en el citado anexo, el administrador de infraestructuras estará (servicios adicionales y complementarios) o no (servicios auxiliares) obligado a prestarlos a las empresas que los soliciten.

<sup>467</sup> Puede tratarse, bien de una empresa ferroviaria, bien de un poseedor de vagones particulares (así, MERCADAL, B., *Droit des transports terrestres et aériens*, Dalloz, París 1996, p. 50), sea o no el propietario del vehículo (RODIÈRE, R., *Droit des transports*, op.cit., p. 66).

<sup>468</sup> Vid. también, MERCADAL, B., *Droit des transports...*, op.cit., p. 51; NÁNÁSSY, B.V., “Betrachtungen über die Regelung...”, op.cit., pp. 223 y s.; RODIÈRE, R., *Droit des transports*, op.y loc. últ. cit.

<sup>469</sup> La regulación que del contrato de arrendamiento efectúa el Código Civil no suele resultar, sin embargo, de aplicación en la práctica, dada la existencia de pliegos exhaustivos de condiciones generales, predispuestos por las empresas arrendadoras de vagones. Así ya, HÉMARD, J., “Le mandat commercial – Les transports”, op.cit., n° 1164, p. 528.

#### 4.1 El arrendamiento a medio y largo plazo

Sin perjuicio de que volvamos sobre ello al analizar el régimen de responsabilidad en el transporte mediante vagones particulares, cabe la posibilidad de que el titular registral del vagón, en virtud de la cesión de su uso al arrendatario, deje de tener la consideración de poseedor a efectos de la aplicación de las Reglas Uniformes CUV o del CUU, o que el arrendatario sea considerado poseedor, además del titular registral, en el marco de algunas de las normas de las RU CUV y del CUU. Y ello no sólo porque la amplísima definición del término poseedor en el artículo 2 lit. c RU CUV no alude en ningún momento a la necesidad de estar inscrito como tal en el registro nacional de vehículos, sino sobre todo porque el CUU dispone en su Anexo 2 que el término “poseedor” designa, además del poseedor propiamente dicho, también a aquellas personas que puedan disponer del vagón<sup>470</sup>, v.gr. el arrendatario.

A la vista de la definición –ciertamente confusa– que el Anexo 2 al Contrato Uniforme de Utilización efectúa del término poseedor, de entrada parece poder descartarse la posibilidad de que el arrendador que figure inscrito como titular en el registro de matriculación o en el propio vagón deje de tener la consideración de poseedor a efectos de aplicar las Reglas Uniformes CUV y el propio CUU: de un lado, porque el arrendador sigue explotando económicamente el vehículo (indudablemente de forma más duradera que el arrendatario); de otro, porque la definición equipara al poseedor y su derechohabiente con el único propósito de que sus cláusulas resulten de aplicación, en su caso, también a éste y no para excluir a aquél<sup>471</sup>. De acuerdo con el principio de la eficacia relativa de los contratos (art. 1.257 Cc), sin embargo, el CUU no vinculará sin más al arrendatario<sup>472</sup> –salvo cuando él mismo haya declarado su adhesión al mismo–, por lo que, en el resto de los casos, el contrato

---

<sup>470</sup> Establece el citado Anexo 2 que “[d]ans le présent Contrat Uniforme d’Utilisation des wagons, la mention «détenteur» signifie aussi bien le détenteur que son ayant droit éventuel”.

<sup>471</sup> Con idéntico resultado, respecto del Derecho alemán, SCHMIDT, J., “§§ 31-33 AEG”, en: HERMES, G. / SELLNER, D. (Dir.), *Beck’scher AEG-Kommentar*, Verlag C.H. Beck, Munich 2006, § 31 AEG, nm 11 (p. 858).

<sup>472</sup> Recuérdese que, a pesar de estar vinculada su existencia a la de un Tratado internacional, el COTIF, el Contrato Uniforme de Utilización no es una norma legal sino un contrato multilateral en cuya elaboración los Estados contratantes del COTIF participan a lo sumo a través de las empresas ferroviarias que, en su caso, aún sean de su propiedad.

de arrendamiento deberá contener una cláusula de incorporación que declare la vigencia del CUU también para el arrendatario y le obligue al cumplimiento de sus disposiciones<sup>473</sup>.

Si bien cabe que la cesión temporal del vehículo al arrendatario comprenda la transferencia de todos los derechos y obligaciones que correspondan al titular del vehículo en aplicación de la legislación vigente<sup>474</sup> y que aquél conste como tal en el registro de matriculación nacional<sup>475</sup>, en una amplia mayoría de los casos lo único que se cede en virtud del contrato de arrendamiento es el uso del vehículo, permaneciendo la titularidad del mismo con el arrendador<sup>476</sup>. En su consecuencia, las obligaciones que la normativa en materia de seguridad ferroviaria impone al poseedor del vehículo seguirán pesando sobre el arrendador<sup>477</sup>, en particular, la elaboración y el cumplimiento del llamado plan de mantenimiento del vagón (arts. 15 y ss. de la Orden FOM/233/2006)<sup>478</sup>.

---

<sup>473</sup> Como así ocurre, p.ej., en Alemania (en España, el arrendamiento de vagones no es un fenómeno demasiado frecuente) en los § 7.1 de las *Allgemeine Bedingungen für die Vermietung von Eisenbahnwagen im öffentlichen Verkehr* de OnRail – Gesellschaft für Vermietung und Verwaltung von Eisenbahnwaggons mbH; § 8.1 de las *Allgemeine Bedingungen für die Vermietung von Eisenbahnwagen* de ERMEWA GmbH; § 6.3 de las *General Terms and Conditions for the lease of rail freight wagons* de GATX Rail Germany; en sentido parecido, aunque sólo respecto del derecho de disposición y del de recibir información acerca de la distancia recorrida por el vagón, así como respecto de la responsabilidad del poseedor por daños causados a la empresa ferroviaria, §§ 3.8, 7.5 de las *Allgemeine Bedingungen für die Überlassung von Privatgüterwagen* de TRANSWAGGON. En Austria, en el § 6.3 de las *General Terms and Conditions for the lease of rail freight wagons* de GATX Rail Austria.

<sup>474</sup> En particular, la obligación de garantizar el adecuado mantenimiento del vagón, pero también, en su caso, la de solicitar las autorizaciones de puesta en servicio y de circulación a la Dirección General de Ferrocarriles y al ADIF, respectivamente.

<sup>475</sup> Así, para la situación anterior a la entrada en vigor del Protocolo de Vilnius y respecto de la posibilidad de que el contrato de matriculación lo celebre el arrendatario, la sentencia del Amtsgericht Munich de 2 de marzo de 1953, en: *Z.Int.Eisenb.*, vol. 62 (1954), p. 256.

<sup>476</sup> Así también, “12 questions sur... les wagons” (sin autor), op.cit., p. 145.

<sup>477</sup> Cabe incluso la posibilidad de que, como de hecho ocurre, que el propietario del vagón ceda su titularidad a una tercera empresa que, en virtud de esta cesión, cumplirá con todas las obligaciones impuestas al poseedor, sin perjuicio de que el titular original se reserve el derecho de uso. Finalmente, en ocasiones, lo que se produce es una venta del vagón con un pacto de *lease-back* a favor del anterior propietario, como medida que persigue una finalidad parecida a la anterior.

La obligación del arrendador-titular de mantener y reparar el vagón se recoge, p.ej., en los §§ 6.1 de las *Allgemeine Bedingungen* de OnRail; § 7.1 de las *Allgemeine Bedingungen* de ERMEWA; 7.1 de las *General Terms and Conditions* de GATX Germany; y 4.1 de las *Allgemeine Bedingungen* de TRANSWAGGON.

<sup>478</sup> De acuerdo con la actual Declaración sobre la Red (2008), publicada por el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (p. 38), el plan de mantenimiento de un vehículo se define como aquel “[d]ocumento que recoge el conjunto de operaciones de mantenimiento que definen cada una de las intervenciones de mantenimiento que deben realizarse sobre un vehículo ferroviario y la frecuencia con que éstas han de efectuarse durante toda su vida útil para conservar, en el estado requerido durante su validación, las características técnicas que, en materia de seguridad, fiabilidad, compatibilidad técnica,

## 4.2 El arrendamiento a corto plazo

En el ámbito del arrendamiento de vagones recobra interés la antigua discusión acerca de la existencia de un contrato de puesta a disposición de vagones ferroviarios (*Wagengestellung*, *fourniture de wagons*). Ya se ha visto (vid. *supra*, sub Cap. I, III.2.2) que, tradicionalmente, se entendía que, al margen del contrato de transporte de mercancías por ferrocarril, existía un contrato atípico, no regulado en el Convenio CIM, por el que el ferrocarril se obligaba a poner a disposición del cargador un vagón con tal de que éste procediera a su carga. La necesidad de recurrir a la artificial construcción jurídica del contrato de puesta a disposición se fundamentaba en el hecho de que mayoritariamente se entendía que el contrato de transporte por ferrocarril era de naturaleza real, perfeccionándose éste con la aceptación, por parte del ferrocarril, de la mercancía y de la carta de porte<sup>479</sup>. Con la entrada en vigor del Protocolo de Vilna, dicha opinión –que, por otro lado, no ha sido nunca unánime en la doctrina<sup>480</sup>– ha perdido todo su fundamento, ya que la entrega de las mercancías o su aceptación por parte del transportista no se erige ya en requisito para la perfección del contrato (art. 6 RU CIM, *a sensu contrario*). Puede afirmarse, por ello, que, en todos aquellos casos en los que la propia empresa ferroviaria se compromete a proporcionar el vagón, la obligación de ponerlo a disposición del cargador nace del contrato de transporte que, debido a su naturaleza consensual, se perfecciona con el concurso de voluntades de las partes y, habitualmente, con anterioridad a la entrega de las mercancías al transportista. Es éste el supuesto más sencillo contemplado en los distintos anexos al COTIF, de acuerdo con el que el número de relaciones contractuales puede reducirse a dos, *id est*, un contrato de transporte celebrado entre el cargador y el porteador, y un contrato de utilización de capacidad de infraestructura formulado entre éste y el administrador de infraestructuras ferroviarias.

---

*salubridad, protección medioambiental y, en su caso, interoperabilidad, les fueron exigidas conforme a lo dispuesto en las E[specificaciones] T[écnicas de] H[omologación]*”.

<sup>479</sup> Por todos, ALLÉGRET, M., “Transports internationaux ferroviaires”, op.cit., Fasc. 684 (1999), ap. 4 (p. 3); BECKER, D., *Die Haftung der Eisenbahn nach nationalem und internationalem Frachtrecht*, Duncker & Humblot, Berlín 1968, pp. 68 y s.; MUTZ, G., “Eisenbahntransport – Internationales Recht (CIM)”, en: AA.VV., *Münchener Kommentar zum Handelsgesetzbuch*, vol. 7, Verlag C.H. Beck/Verlag Franz Vahlen, Munich 1997, Art. 10 CIM, nm 2 (p. 1557); MERCADAL, B., *Droit des transports...*, op.cit., pp. 185 y s.; NÁNASSY, B.V., *Das internationale Eisenbahnfrachtrecht*, op.cit. (1956), p. 176.

<sup>480</sup> Vid., si bien respecto del § 62 EVO de contenido prácticamente idéntico, BLASCHCZOK, A., “Siebenter Abschnitt...”, op.cit., Vor § 453, nmm 69 y ss. (pp. 1304 y s.). Cfr., asimismo, BASEDOW, J., *Der Transportvertrag*, J.C.B. Mohr, Tubinga 1987, pp. 225 y ss.; DURAND, por su parte, defiende que el contrato de transporte internacional de mercancías por ferrocarril tiene carácter consensual, dado que se perfecciona por el mero consentimiento de las partes, consentimiento que adopta la forma de aceptación de las mercancías entregadas por el cargador (*Les transports internationaux*, op.cit., p. 87).

Ahora bien, si el vagón debe proporcionarse, no por la empresa que efectuará el recorrido previsto en el contrato (o, al menos, una parte del mismo), sino por una tercera empresa poseedora de vagones –ya sea una empresa ferroviaria, ya ostente la titularidad de vagones particulares–, la obligación de poner el vagón a disposición del cargador puede desligarse del contrato de transporte y adquirir virtualidad propia, siempre y cuando el poseedor del vagón no aparezca él mismo como porteador (contractual) por haber asumido, frente al cargador, la obligación de transportar las mercancías desde el lugar de la entrega para su transporte hasta el de destino (vid. *supra*, sub IV.1.2.2). Es éste, por tanto, un auténtico contrato de puesta a disposición de vagones que, si bien participa de los elementos del contrato de arrendamiento, parece recibir, en la práctica, el nombre de contrato *charter*<sup>481</sup>. No puede ocultarse, sin embargo, que el término empleado quizás no sea el más adecuado, dado que, sobre todo en el Derecho marítimo, el contrato de fletamento (tanto en el fletamento por viaje –*voyage charter*– como, aunque más discutido, en el fletamento por tiempo –*time charter*–) no cumple, de acuerdo con la opinión que hoy día ha de considerarse mayoritaria en la doctrina española y comparada, una función principalmente locativa sino que se trata de un auténtico contrato de transporte.<sup>482</sup> En el *charter* de vagones ferroviarios, en cambio, el arrendador precisamente no se obliga frente al arrendatario a transportar las mercancías, sino que se limita a poner a su disposición un vagón, cuyo traslado será efectuado por un tercer sujeto, la empresa ferroviaria. Por tanto, los contratos de arrendamiento y de transporte, celebrados con el poseedor y la empresa ferroviaria, respectivamente, responden a finalidades bien distintas y han de distinguirse correctamente en aras a determinar los derechos y obligaciones de cada una de las partes intervinientes.<sup>483</sup>

---

<sup>481</sup> Vid., p.ej., la OTIF en su “Rapport explicatif actualisé (RU CUV)”, op.cit., p. 458; § 21 del *Tarif marchandises International Italo/Suisse et vice-versa*, de SBB-Cargo. Las condiciones generales de TRANSWAGGON hablan de *Verwendung/use* para distinguir el *charter* del arrendamiento a medio y largo plazo (*Überlassung/long-term hire*). Del *chartering of vehicles* habla, asimismo, SÁNCHEZ ANDRÉS (“Cuestiones previas al estudio...”, op.cit., p. 1018), pero refiriéndose, al parecer, al arrendamiento de vagones en general.

Por el contrario, el llamado *train charter* se circunscribe principalmente a la puesta a disposición del cliente de un tren completo de viajeros, junto con su conductor y tripulación, en la que el aspecto lúdico o de entretenimiento prevalece sobre la finalidad de transportar los pasajeros de un lugar a otro.

<sup>482</sup> Vid., por todos, RECALDE CASTELLS, A., “Los contratos de utilización del buque”, en: EMPARANZA SOBEJANO, A. / MARTÍN OSANTE, J.M., *Estudio sistemático de la Propuesta de Anteproyecto de Ley General de la Navegación Marítima*, Servicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco, Vitoria-Gasteiz 2006, pp. 255 y ss.

<sup>483</sup> Vid. la cláusula 3.3 de las *Allgemeine Bedingungen für die Verwendung von Privatgüterwagen* de TRANSWAGGON, de acuerdo con la que “[a]lle Rechte und Pflichten aus Frachtverträgen mit den beteiligten EVU nimmt der Kunde wahr bzw. treffen ausschließlich den Kunden”.

Dada la brevedad de la duración del arrendamiento, difícilmente podrá hablarse de que el arrendatario ocupe la posición de poseedor en el sentido de las Reglas Uniformes CUV. Algunas de las facultades otorgadas al poseedor en las Reglas y en el CUU, sin embargo, suelen cederse al arrendatario, en particular, la de disponer, en su condición de derechohabiente del poseedor-arrendador, sobre el uso del vagón, cargado o vacío.<sup>484</sup> El poseedor, por su parte, seguirá sujeto a las obligaciones que le impone la legislación nacional, comunitaria e internacional, en particular, el deber de velar por que el vagón se encuentre en un perfecto estado de mantenimiento.

## 5. El cargador

La normativa internacional en materia de transporte por ferrocarril no suministra ninguna definición de lo que ha de entenderse por cargador, pero creemos que es acertada la definición que de la figura ofrece el artículo 4.1 del Anteproyecto de Ley de Contrato de Transporte Terrestre (ALCTT), de acuerdo con la que “[c]argador es quien contrata en nombre propio la realización de un transporte y frente al cual el porteador se obliga a efectuarlo”.<sup>485</sup> El interés principal del cargador habrá de buscarse, por tanto, en el traslado de las mercancías, sin perjuicio de que éste se efectúe utilizando el material rodante de la empresa ferroviaria transportista, de otra empresa poseedora de vagones o del propio cargador.

La determinación de quién ocupa la posición de transportista como contraparte en el contrato de transporte dependerá de quién se ha obligado, frente al cargador, a ejecutar –por sí o por otro<sup>486</sup>– el traslado de las mercancías, esto es, la propia empresa ferroviaria o un

---

<sup>484</sup> Así, en particular, la cláusula 4.5 del pliego de condiciones citado en la nota anterior.

<sup>485</sup> Cfr. también, aunque menos conciso, el art. 22.1 LOTT, según el cual “se entiende por cargador o remitente la persona, física o jurídica, que, ya sea directamente o como intermediario de transporte, solicita la realización del transporte en nombre propio y frente a la cual el porteador asume, en virtud del contrato, la obligación de efectuarlo”.

<sup>486</sup> Huelga decir que, debido al carácter generalmente fungible de la obligación de transportar, se permite –salvo que el cargador se haya opuesto expresamente o que de las circunstancias del caso pueda deducirse que el cargador confía en que el porteador efectuará el transporte utilizando sus propios medios– que el transporte sea ejecutado materialmente no por el transportista que haya celebrado el contrato de transporte, sino por otro transportista diferente. En este sentido, DE GISPERT PASTOR, M<sup>a</sup>.T., “Algunas consideraciones en torno a la ejecución del transporte por un tercero”, en: AA.VV., *Estudios de Derecho Mercantil en Homenaje al Profesor Manuel Broseta Pont*, Tomo II, Tirant lo Blanch, Valencia 1995, pp. 1617 y s.; GÓRRIZ LÓPEZ, C., *La responsabilidad...*, op.cit, pp. 647 y s. La posibilidad de que el transportista delegue

intermediario. Por su parte, el poseedor de vagones sólo se convierte en transportista en la medida en que, además de proporcionar el vagón, asume la obligación de transportar. Ahora bien, al contrario de lo que suele ocurrir en el transporte aéreo, marítimo y por carretera, es muy frecuente el caso en que el cargador aporta el vagón como medio de transporte para que éste sea acarreado por una empresa ferroviaria (sobre todo cuando se trata de vagones especiales, como p.ej. vagones cisterna). Con ello, sin embargo, el cargador no se convierte él mismo en porteador, ya que el vagón, al carecer de medios de autopropulsión, no es en sí suficiente para efectuar el traslado. La empresa ferroviaria (que en todo caso aportará la tracción), en cambio, tendrá habitualmente<sup>487</sup> la consideración de transportista, ya sea contractual –por haberse obligado directamente frente al cargador–, ya sea efectivo<sup>488</sup>, si se compromete frente al porteador contractual (v.gr., un intermediario, otra empresa ferroviaria o el propio poseedor de vagones).

Finalmente, de la propia definición que del cargador efectúa el artículo 4.1 ALCTT se desprende que el titular del vagón ostenta la posición de cargador en la medida en que contrata “*en nombre propio el traslado de las mercancías*”. El poseedor será, por tanto, cargador también en aquellos casos en los que la mercancía transportada no es suya, siempre y cuando contrata el traslado de las mismas en nombre propio.<sup>489</sup> Si, en cambio, el titular del

---

la ejecución de la totalidad o de parte del transporte en otro transportista viene contemplada, además, en el art. 27 RU CIM. Cfr. también el art. 7.106 de la Parte I de los *Principles of European Contract Law* (1998).

<sup>487</sup> Salvo que el contrato con ella celebrado revista la naturaleza jurídica de un contrato de tracción ferroviaria, en cuya virtud la empresa ferroviaria no asume, como se ha visto (*supra*, sub 1.2), la custodia de las mercancías.

<sup>488</sup> La distinción entre porteador contractual y efectivo o sustituto viene recogida, desde la entrada en vigor del Protocolo de Vilna, en las propias RU CIM. En este sentido, el art. 3 lit. a establece que por “transportista” ha de entenderse “*el transportista contractual con quien el expedidor haya concluido el contrato de transporte en virtud de estas Reglas uniformes, o un transportista subsiguiente [léase, sucesivo], que sea responsable sobre la base de este contrato*”. Por su parte, el transportista efectivo o “sustituto” es aquel “*transportista que no ha concluido el contrato de transporte con el expedidor, pero a quien el transportista [contractual] haya confiado, total o parcialmente, la ejecución del transporte por ferrocarril*” (art. 3 lit. b RU CIM). Sobre esta cuestión vid., con detalle, PULIDO BEGINES, J.L., “El concepto de porteador...”, op.cit., pp. 533 y ss.; ZURIMENDI ISLA, A., “Pluralidad de porteadores en las RU CIM”, en: EMPARANZA SOBEJANO, A. / RECALDE CASTELLS, A. (Dirs.), *El contrato de transporte internacional...*, op.cit., pp. 303 y ss.

<sup>489</sup> Aunque el poseedor ocupe, desde el punto de vista jurídico, la posición del cargador en el contrato de transporte, no necesariamente lo será desde un punto de vista económico, ya que puede que carezca de interés directo y legítimo en las mercancías. Buena prueba de ello es el hecho de que, si la contratación del transporte incluye la contratación de un seguro de daños, el intermediario sólo podrá ostentar la condición de tomador del seguro, pero nunca la de asegurado. En este sentido, si bien respecto del transporte por carretera, BOQUERA MATARREDONA, J., *El contrato de seguro de transporte de mercancías por carretera*, Tirant lo Blanch, Valencia 2002, p. 95.



vagón contrata el desplazamiento de la mercancía en nombre de su comitente, aquél probablemente no llega a ocupar la posición de cargador en la relación de transporte de las mercancías por ser el artículo 379 Ccom de carácter dispositivo.



## **Capítulo III**

—

### **La utilización de vagones particulares en el nuevo marco ferroviario europeo: aspectos contractuales**



Ya se ha visto (*supra*, sub Cap. I, II.1.1) que el llamado Contrato Uniforme de Utilización<sup>490</sup> pretende complementar y, en ocasiones, modificar las disposiciones previstas con carácter general en las Reglas Uniformes CUV. Dado que en la elaboración del mismo intervinieron las asociaciones más representativas a nivel internacional de empresas ferroviarias, de un lado, y de poseedores de vagones particulares, de otro, su intención no es otra que la de proveer un auténtico régimen uniforme en lo que a la utilización de vagones en tráfico nacional e internacional se refiere. Ello no obstante, la naturaleza y el régimen jurídicos del contrato plantean serias dudas de índole dogmática a cuyo comentario se dedica los apartados siguientes.

## **I. El marco estructural y funcional de los contratos de utilización del vagón**

El Contrato Uniforme de Utilización no contiene ninguna referencia a cuál es su naturaleza jurídica exacta. Antes de entrar en el análisis detenido de la misma, conviene, sin embargo, adelantar dos aspectos de suma importancia, sin perjuicio de que más adelante volvamos sobre ellos.

En primer lugar, de acuerdo con la descripción que del objeto del contrato proporciona el CUU, aquél regula las condiciones de la entrega de vagones de mercancías para su utilización como medios de transporte por parte de empresas ferroviarias en tráficos nacionales e internacionales en el ámbito de aplicación del COTIF vigente (art. 1.1 CUU). El contrato se limita, por tanto, a regular las relaciones entre la empresa ferroviaria y quien entrega el vagón para su transporte, dejando de lado todas las demás relaciones jurídicas que puedan surgir en el contexto de la utilización de vagones particulares, como por ejemplo las que existan entre el poseedor registral y el arrendatario, o entre éste o aquél y el cargador<sup>491</sup>. En segundo lugar, las Reglas Uniformes CUV no se aplican al transporte mediante vagones

---

<sup>490</sup> La versión actualmente vigente y que sirve como referencia para el presente estudio es la primera, tal y como entró en vigor el 1 de julio de 2006, que no ha sido objeto de modificación desde entonces.

<sup>491</sup> Recuérdese, sin embargo, que el Contrato Uniforme de Utilización puede repercutir también en estas relaciones, en particular, cuando el CUU o parte del mismo se hubiera incorporado al contrato de arrendamiento. Dada la redacción considerablemente más amplia del art. 1 RU CUV, éstas sí pueden ser de aplicación directa al contrato de arrendamiento.

particulares como tal, sino “a los contratos bilaterales o multilaterales relativos a la utilización de vehículos ferroviarios como medios de transporte para efectuar transportes de conformidad con las [...] Reglas uniformes CIM” (art. 1 RU CUV). El Contrato Uniforme de Utilización es sin duda uno de los contratos a que se alude en el artículo 1 de las Reglas Uniformes, pero no es el único, por lo que éstas resultarán igualmente de aplicación, no sólo a todos los contratos de utilización celebrados entre empresas que no se hayan adherido al CUU, sino también a aquellos acuerdos alcanzados entre personas adheridas al mismo que se aparten de lo establecido en él, posibilidad ésta que se halla prevista expresamente en el artículo 2.3 CUU.

## **1. La situación con anterioridad a la entrada en vigor del Protocolo de Vilna: el contrato de matriculación**

Ya se ha visto en otro lugar (*supra*, sub Cap. II, ap. I.1) que el contrato de matriculación<sup>492</sup> es uno de los temas relacionados con la puesta en funcionamiento y la explotación de vagones particulares que más atención ha recibido por parte de la doctrina, lo cual no puede sorprender si se tiene en cuenta que dicho contrato era el eje en torno al cual giraba la utilización de vagones particulares en tráfico nacional e internacional. Ciertamente, el contrato de matriculación trae causa de una peculiaridad del sistema ferroviario tradicional que con este alcance no se ha dado en ninguno de los demás modos de transporte: la utilización de medios de titularidad particular por parte de entidades públicas que, además de prestar los servicios de transporte de mercancías y de viajeros en régimen de derecho privado<sup>493</sup>, tenían encomendadas funciones de control e inspectoras de carácter público. El ejercicio de tales funciones tenía como finalidad última la salvaguarda del interés público, representado por la

---

<sup>492</sup> El reconocimiento de la existencia del contrato de matriculación como contrato distinto del contrato de transporte parece ser una creación de la jurisprudencia francesa. Así, DURAND, P.M.-F., “Le régime international des transports...”, *op.cit.*, p. 45.

<sup>493</sup> Cfr. el art. 1.1 del último Estatuto de la RENFE integrada verticalmente (administración de la infraestructura y prestación de servicios de transporte), aprobado por Real Decreto 121/1994, de 28 de enero, de acuerdo con el que RENFE “*es una entidad de derecho público que, actuando en régimen de empresa mercantil, ajusta su actividad al ordenamiento jurídico privado*”, heredero, a su vez, del art. 1 del primer Estatuto de RENFE de 23 de julio de 1964. Sobre la elaboración de este primer Estatuto de RENFE, con detalle, GARCÍA DE ENTERRÍA, E., “Estudio para el proyecto de Estatuto de RENFE”, en: *Revista de administración pública*, N° 46 (1965), pp. 431 y ss.

seguridad de la explotación ferroviaria<sup>494</sup>, y se traducían en una serie de prerrogativas de la administración ferroviaria, cuyo análisis no puede ser objeto del presente estudio. A los efectos que aquí nos interesan baste con realizar algunas consideraciones generales, con el único objeto de determinar con más exactitud la naturaleza jurídica del contrato de matriculación.

En este sentido, la construcción (“*fabricación*” en palabras del art. 2 de la Reglamentación de Vagones Particulares de 1959<sup>495</sup>) había de ser objeto de autorización de RENFE, debiendo ajustarse a las condiciones exigidas para la construcción del material de la propia empresa ferroviaria (arts. 3 y 13 de la Reglamentación) y, en su caso, a las prescripciones de la UIC cuando se preveía su uso en tráfico internacional (art. 13)<sup>496</sup>. Dada la similitud que guarda la relación nacida, una vez concedida la autorización, entre el ferrocarril y el solicitante con los tratos preliminares en la contratación civil, se ha intentado enmarcar la autorización de construcción en la institución jurídico-privada del precontrato<sup>497</sup>. Si bien las consecuencias que tal calificación pueda tener sobre la obligación del ferrocarril de concluir el contrato de matriculación en tanto y cuanto el vagón, una vez construido, se corresponde con los documentos presentados junto con la solicitud de autorización y cumple con los requisitos objetivos de seguridad ferroviaria se nos antojan sugerentes<sup>498</sup>, no puede negarse que tal

---

<sup>494</sup> Vid. sobre esta cuestión, con detalle, SÁNCHEZ ANDRÉS, A., “Cuestiones previas al estudio...”, op.cit., pp. 1025 y ss. De normas de “policía” de ferrocarriles habla SÁNCHEZ GAMBORINO, F.-M., “Comentarios a la nueva reglamentación...”, op.cit., p. 342.

<sup>495</sup> Recuérdese que el ROTT declaraba vigente dicha Reglamentación, vigencia que ha de entenderse superada, sin embargo, como consecuencia de las repercusiones que la regulación europea en materia de ferrocarriles ha tenido sobre la legislación española.

<sup>496</sup> Cuando el vagón iba a destinarse, no al uso exclusivo por parte del propio solicitante de la autorización, sino al transporte de mercancías ajenas (entendemos comprendidos los casos de arrendamiento o *charter* del vagón, así como aquéllos supuestos en los que el titular opera como intermediario) o al servicio del ferrocarril, la autorización debía, además, estimarse “*necesaria para el mantenimiento o desarrollo de los transportes ferroviarios en la rama de los mismos a que se dedicarán los vagones proyectados*” (art. 5 ap. 2 de la Reglamentación). Queda patente, pues, la concepción antes apuntada según la cual el vagón debía ser, en principio, de naturaleza especial.

<sup>497</sup> Así, HELD, A., *Private Güterwagen...*, op.cit., pp. 24 y s.

<sup>498</sup> Ha de tenerse en cuenta, sin embargo, que, tradicionalmente, la acción que asistía al perjudicado en caso de no celebrarse el contrato definitivo no podía tener como efecto la celebración judicial de éste, por lo que la eficacia del precontrato se veía limitada a la indemnización de daños y perjuicios, ya que se venía entendiendo que “la prestación del consentimiento para el contrato definitivo es una prestación personalísima a la que no puede ser obligado el contratante incumplidor” (sobre esta teoría vid. MORO LEDESMA, S., “El precontrato. Quinta parte”, en: *Revista Crítica de Derecho Inmobiliario*, núm. 116 [1934], pp. 570 y ss, en particular, pp. 573 y s.; cfr. todavía la STS de 4 de julio de 1999 [RJ 1991\5325], FJ 2º), lo cual, ciertamente, no satisfacía del todo el interés de la parte perjudicada. Desde la importante sentencia de 1 de julio de 1950 (RJ 1950\1187, Cdo. 1º), sin embargo, el Tribunal Supremo ha modificado su criterio, al

conclusión no puede hacerse extensible a la situación en España. Y ello porque la entonces División Inspectora de RENFE obraba en ejercicio de las facultades *administrativas* atribuidas al Ministerio de Obras Públicas, y sus decisiones eran recurribles, no ante los tribunales ordinarios, sino en alzada ante la Dirección General de Ferrocarriles, Tranvías y Transportes por Carretera (art. 2, ap. 2 y 3 de la Reglamentación).

Por su parte, las actas de ensayo del material empleado para la construcción del vagón debían ser visadas (art. 16.2 de la Reglamentación) y, sobre todo, el propio proceso de construcción podía, y el vagón –una vez finalizada su construcción– debía ser objeto de inspección por parte de la División Inspectora de RENFE, que podía acordar la realización de modificaciones necesarias para la mejora de la circulación o de su seguridad (art. 9). El vagón debía, por tanto, cumplir determinadas condiciones técnicas de construcción y de mantenimiento en aras de obtener la autorización para circular del ferrocarril<sup>499</sup>, una autorización que, al menos en el sistema trazado inicialmente por la Reglamentación de Vagones Privados, parecía ser distinta del contrato de matriculación con el ferrocarril (art. 15). No cabe duda, sin embargo, que la autorización para circular no tenía otra finalidad que la de servir de requisito para la matriculación del vagón, por lo que se ha defendido, con acierto a nuestro entender, que la autorización general para circular nace del contrato de matriculación<sup>500</sup>, máxime cuando los órganos encargados de conceder la autorización para

---

entender que el Juez puede tener por prestado el consentimiento y otorgar el contrato objeto del litigio (así también la STS 654/1993, de 25 de junio [RJ 1993\5384], FJ 1º; así como la sentencia del BGH alemán de 8 de junio de 1962 [I ZR 6/61], en: *NJW*, 1962, pp. 1812 y s.), siempre y cuando el precontrato contiene los elementos esenciales del contrato definitivo. Respecto de la situación creada por la nueva Ley de Enjuiciamiento civil, donde se reconoce expresamente la posibilidad de tener por emitido el consentimiento (art. 708.1 LEC), DE LA OLIVA SANTOS, A. / Díez-PICAZO GIMÉNEZ, I. / VEGAS TORRES, J., *Derecho procesal civil*, 3ª ed., Centro de Estudios Ramón Areces, Madrid 2005, p. 323.

<sup>499</sup> ALLÉGRET, M., “Transports internationaux ferroviaires”, op.cit., Fasc. 687, ap. 48, (p. 8). La necesidad de obtener una autorización de circulación para el vagón responde a razones evidentes de seguridad pública. En este sentido, BRUNET, R. / DURAND, P. / DE FOURCAULD, M., *Les transports internationaux...*, op.cit., ap. 132 (p. 83).

<sup>500</sup> SÁNCHEZ ANDRÉS, A., “Cuestiones previas al estudio...”, op.cit., p. 1031. Es éste además el enfoque seguido en ordenamientos cercanos al nuestro. Para el Derecho francés vid. ALLÉGRET, M., “Transports internationaux ferroviaires”, op.cit., Fasc. 687, ap. 48, (p. 8); DE LA MASSUË, H., “Les faiblesses et la réforme...”, op.cit., pp. 53 y s., 87; DURAND, P.M.-F., *Les transports internationaux*, op.cit., nm 240 (pp. 325 y s.); MERCADAL, B., *Droit des transports...*, op.cit., nm 340 (p. 188); RODIÈRE, R., *Droit des transports*, op.cit., p. 56. En Italia, GIANNINI, A., *Studi sulle Convenzioni di Berna sui trasporti ferroviari*, Anonima Romana Editoriale, Roma 1935, p. 61.

La incorporación del vagón al parque de vehículos del ferrocarril ha sido considerada válida incluso en caso de que ésta se efectúe *per facta concludentia* (aquí, modificación del número de matrícula y de las siglas del ferrocarril). Así, la sentencia de la Cour d’Appel de París de 13 de abril de 1953, en: *Z.Int.Eisenb.*, vol. 64 (1956), pp. 259 y ss., con valoración crítica de DURAND, loc.cit., p. 262.



circular y de formalizar la matrícula pertenecen a la misma entidad (art. 15). En este sentido apunta también el artículo 17 de la Reglamentación, cuando establece que “[p]ara que un vagón particular pueda ponerse en circulación, se requiere la formalización de su matrícula mediante un contrato” celebrado entre la compañía de ferrocarril y el propietario del vagón, con aprobación de la División Inspectora correspondiente.

### 1.1 Naturaleza jurídica del contrato de matriculación

A la vista de la desigualdad reinante en las relaciones entre RENFE y el titular del vagón, un sector de la doctrina ha entendido que debe descartarse una celebración del contrato en condiciones de igualdad y que, dada la personalidad jurídico-pública de RENFE y el procedimiento autoritario formulado por ésta, la figura del contrato de matriculación había de situarse, no ya en el Derecho privado sino en el marco del ordenamiento administrativo<sup>501</sup>. Tal afirmación puede suscribirse sólo con cautela. Sin duda es cierto que los procedimientos encaminados a la obtención de las autorizaciones para construir el vagón y para que éste pueda circular denotan una supremacía de la División Inspectora de RENFE que atestigua su pertenencia a la rama administrativa<sup>502</sup>. No es menos cierto, sin embargo, que la propia Reglamentación de Vagones Privados distinguía netamente entre la autorización para circular y el contrato de matriculación<sup>503</sup>, otorgándose aquélla por la División Inspectora, celebrándose éste entre la compañía de ferrocarril y el titular del vagón, si bien previa aprobación de la División Inspectora. Puede concluirse, por ello, que el ejercicio de las funciones de carácter iuspublicista se producía, principalmente, en un momento anterior a la celebración del contrato de matriculación y condicionaba la admisión del vagón al tráfico. Una vez formulado éste, la supremacía del ente público cedía ante una situación de mayor

---

<sup>501</sup> SÁNCHEZ ANDRÉS, A., “Cuestiones previas al estudio...”, op.cit., pp. 1042 y ss.; SÁNCHEZ GAMBORINO, F.-M., “Comentarios a la nueva Reglamentación...”, op.cit., p. 345, nota 2. Al parecer también la sentencia de la Corte di Cassazione italiana de 10 de agosto de 1953, en: *Z.Int.Eisenb.*, vol. 62 (1954), pp. 207 y ss., con nota de TERRANOVA (pp. 210 y s.).

La relación de supremacía del ferrocarril frente al titular del vagón era más acusada aún en los coches-cama, donde el ferrocarril no sólo controlaba la idoneidad técnica de los vehículos sino que podía influir también sobre la gestión comercial de los mismos. Al respecto, RUGE, H., *Schlafwagenrecht...*, N. G. Elwert'sche Verlagsbuchhandlung, Marburg 1930, pp. 49 y ss.

<sup>502</sup> Así también DURAND, P.M.-F., “Transports internationaux...”, op.cit., Fasc. F, ap. 85 (p. 17).

<sup>503</sup> Esta dicotomía aparece recogida expresamente en el estudio de QUEVEDO QUEIPO DE LLANO, A.M<sup>a</sup>., “La situation juridique...”, op.cit., p. 73 y s.

igualdad entre las partes, regulándose las condiciones de explotación del vagón por parte de su titular, por lo que creemos que, una vez autorizada la puesta en circulación y la celebración del contrato de matriculación, éste pertenecía a la esfera del Derecho privado.<sup>504</sup>

Una vez determinada la rama jurídica en la que se enmarcaba el contrato de matriculación, resulta necesario detenernos brevemente en la descripción de su contenido para proseguir después con la determinación de su exacta naturaleza jurídica. En este sentido, el análisis de las diferentes normas que le eran de aplicación permite decir sin grave incorrección que el contrato de matriculación disciplinaba las relaciones entre el ferrocarril que había incorporado el vagón a su parque de vehículos<sup>505</sup> y el titular del vagón<sup>506</sup>. Regulaba,

---

<sup>504</sup> La solución aquí propuesta no es nueva. Vid., para el Derecho francés, PAULIN, CH., *Droit des transports*, op.cit., p. 163; ALLÉGRET (“La situation juridique...”, op.cit., p. 60) subraya acertadamente que el contrato de matriculación va más allá de la mera autorización para circular, por cuanto contiene normas sobre la utilización del vagón, la responsabilidad por daños, etc.; para el Derecho italiano, SESSA, G., “La nature juridique des wagons de particuliers”, en: *Z.Int.Eisenb.*, vol. 90 (1982), p. 84. Vid. también RODIÈRE, R., *Droit des transports*, op.cit., p. 59, aunque duda acerca de la naturaleza concreta del contrato de matriculación: “une fois l’accord conclu, le contrat est administratif ou de droit privé suivant le critère ordinaire de distinction”. Si bien se mira, esta situación no ha cambiado con la entrada en vigor de la Ley del Sector Ferroviario y de su legislación de desarrollo. La autorización de circular, como acto administrativo, es presupuesto para que el vagón pueda circular. Por su parte, todas las relaciones que puedan existir entre titulares de vagones particulares y empresas ferroviarias serán, necesariamente, de Derecho privado.

También consideran que el contrato de matriculación es un negocio jurídico de Derecho privado, CZERWENKA, B. / HEIDERSDORF, CH. / SCHÖNBECK, M., *Eisenbahn-Beförderungsrecht*, op.cit. (1995), § 4 EVO, p. 4 = GOLTERMANN, E. / KONOW, K.-O., *Eisenbahn-Verkehrsordnung*, op.cit. (1995), § 4 EVO, p. 4; HELD, A., *Private Güterwagen...*, op.cit., p. 29; LOENING, O., *Internationales Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr (I.Ü.G.) vom 23. Oktober 1924*, Verlag von Georg Stilke, Berlin 1927, p. 27. *Contra*, considerándolo de Derecho público, PETRORO, L., “Zur Frage der Privatwagen”, en: *Z.Int.Eisenb.*, vol. XLII (1934), p. 308.

<sup>505</sup> La incorporación –virtual– del vagón al parque de vehículos del ferrocarril como consecuencia del contrato de matriculación es una constante en la jurisprudencia y doctrina que versa sobre el particular desde que la Cour de Cassation francesa lo estableciera así en su sentencia de 29 de abril de 1907, en: *Gazette du Palais*, 107 I, pp. 590 y s. = *Dalloz – Recueil Périodique*, 1908, pp. 255 y s., con nota afirmativa de P. DUPUICH; sentencia de 15 de marzo de 1955, en: *Bulletin des arrêts de la Cour de Cassation*, Chambres Civiles, 1955/1 (Bull.Civ. III), n° 99 (p. 80). Vid. asimismo la sentencia de la Cour d’appel de París de 13 de abril de 1953, en: *Z.Int.Eisenb.*, vol. 64 (1956), pp. 259, con nota en parte afirmativa de DURAND (el autor se muestra conforme con la idea de la incorporación virtual, pero critica que ésta se entienda referida también a la superestructura del vagón); ESCARRA, J., “Les clauses de non-responsabilité des Compagnies de chemins de fer dans le tarif spécial commun P.V. n° 129”, en: *Annales de Droit commercial et industriel français, étranger et international*, vol. 27 (1913), p. 2; GRECO, P., “Responsabilità delle ferrovie per i carri privati”, en: *Rivista del Diritto Commerciale e del Diritto Generale delle Obbligazione*, 1950, II, pp. 185 y s.

<sup>506</sup> MERCADAL, B., *Droit des transports...*, op.cit., p. 189; GUGOLZ, H., *Privatgüterwagen...*, op.cit., p. 20; NÁNÁSSY, B.V., *Das internationale Eisenbahnfrachtrecht*, op.cit. (1943), p. 664; PETRORO, L., “Zur Frage der internationalen Regelung der Beförderung von Privatwagen”, en: *Z.Int.Eisenb.*, vol. XLI (1933), p. 366; QUEVEDO QUEIPO DE LLANO, A.Mª., “La situation juridique...”, op.cit., p. 73. Se ha defendido, asimismo, que se trataba del contrato “par lequel un chemin de fer consent à immatriculer dans son propre parc de

pues, los derechos y obligaciones que en virtud del contrato correspondían a cada una de las partes, así como la responsabilidad que derivaba de la contravención de aquéllas. A partir de estas notas, la doctrina y, en menor medida, la jurisprudencia han tratado de determinar la naturaleza jurídica de acuerdo con las formas contractuales clásicas previstas en el Derecho común<sup>507</sup>. Su análisis en el presente estudio no es ocioso, ya que servirá de base para un correcto encuadramiento dogmático del Contrato Uniforme de Utilización que, una vez concluido entre las partes interesadas, ha sustituido al contrato de matriculación en la mayoría de las relaciones entre empresas ferroviarias y titulares de vagones particulares. A continuación se pasa revista a algunas de las alternativas que han sido propuestas.

### 1.1.1 El contrato de matriculación como contrato de comodato

El comodato o préstamo de uso es el contrato por virtud del cual “una de las partes entrega a la otra [...] alguna cosa no fungible para que use de ella por cierto tiempo y se la devuelva” (art. 1.740 ap. 1 Cc). Dado que presupone la entrega de la cosa al comodatario para que éste la use, la entrega del vagón al ferrocarril y su posterior incorporación al parque móvil de éste podría ciertamente tener cabida en el concepto de comodato<sup>508</sup>, asumiendo el comodatario como obligación esencial la restitución de la cosa en el estado en que la recibió<sup>509</sup>. Resultan asimismo compatibles con la entrega del vagón en concepto de comodato el artículo 1.743 Cc, de acuerdo con el que el comodatario está obligado a satisfacer los gastos ordinarios que sean precisos para el uso y la conservación de la cosa prestada, como consecuencia natural del derecho de uso y del deber de restitución en atención al carácter esencialmente gratuito del uso de la cosa ajena<sup>510</sup>; el artículo 1.764 Cc, que exime al comodatario de responder de los

---

matériel roulant, un ou plusieurs wagons appartenant à un particulier” (BLOCK, G., “La responsabilité des titulaires de wagons de particuliers en transport ferroviaire international”, en: *Revue de Droit Commercial Belge*, núm. 28 [1995], p. 194), pero creemos que es ésta sólo una de las obligaciones que, en virtud del contrato de matriculación, pesaban sobre el ferrocarril y había de entenderse cumplida una vez efectuada la matrícula.

<sup>507</sup> Nótese que la mayoría de las teorías se han formulado en el marco del derecho civil francés. Creemos, sin embargo, que su origen común y la cercanía entre el Código napoleónico y el Código Civil, así como la ausencia de estudios españoles en la materia justifican su extensión –con la debida referencia, en su caso, a los preceptos correspondientes del Código Civil– también al Derecho español.

<sup>508</sup> Así, BOURDIOL, G., *Le transport des vins par wagons-foudres*, tesis doctoral, Montpellier 1910, pp. 180 y ss., citado por ESCARRA, J., “Les clauses de non-responsabilité...”, op.cit., p. 6.

<sup>509</sup> SJPI Santander, de 12 de diciembre de 2005 (AC 2006\195), FJ 4º.

<sup>510</sup> Vid. STS núm. 1244/1992, de 31 de diciembre (RJ 1992\10670), FJ 13º.

daños sobrevenidos a la cosa que tengan su causa en el solo efecto del uso y sin culpa de aquél; el artículo 1.751 Cc, que permite al comodatario solicitar el reintegro de gastos extraordinarios para la conservación de la cosa prestada al comodante; y, finalmente, el artículo 1.752 Cc, que hace responder al comodante por los daños causados por un vicio de la cosa prestada, si éste lo conocía y no se lo comunicó al comodatario.

Otros preceptos, sin embargo, no acaban de encajar bien con el reparto de derechos y obligaciones en el contrato de matriculación. En primer lugar, se ha dicho<sup>511</sup> que las compañías de ferrocarril precisamente no adquieren el uso del vagón (art. 1.741 Cc), sino que el derecho de disposición sobre el mismo permanece con el titular (art. 20.1 de la Reglamentación de Vagones Particulares), si bien es cierto que, también en el comodato, el comodatario destinará la cosa al uso para que se prestó, so pena de responder de la pérdida de la cosa prestada incluso cuando ésta sea debida a caso fortuito (art. 1.744 Cc)<sup>512</sup>.

Pero el mayor obstáculo a la aplicación de las normas sobre el comodato de uso lo constituye el carácter gratuito o remunerado del contrato. En este sentido, cabe afirmar que el comodato es esencialmente gratuito, dado que, además de prevenirlo expresamente el artículo 1.740 Cc en su apartado segundo, el artículo 1.741 Cc establece que “*si interviene algún emolumento que haya de pagar el que adquiere el uso, la convención deja de ser comodato*” para convertirse en arrendamiento<sup>513</sup>. Habría de verse, pues, si en virtud del contrato de matriculación el vagón se cedía gratuitamente al ferrocarril. Aun siendo cierto que no solía establecerse ningún canon que con carácter general hubiera de satisfacer la compañía ferroviaria, no puede negarse que el titular del vagón se beneficiaba de la utilización del vagón, bien mediante una bonificación o una reducción del flete que se debiera en virtud del contrato de transporte, bien a través de la prestación gratuita de otros servicios por parte del ferrocarril (v.gr., el traslado gratuito de vagones vacíos)<sup>514</sup>. A mayor abundamiento, el

---

<sup>511</sup> Cfr. VALÉRY, J., comentario a las sentencias de la Cour d’Appel de Montpellier de 16 de enero, de 20 de febrero y de 6 de mayo de 1911, y del Tribunal Commercial de la Seine de 23 de febrero de 1911, en: *Recueil Dalloz*, 1911, p. 259.

<sup>512</sup> Así, ESCARRA, J., “Les clauses de non-responsabilité...”, op.cit., p. 7.

<sup>513</sup> De acuerdo con el art. 1.543 Cc, “[e]n el arrendamiento de cosas, una de las partes se obliga a dar a la otra el goce o uso de una cosa por tiempo determinado y precio cierto”.

<sup>514</sup> En sentido parecido se expresa ROGER en su comentario a la sentencia de la Cour d’Appel de Dijon de 17 de julio de 1926 (*Dalloz – Recueil Périodique*, 1927, 2<sup>ème</sup> partie, p. 140). Respecto de la contraprestación por el uso del vagón vid. *supra*, sub Cap. I, ap. I., así como el art. 33 de la Reglamentación

estacionamiento de los vagones cuando éstos no estaban siendo utilizados para efectuar servicios de transporte devengaba una contraprestación a favor del ferrocarril, lo cual resulta incompatible con el contrato de comodato al suponer, en definitiva, una sanción que se impone al comodante por falta de uso de la cosa<sup>515</sup>.

### 1.1.2 El contrato de matriculación como contrato de arrendamiento

A la vista de los argumentos esgrimidos en contra de una relación comodaticia entre el titular del vagón y el ferrocarril, se ha intentado subsumir el contrato de matriculación en el concepto de arrendamiento de cosas<sup>516</sup>. En este caso, la bonificación, concedida al titular del vehículo en atención al ahorro que suponía la utilización de vagones particulares para el ferrocarril, constituiría la contraprestación por la cesión de su uso a la compañía, como así lo exige el artículo 1.543 Cc<sup>517</sup>.

En su contra se ha argumentado, con mayor o menor acierto, que el importe de la bonificación no se calculaba en función del tiempo del arrendamiento, sino exclusivamente de conformidad con el peso de la mercancía y de la distancia recorrida<sup>518</sup>. Por su parte, es pacífica la jurisprudencia que señala que el artículo 1.543 Cc ha de integrarse con lo dispuesto

---

de Vagones Particulares, que se refiere expresamente a las “*bonificaciones concedidas por las Compañías, de acuerdo con las tarifas vigentes*”. Sobre la posibilidad de ver en la prestación de servicios la contraprestación por el uso de la cosa dada en arrendamiento (art. 1.543 Cc), cfr. la SAP Córdoba, de 12 de diciembre de 1994 (AC 1994\2230), FJ 4º.

<sup>515</sup> Así, ESCARRA, J., “Les clauses de non-responsabilité...”, op.cit., p. 7.

<sup>516</sup> Vid. CAPITANT, H., comentario a la sentencia de la Cour de Cassation francesa de 6 de mayo de 1931, en: *Dalloz – Recueil Périodique*, 1<sup>ère</sup> partie, 1932, p. 152; DEMAUX-LAGRANGE, M., *Du contrat de transport de marchandises par chemin de fer*, Toulouse 1910, p. 65, citado por ESCARRA, J., “Les clauses de non-responsabilité...”, op.cit., p. 7.

<sup>517</sup> En este sentido también, pero sin pronunciarse sobre la naturaleza jurídica del contrato de matriculación, SÁNCHEZ GAMBORINO, F.-M., “Comentarios a la nueva reglamentación...”, op.cit., p. 350. De “*rémunération*” habla DE FOS COLETTE, G., “S.N.C.F.-Wagons de particuliers – Plan de bataille pour 1993”, en: *Bulletin des Transports*, nº 2322 (8 de febrero de 1993), p. 92.

<sup>518</sup> Así, DURAND, P.M.-F., “Le régime international des transports...”, op.cit., p. 46. Téngase presente, sin embargo, que en el alquiler de vehículos, el precio del arrendamiento no se calcula exclusivamente en función del período de alquiler, sino también atendiendo a la distancia a recorrer. En sentido parecido, la SAP Cádiz núm. 132/2005, de 6 de septiembre (AC 2005\1997), FJ 2º, establece que “[l]as partes pueden fijar la renta no sólo en un tanto alzado por espacio de tiempo; sino de cualquier manera que permita su determinación dependiendo de un hecho futuro que no exija nuevo concierto de voluntades ni quede al arbitrio de una de aquéllas” y añade que “[b]asta con que el precio sea cierto [...] y certeza no se identifica con una cuantía determinada por adelantado”.

por el artículo 1.581 del mismo texto legal, por lo que el arrendamiento de cosas no puede celebrarse por tiempo indefinido.<sup>519</sup> Ahora bien, aunque el contrato de matriculación no diga nada al respecto, el artículo 8.2 de la Reglamentación de Vagones Particulares establece que el período máximo de circulación de los vagones particulares es de cuarenta años, por lo que, aunque el contrato se celebrara sin fijar el período de arrendamiento, dicho defecto sería subsanable en atención al hecho de que, al cabo de cuarenta años, el contrato carecería de objeto, esto es, un vagón autorizado para circular.

El intento de encuadrar el contrato de matriculación en el contrato de arrendamiento de cosas se encuentra, sin embargo, con sendos obstáculos cuya superación se nos antoja imposible. En primer lugar, si el contrato que une al titular del vehículo con el ferrocarril lo fuera de arrendamiento del vagón, resulta difícil explicar cómo aquél lo pudiera volver a arrendar, durante el tiempo de vigencia del primer contrato, a un tercero para que éste lo utilizara para el transporte de sus mercancías. Aunque el Código Civil permite, salvo pacto expreso en contrario, que el arrendatario subarriende la cosa objeto del contrato (art. 1.550 Cc), éste no es el caso aquí, ya que quien arrienda de nuevo la cosa es el arrendador y no el arrendatario.<sup>520</sup> En segundo lugar, y probablemente sea ésta la razón más importante, el contrato de arrendamiento tampoco es capaz de explicar, ni el hecho de que el derecho de disposición sobre el vagón se quedara con el titular, ni el precio que había de pagar el titular del vagón en caso de que éste se encontrara parado en una estación (la llamada *taux de chômage*), puesto que, en definitiva, supone que el arrendador resultaría obligado a abonar una determinada cantidad de dinero al arrendatario para que éste lo mantuviera en su poder.

### 1.1.3 El contrato de matriculación como contrato de depósito

Con el objeto de salvar los problemas que plantea, desde un punto de vista dogmático, el devengo del canon por estacionar el vagón y la pertenencia del derecho de disposición al titular del vagón, se ha intentado ver, en el contrato de matriculación, un contrato de

---

<sup>519</sup> Vid., por todas, SAP Santa Cruz de Tenerife núm. 221/2006, de 5 de mayo (JUR 2006\212878), FJ 2º, y también las SSTs de 17 de septiembre de 1987 (RJ 1987\6051), FJ 3º, y de 27 de junio de 1989 (RJ 1989\4789), FJ 3º; así como la SAP Zaragoza núm. 84/2005, de 15 de febrero (JUR 2005\76800), FJ 3º.

<sup>520</sup> Así también, DURAND, P.M.-F., “Le régime international des transports...”, op.cit., p. 46. Por su parte, el art. 29 de la Reglamentación de Vagones Particulares prohíbe expresamente el subarriendo del vagón.

depósito<sup>521</sup>, basándose en el hecho de que el ferrocarril se obligaba a guardar la cosa depositada y a restituirla, cuando le fuera pedida, a su titular (arts. 1.758 y 1.766 Cc). Dado que la gratuidad no es un elemento esencial sino sólo natural del contrato (art. 1.760 Cc), las partes son libres de pactar un precio a percibir por el depositario. Al contrario de lo que ocurre en el préstamo de uso y en el arrendamiento de cosas, el ferrocarril como depositario no tendría derecho a servirse de la cosa (art. 1.767 Cc) y su responsabilidad por daños en el vagón derivaría de una vulneración del deber de custodia que le impone el artículo 1.766 Cc.

La principal objeción que cabría formular a esta tesis es a la vez la más obvia: la obligación del depositario queda limitada a la custodia y a la restitución de la cosa a su titular, cuando el interés primordial de éste había de buscarse en la circulación de los vagones para rentabilizar su inversión. Tal objeción fue desechada por los defensores de la teoría con un recurso a dos argumentos poco convincentes: primero, que el término “depósito” no había de entenderse ya en su sentido etimológico como aquello que se queda inmóvil en un almacén<sup>522</sup>; segundo, que la propia regulación del contrato de depósito prevé la posibilidad de que el depositario traslade la cosa a otro lugar, corriendo los gastos a cargo del depositante<sup>523</sup>. Siendo cierto lo segundo, lo es igualmente que el traslado de la cosa depositada no constituye, ni mucho menos, la obligación principal del depositario y sería, en todo caso, una obligación accesoria. Clasificar un contrato en atención a una obligación que no resulta esencial en el desarrollo normal de la relación negocial ha de considerarse a todas luces imposible. Al margen de ello, la tesis del contrato de depósito no es capaz de explicar el pago de la bonificación al titular del vagón<sup>524</sup>, que redundaría en que el depositario estaría obligado al pago de una remuneración por servirse de la cosa depositada, lo cual es incompatible con el contrato de depósito (art. 1.768 Cc).

---

<sup>521</sup> “La nature du contrat d’immatriculation...” (sin autor), op.cit., pp. 483 y ss.; VALÉRY, J., op.últ.cit., pp. 259 y s.

<sup>522</sup> “La nature du contrat d’immatriculation...” (sin autor), op.cit., p. 484.

<sup>523</sup> VALÉRY, J., op.últ.cit., pp. 259 y s. Cfr. el art. 1.774 Cc, que dispone que “[c]uando al hacerse el depósito se designó lugar para la devolución, el depositario debe llevar a él la cosa depositada; pero los gastos que ocasione la traslación serán de cargo del depositante”.

<sup>524</sup> Téngase presente que la bonificación concedida por el ferrocarril correspondía en todo caso –también, por tanto, si el vagón era entregado para su transporte por un tercero arrendador del mismo– al “propietario” del vagón, art. 33 de la Reglamentación de Vagones Particulares, por lo que no necesariamente se manifestaba en una mera reducción del precio del transporte (lo cual podría aún tener cabida en el concepto del depósito remunerado, puesto que éste seguiría remunerándose, aunque en menor medida).

#### 1.1.4 El contrato de matriculación como contrato de gestión de negocios ajenos

Más recientemente, se ha defendido, con buen criterio a nuestro entender, que el contrato de matriculación había de considerarse un contrato de gestión de negocios ajenos<sup>525</sup> (esto es, de mandato en sentido amplio), al entender que el ferrocarril se obligaba a ejecutar los transportes que le mandaba efectuar el usuario del vagón. Asimismo, aquél hacía valer los derechos que le correspondían a éste frente a otras administraciones ferroviarias, efectuaba determinados trabajos de mantenimiento del vagón con sus propios medios y eximió al titular del vagón del pago de ciertas indemnizaciones debidas por éste.

Aunque, como más adelante se verá, el contrato aquí analizado participa de algunos de los elementos esenciales del contrato de mandato, la teoría que pretende verlo como tal no es capaz, al menos en aquellos ordenamientos que sigan en este punto la estela marcada por el Código napoleónico<sup>526</sup>, de explicar todas las facetas que presenta el contrato de matriculación en la práctica. De un lado, la obligación principal del ferrocarril no consistía en la contratación con terceros por cuenta y, en su caso, en nombre del titular-comitente (art. 1.717 Cc), sino en la incorporación del vagón a su parque de vehículos, para que el titular del mismo pudiera servirse de él para la realización de transportes de mercancías por ferrocarril. Cuando la relación marco entre el ferrocarril y el titular del vagón, plasmada en el contrato de matriculación, se materializaba en el uso efectivo del vehículo, el que quedaba obligado a la realización de la prestación era, en el supuesto más típico, el propio ferrocarril matriculador, lo cual no acaba de casar del todo bien con la naturaleza del mandato como negocio vehicular para la celebración de otros contratos<sup>527</sup>.

---

<sup>525</sup> Así, FINGER, H.-J., *Eisenbahnverkehrsordnung*, op.cit. (1982), § 4 EVO, ap. 2.b (p. 3); ID., “Privatwagen im Eisenbahngüterverkehr”, op.cit., p. 371. También aquí creemos que habría de negarse el carácter mercantil del negocio (comisión), dado que el ferrocarril, aun siendo comerciante en el sentido propuesto por el Código de Comercio, no se dedica de forma habitual a recibir y ejecutar encargos por cuenta de sus clientes (sobre este requisito vid. BROSETA PONT, M. / MARTÍNEZ SANZ, F., *Manual de derecho mercantil*, Vol. II, op.cit., p. 106) sino que su actividad principal es la de efectuar transportes de mercancías y de viajeros por ferrocarril.

<sup>526</sup> La situación es muy diferente en Derecho alemán, donde la amplísima fórmula acogida por el art. 662 BGB engloba no sólo la realización de actos jurídicos por parte del mandatario, sino también la ejecución de actividades meramente fácticas y sin trascendencia para la esfera jurídica del mandante.

<sup>527</sup> Al margen de que, con carácter general, la normativa iusprivatista se muestra reacia, con mayor o menor acierto, a permitir la “autoentrada” del mandatario, cfr. arts. 1.459, 2ª alt., Cc; 267 Ccom. Respecto de la justificación de este último, GARRIGUES, J., *Curso de Derecho Mercantil*, T. II, op.cit., p. 115.



De otro lado, la teoría del mandato tampoco convence por cuanto no explica la bonificación a favor del titular que devenga la utilización del vagón. En aplicación del artículo 1.720 Cc podría argumentarse que dicha bonificación suponía el abono, por parte del mandatario, de “*cuanto haya recibido en virtud del mandato*”, pero ello nos obligaría a entender que el ferrocarril había celebrado el contrato de transporte (cuyo contenido determinaba el monto de la bonificación y cuyo precio revertía, por ello, en parte al titular del vagón) por cuenta del titular del vagón, lo cual era cierto en un número muy limitado de supuestos solamente. Por su parte, dado que el titular del vehículo sólo venía obligado a retribuir al ferrocarril en el caso de que aquél se encontrara estacionado y sin actividad, se produciría la paradoja de que el mandato (que, salvo pacto en contrario, es gratuito, art. 1.711, ap. 1, Cc) sólo devenía oneroso cuando, precisamente, no se estaba ante un supuesto de gestión de negocios ajenos sino de custodia del vagón.

### 1.1.5 El contrato de matriculación como contrato (marco) de transporte

Finalmente, se ha apuntado también que el contrato de matriculación fue absorbido por el contrato de transporte cuando el vagón era transportado por el ferrocarril, quedando sujeto a la regulación que del contrato de transporte efectúa la legislación mercantil<sup>528</sup>. Si bien es cierto

---

<sup>528</sup> Esta teoría tiene su origen en tres sentencias de la Cour de Cassation francesa, de 29 de octubre de 1912 (*Recueil Dalloz*, 1913, 1<sup>ère</sup> partie, pp. 517 y ss.; cfr. también la sentencia de la Cour de Cassation de 6 de diciembre de 1922, *Recueil Dalloz*, 1923, 1<sup>ère</sup> partie, p. 143) y encontró cierta acogida en parte de la doctrina gala. Vid. ESCARRA, J., “Les clauses de non-responsabilité...”, op.cit., pp. 11 y ss.; JOSSERAND, L., *Les transports en service intérieur et en service international*, 2<sup>a</sup> ed., Rousseau, París 1926, n° 778 *quinquiès*, citado en “La nature du contrat d’immatriculation...” (sin autor), op.cit., p. 480. A este resultado se llegó también cuando el vagón se hallaba parado en una estación, siempre y cuando dicho estacionamiento servía para cargar o descargar el vagón. Al respecto, vid. ROGER, R., “Les transports par wagons-réservoirs”, en: *Annales de Droit commercial et industriel français, étranger et international*, vol. 30 (1921), p. 275. Finalmente, también la jurisprudencia belga ha entendido, de forma parecida, que la indemnización debida en caso de accidentes de vagones particulares derivaba, no del contrato de matriculación, sino del contrato (tácito) de transporte. Al respecto, COMPÈRE, J., “La situation juridique...”, op.cit., p. 116; WILLEMS, E., *De overeenkomst van internationaal goederenvervoer per spoor, RU – CIM*, Kluwer, Amberes 1989, p. 60.

Crítico, “La nature du contrat d’immatriculation...” (sin autor), op.cit., pp. 481 y ss.; DE LA MASSUË, H., “Die Mängel der internationalen Ordnung...”, op.cit., p. 94; ID., “Perspective juridique des transports en wagons de particuliers”, en: *Revue trimestrielle de droit commercial*, vol. V (1952), p. 290; HÉMARD, J., “Ventes, transports et autres contrats commerciaux”, en: *Revue trimestrielle de Droit commercial, Chroniques de législation et de jurisprudence françaises*, vol. XX (1967), p. 1125.

Dicha tesis es fruto de una auténtica “jurisprudencia de intereses”, ya que su origen ha de buscarse en el deseo de superar las limitaciones a la responsabilidad del ferrocarril consignadas en la tarifa n° 129 de la SNCF (de aplicación a la utilización de vagones cisterna) y reconducir el contrato al ámbito del Código de Comercio que, tras la reforma obrada por la *loi Rabier* de 17 de marzo de 1905, declaraba nulas las

que resulta artificiosa la limitación de la obligación del ferrocarril matriculador a dejar que el vagón circule, tampoco puede afirmarse con rotundidad que aquél se obligaba, mediante el contrato de matriculación, a hacerlo circular<sup>529</sup>, ya que tal obligación no nacía hasta que el titular del derecho de disposición sobre el vagón requería su traslado, aceptándolo el ferrocarril<sup>530</sup>. Como enseguida veremos, el mero hecho de que la finalidad última del contrato de matriculación fuera el traslado *–rectius*, un número indeterminado de traslados sucesivos– del vehículo de un lugar a otro no era suficiente para subsumir aquél bajo la normativa en materia de transportes<sup>531</sup>, pero para dar una respuesta razonada al fondo del planteamiento ha de examinarse una cuestión previa, la naturaleza del vagón como medio de transporte o como mercancía, dado que la pertenencia del vehículo a una u otra de las categorías apuntadas influye de forma decisiva a la hora de calificar jurídicamente el uso que se hacía del mismo.

**a) Naturaleza jurídica del vagón en relación con el contrato de transporte:  
mercancía o medio de transporte**

En este sentido, parte de la jurisprudencia y doctrina comparadas entendía que el vagón particular representaba, no un medio de transporte sino una mercancía<sup>532</sup> o embalaje de la

---

cláusulas que eliminaban o limitaban la responsabilidad del porteador terrestre. Con idéntico resultado para el Convenio de Berna en la versión de 1924 (respecto de los vagones cargados, pero permitiendo una limitación de la responsabilidad en el transporte de vagones vacíos), SELIGSOHN, F., *Internationales Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr*, Rothschild, Berlín-Grunewald 1930, p. 42. Para la EVO alemana, también para el transporte de vagones vacíos, SOLG Darmstadt, de 12 de febrero de 1928, en: *E.E.*, vol. XLVII (1928/29), núm. 110 (pp. 267 y s.); SOGH Saarlouis, de 14 de octubre de 1925, en: *E.E.*, vol. XLIV (1927), núm. 188 (pp. 332 y s.). *Contra*, sentencia del juzgado de primera instancia (*Amtsgericht*) de Stettin, de 5 de enero de 1926, en: *E.E.*, vol. XLIV (1927), núm. 112 (pp. 205 y s.); sentencia del *Kammergericht* de Berlín, de 6 de marzo de 1926, en: *E.E.*, vol. XLIV (1927), núm. 117 (pp. 209 y s.).

<sup>529</sup> Así, sin embargo, JOSSERAND, L., *Les transports...*, op. y loc. últ. cit.

<sup>530</sup> Sin perjuicio de que la libertad del ferrocarril para aceptar los vagones particulares para su transporte se hallaba bastante limitada en el contrato de matriculación y, en caso de que hubiera más de un ferrocarril implicado, el RIV.

<sup>531</sup> No obstante, así lo ha expresado muy gráficamente ESCARRA (“Les clauses de non-responsabilité...”, op.cit., p. 12): “C’est ce fait brutal, l’*acheminement*, la circulation du wagon d’un point à un autre [...] qui a convaincu la Cour suprême.”

<sup>532</sup> SOLG Darmstadt, de 12 de febrero de 1928, en: *E.E.*, vol. XLVII (1928/29), núm. 110 (pp. 267 y s.); SOGH Saarlouis, de 14 de octubre de 1925, en: *E.E.*, vol. XLIV (1927), núm. 188 (p. 332); sentencia del Tribunal Federal suizo de 28 de octubre de 1941, en: *Z.Int.Eisenb.*, vol. 50 (1942), pp. 139 y ss., en particular, p. 147.

misma<sup>533</sup>. Los principales argumentos que se aducen a favor de esta teoría son dos: en primer lugar, el hecho de que la legislación en materia de transporte ferroviario se refería a los vehículos de ferrocarril que circulen sobre sus propias ruedas como objetos admitidos al transporte en ciertas condiciones hacía que, una vez cumplidas tales condiciones, el ferrocarril había de brindarles el mismo trato que a las demás mercancías que le fueran entregadas para su transporte, estando sujeto, en particular, a la obligación de transportar<sup>534</sup>; en segundo lugar, se defendía que el vagón particular viajaba siempre al amparo de un contrato de transporte, tanto cargado como vacío<sup>535</sup>, dado que existía una sola carta de porte y un solo precio del transporte<sup>536</sup>.

---

<sup>533</sup> Así, respecto de los barriles incorporados a un vagón particular, la sentencia de la Corte de Justicia de Budapest núm. Pf. 22849/1964, en: *Z.Int.Eisenb.*, vol. 72 (1964), pp. 294 y s. En sentido parecido, HELM, J.G., “§ 460, Anh. I (§ 3 EVO)”, en: STAUB, H., *Handelsgesetzbuch – Großkommentar*, vol. 5-2, 3ª ed., Walter de Gruyter, Berlín 1982, nm 3 (p. 693). Sin embargo, la referencia que el autor efectúa a la sentencia del BGH de 27 de enero de 1967 (en: *VersR*, vol. 18 [1967], p. 404) para fundamentar su opinión, es errónea, ya que el tribunal se abstiene de pronunciarse sobre el particular (“Es kann für die Entscheidung des vorliegenden Falles dahingestellt bleiben, ob in diesem Zusammenhang dem früheren Ersten Zivilsenat darin gefolgt werden kann, dass der Kessel eines Kesselwagens als «Verpackung» im Sinne der frachtrechtlichen Vorschriften anzusehen ist [...]”). Pero ni siquiera la sentencia a la que remite la decisión aquí comentada (SBGH, de 4 de febrero de 1955, en: *Z.Int.Eisenb.*, vol. 63 [1955], pp. 317 y ss. = BGHZ 16, pp. 217 y ss. = *VersR*, vol. 8 [1955], pp. 248 y ss.) adopta una postura unívoca al considerar que el vagón cisterna representa al propio tiempo un embalaje de la mercancía y un medio de transporte (“Wie das Berufungsgericht zutreffend ausführt, ist der Kesselwagen gleichzeitig Verpackung und Transportmittel.”, p. 323). Crítico también, BECKER, D., *Die Haftung der Eisenbahn...*, op.cit., p. 117. Dudoso, DUBISCHAR, R., *Grundriß des gesamten Gütertransportrechts*, Alfred Metzner Verlag, Francfort 1987, p. 79. La condición de embalaje del vagón cisterna es negada por la SOLG Breslau, de 22 de octubre de 1925, en: *E.E.*, vol. XLIII (1926), núm. 201 (pp. 417 y s.), lo que ha llevado al juzgador a la conclusión curiosa de que la mercancía viajaba sin envoltorio, pudiéndose beneficiar el ferrocarril de la correspondiente causa de exoneración (falta o insuficiencia del embalaje).

<sup>534</sup> Así, la sentencia antes citada del OLG Darmstadt, de 12 de febrero de 1928, para el entonces § 54 EVO, pero cfr. también el art. 5 § 1 RU CIM/1980, de contenido prácticamente idéntico. Al parecer también SELIGSOHN, F., *Internationales Übereinkommen...*, op.cit., Art. 4 IÜG, nm 9 (p. 42), al entender que, una vez cumplidas las condiciones por el remitente, el ferrocarril no podía limitar su responsabilidad en los contratos de matriculación (no queda claro, sin embargo, si se refiere a la responsabilidad por daños en las mercancías o en el propio vagón).

<sup>535</sup> HAUSTEIN, W., *Das internationale öffentliche...*, op.cit., p. 31; RODIÈRE, R., *Droit des Transports*, op.cit., p. 61; sentencia del Tribunal de Commerce de Bruselas, de 6 de agosto de 1964, en: *Z.Int.Eisenb.*, vol. 73 (1965), p. 302. Como consecuencia, el vagón sería mercancía tanto si viajaba vacío como si se trasladaba cargado. Así, NÁNÁSSY, B.V., *Das internationale Eisenbahnfrachtrecht*, op.cit. (1956), p. 825.

<sup>536</sup> ROGER, R., en su comentario a la sentencia de la Cour de Cassation francesa, de 22 de noviembre de 1926, en: *Recueil Dalloz*, 1927, 1<sup>ère</sup> partie, 1927, p. 159; WICK, J., *Das internationale Eisenbahnfrachtrecht nach der CIM gültig ab 1. Jänner 1975*, GOF-Verlag, Viena 1974, p. 372.

Así también, para el vagón cargado, RODIÈRE, R., en la nota a la sentencia de la Cour de Cassation de 5 de marzo de 1973, en: *La semaine juridique*, 1973, núm. 17546; NÁNÁSSY, B.V., *Das internationale Eisenbahnfrachtrecht*, op.cit. (1956), p. 826; NÁNÁSSY, B.V. / WICK, J., *Das internationale Eisenbahnfrachtrecht...*, op.cit., p. 302. Dudando, DURAND, P.M.-F., *Les transports internationaux...*, op.cit., p. 325.

En cuanto a la primera observación, creemos que ésta ha de descartarse –al menos desde que las sucesivas modificaciones del Convenio CIM tuvieran como efecto una separación cada vez más nítida entre el transporte de vehículos ferroviarios provistos de ruedas (y como tales admitidos bajo condición) y el que se efectuaba utilizando vagones particulares– en atención al hecho de que el artículo 5 RU CIM/1980 precisamente no se refería al traslado de vagones particulares<sup>537</sup> sino de vagones u otros vehículos (v.gr. locomotoras, ténders o coches automotor) que, por la razón que sea, no estaban siendo utilizados (todavía) como medio para el transporte de mercancías o de viajeros por ferrocarril (vagones que se transportaban desde la fábrica al lugar designado para su entrega al comprador, vehículos utilizados en la construcción, conducciones de prueba, vagones camino al desguace, etc.): cumplidas las condiciones especiales que se hubieran establecido, el ferrocarril resultaba obligado al transporte de dichos vehículos.<sup>538</sup> Dado que la norma del artículo 5 RU CIM/1980 tenía como único objetivo determinar la existencia o no de una obligación de transportar por parte del ferrocarril, el precepto ha perdido todo fundamento con la supresión de aquélla<sup>539</sup> y las actuales RU CIM se limitan a regular la responsabilidad de la empresa ferroviaria en caso de pérdida o avería del vehículo, así como la que derive de un retraso en la entrega (cfr. art. 24 RU CIM)<sup>540</sup>.

---

<sup>537</sup> Vid. BLASCHCZOK, A., “Eisenbahn-Verkehrsordnung”, en: AA.VV., *Münchener Kommentar...*, op.cit., § 54 EVO, nm 11 (p. 1393); SPERA, K., *Internationales Eisenbahnfrachtrecht: Kommentar*, GOF-Verlag, Viena 1986, p. 5.4.

Para facilitar una correcta interpretación del entonces art. 5 § 1 lit. b RU CIM/1980 se elaboró, en el seno del *Comité International des Transports Ferroviaires (CIT)* una Disposición Complementaria Uniforme (DCU), de acuerdo con la que los vehículos ferroviarios provistos de ruedas debían admitirse bajo las siguientes condiciones (citado en SPERA, K., *Internationales Eisenbahnfrachtrecht...*, op.cit., p. 5.1, la traducción del alemán es nuestra): 1.- Un ferrocarril debía haber comprobado la aptitud para circular del vehículo, haciéndola constar en una inscripción en el vagón o en un certificado especial; 2.- Las locomotoras, ténders o coches automotor debían acompañarse de un experto en representación del expedidor que debía asegurar el mantenimiento de la aptitud para circular del vehículo. Los demás vehículos podían [pero no necesariamente debían] transportarse acompañados.

Ya se ha visto que las disposiciones complementarias son acuerdos entre Estados o entre empresas ferroviarias (art. 10 COTIF), pero que sólo adquieren fuerza legal en el primero de los casos. Como quiera que las DCU pertenecen al primer grupo, todo indica que su valor normativo es el de unas condiciones generales de la contratación que, como tales, despliegan su eficacia también frente al derechohabiente. De acuerdo con el art. 5 § 1 lit. b RU CIM/1980, éstas incluso podían derogar lo dispuesto en las Reglas Uniformes, en contra de lo que dispone, con carácter general, el art. 10 § 1 *in fine* COTIF.

<sup>538</sup> Así, SPERA, K., *Internationales Eisenbahnfrachtrecht...*, op.cit., p. 5.2.

<sup>539</sup> Respecto del § 54 EVO, de contenido prácticamente idéntico, BLASCHCZOK, A., “Eisenbahn-Verkehrsordnung”, op.cit., § 54 EVO, nm 1 (p. 1391).

<sup>540</sup> Vid. CLARKE, M. / YATES, D., *Contracts of Carriage by Land and Air*, LLP, Londres 2004, nm 2.539 (p. 244); MARTÍN OSANTE, J.M. / MARTÍNEZ BALMASEDA, A., “Responsabilidad del porteador ferroviario por incumplimiento: fundamento y supuestos”, en: EMPARANZA SOBEJANO, A. / RECALDE CASTELLS, A. (Dirs.),

El segundo argumento resulta más difícil de refutar, por cuanto el RIP preveía, desde que éste se incorporara al Convenio CIM en 1933, la necesidad de que el vagón viajara al amparo de una carta de porte<sup>541</sup>, tanto si se trataba de un vagón vacío como si éste se encontraba cargado (cfr. art. 6 § 1, lit. a RIP). Ahora bien, como quiera que en este último supuesto el propio artículo 6 § 1 RIP sólo exigía que se consignara, en el lugar reservado para la denominación de la mercancía y después de ésta, la inscripción “cargado sobre vagón P”, algunos autores se han visto legitimados para entender que el vehículo ostentaba la condición de medio de transporte y no de mercancía, sin perjuicio de que recuperaría esta naturaleza de mercancía transportada cuando estuviera vacío<sup>542</sup>. En caso contrario –esto es, si el vagón cargado se considerase (parte de la) mercancía transportada– nos encontraríamos, asimismo, ante la paradoja de que posiblemente el derecho del perjudicado quedara limitado a hacer valer una pérdida parcial y no total si lo único que llega a destino es el vagón particular, pero no la carga.<sup>543</sup> Tampoco puede negarse que el régimen de responsabilidad era distinto en uno y otro caso, respondiendo el ferrocarril por los daños causados en las mercancías transportadas de acuerdo con el Convenio o las Reglas Uniformes CIM, mientras que la regulación de la responsabilidad por daños en el vagón había de buscarse en el RIP, en los derechos nacionales correspondientes y, en su caso, en los contratos de matriculación.<sup>544</sup>

---

*El contrato de transporte internacional de mercancías por ferrocarril*, Thomson-Civitas, Cizur Menor 2008, pp. 212 y s.

<sup>541</sup> Sobre esta cuestión vid. NÁNÁSSY, B.V., “Betrachtungen über die Regelung...”, op.cit., pp. 226. Tal previsión se encontraba ya en un Reglamento que, adoptado por la UIC, se hallaba en vigor desde el 1 de octubre de 1928. Al respecto, PETRORO, L., “Die Internationale Rechtsordnung für die Beförderung von Privatwagen”, en: *Z.Int.Eisenb.*, vol. XLII (1934), p. 414.

<sup>542</sup> DE LA MASSUË, H., “Les faiblesses et la réforme...”, op.cit., p. 87; ID., “Betrachtungen über die Regelung...”, op.cit., pp. 296 y s.; DOS SANTOS, A., “Einige Fragen aus dem portugiesischen Recht der Privatwagen”, en: *Z.Int.Eisenb.*, vol. 57 (1949), p. 304; SESSA, G., “La nature juridique...”, op.cit., p. 83. Así también, aunque considera errónea la opción por requerir la expedición de una carta de porte para el vagón vacío, NÁNÁSSY, B.V., “Betrachtungen über die Regelung...”, op.cit., p. 228. Nótese, sin embargo, el cambio de opinión del autor que posteriormente, respecto del CIM/1952, defiende que el vagón tendrá, tanto cargado como vacío, la naturaleza de una mercancía y no de un medio de transporte (*Das internationale Eisenbahnfrachtrecht*, op.cit. [1965], p. 825).

<sup>543</sup> Así, BLASCHCZOK, A., “Eisenbahn-Verkehrsordnung”, op.cit., § 4 EVO, nm 3 (p. 1381). No puede negarse, sin embargo, que la cuestión es discutible, máxime cuando el vagón como “embalaje” no necesariamente pertenece al cargador o al destinatario, sino que éste puede ser titularidad de un tercero ajeno al contrato de transporte relativo a las mercancías. Sobre la cuestión en el CMR, donde la doctrina igualmente dista de ser unánime, vid., por todos, BASEDOW, J., “Übereinkommen über den Beförderungsvertrag im Internationalen Straßengüterverkehr (CMR)”, en: AA.VV., *Münchener Kommentar...*, op.cit., Art. 17 CMR, nm 10 (p. 1041); MARTÍNEZ SANZ, F., *La responsabilidad del porteador en el transporte internacional de mercancías por carretera –CMR–*, Comares, Granada 2002, p. 178.

<sup>544</sup> DUBISCHAR, R., *Grundriß...*, op.cit., p. 79; PLATZ, “Die Haftung für Privatgüterwagen im internationalen Verkehr”, en: *E.E.*, vol. 58 (1935), p. 26. *Contra*, al parecer, SAG Stettin, de 5 de enero de

Finalmente, la utilización de un vagón particular no suponía un aumento del precio del transporte, sino que éste seguía calculándose sobre la base del peso de la mercancía transportada<sup>545</sup> (y de otros factores, como la distancia a recorrer y la velocidad).<sup>546</sup>

A nuestro entender ha de estimarse, sin embargo, que también el vagón vacío debía tener la consideración de medio de transporte y no de mercancía<sup>547</sup>. En primer lugar, porque la finalidad del contrato de transporte celebrado con la empresa ferroviaria no era el traslado del vagón sino el de la mercancía en él transportada; el traslado del vagón no era, en este caso, un fin en sí mismo<sup>548</sup>, sino que estaba ligado siempre a una (futura) operación de transporte de

---

1926, en: *E.E.*, vol. XLIV (1927), núm. 112, pp. 205 y s., al entender que el ferrocarril responde también por la pérdida de la mercancía según el contrato de matriculación.

<sup>545</sup> PLATZ, “Die Haftung der Eisenbahn für beladene Privatgüterwagen”, en: *E.E.*, vol. 56 (1934), p. 334; SÁNCHEZ GAMBORINO, F.-M., “Comentarios a la nueva reglamentación...”, op.cit., p. 350.

<sup>546</sup> En contra de la opinión vertida por algún autor en la doctrina (DE LA MASSUË, H., “Perspective juridique des transports...”, op.cit., p. 293; GUGOLZ, H., *Privatgüterwagen und Eisenbahn*, op.cit., pp. 31 y s.), sin embargo, el hecho de que la utilización del vagón privado devengara el pago de una bonificación al titular de éste no debe influir, como más adelante se verá, sobre la calificación jurídica del acuerdo concreto de utilización del vagón.

<sup>547</sup> En idéntico sentido, BLASCHCZOK, A., “Eisenbahn-Verkehrsordnung”, op.cit., § 4 EVO, nm 3 (p. 1381); § 54 EVO, nm 11 (p. 1393); DILLOO, W., “Die Einschränkung der Haftpflicht der Eisenbahn durch die «Bedingungen für Einstellung von Privatgüterwagen»”, en: *E.E.*, vol. XXIII (1907), pp. 80 y s.; LEHMAN, J.-P., “«Einstellungsvertrag»...”, op.cit., p. 69; WEIRAUCH, W., *Eisenbahn-Verkehrsordnung...*, op.cit., § 3 EVO, ap. 8 (pp. 19 y s.). Entre nosotros, QUEVEDO QUEIPO DE LLANO, A.Mª., “La situation juridique...”, op.cit., p. 73, con referencia al trato idéntico que reciben los vagones cargados y vacíos en el Régimen de Explotación de 27 de octubre de 1970. Con matices, MUTZ, G., “Eisenbahntransport...”, op.cit., Art. 8 CIM, nm 2 (p. 1552); EIERMANN, R., “Die Rechtsstellung der Privatgüterwagen...”, op.cit., p. 72, quienes entienden que el vagón es siempre medio de transporte pero que en algunos aspectos adquiere la consideración de una mercancía. *Contra*, por entender que el vagón vacío constituye siempre una mercancía, BLUME, E., *Internationales Übereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr vom 14. Oktober 1890*, Verlag von Julius Springer, Berlín 1910, p. 142; DURAND, P.M.-F., *Les transports internationaux...*, op.cit., núm. 240 (p. 325).

También en el ámbito del CMR la cuestión dista de ser resuelta. Entiende que en el contrato de remolque terrestre (*Schleppvertrag* o *Trucking-Vertrag*) el remolque o semirremolque entregado por el cargador (cargado o vacío) constituye una mercancía, BASEDOW, J., “Übereinkommen über den Beförderungsvertrag...”, op.cit., Art. 1 CMR, nmm 10, 13 (pp. 892, 893). Lo considera medio de transporte (en el CMR, sin perjuicio de que la legislación nacional que sea de aplicación supletoria sea la relativa al contrato de transporte), KOLLER, I., *Transportrecht*, op.cit., Art. 1 CMR, nm 5 (pp. 1038 y s.). Entre nosotros, la SAP Guipúzcoa núm. 42/2007, de 7 de marzo (JUR 2007\137604), FFJJ 3º y 4º, en un supuesto de transporte internacional, sitúa la relación entre el porteador y el titular del semirremolque averiado en el ámbito del arrendamiento de servicios o de obra y condena al propietario de la cabeza tractora en virtud del art. 1.101 Cc.

<sup>548</sup> Salvo cuando se estaba ante uno de los supuestos (previstos en el art. 5 § 1 RU CIM/1980) citados con anterioridad, en los que el vehículo ferroviario se entregaba como mercancía, ya que lo que se pretendía era precisamente el traslado de éste.

Es por ello que algún autor se ha referido, aun sin negar la existencia de un contrato de transporte, a una relación de arrastre y peaje, previsto en el art. 48 de la (derogada) Ley de Policía de Ferrocarriles, de 23 de

mercancías. En segundo lugar, el canon a desembolsar por el arrastre del vagón vacío era considerablemente inferior al precio debido por el vagón entregado como mercancía o, incluso, el viaje en vacío no devengaba ninguna contraprestación (p.ej. cuando el trayecto en vacío no superaba en longitud al tramo en carga).

Por su parte, y quizás fuera ésta la razón más convincente, al considerar el vagón como mercancía habrían de aplicársele las normas imperativas que sobre la responsabilidad del porteador prevén las distintas legislaciones nacionales e internacionales. Resulta muy forzado intentar encajar el vagón particular en la noción de mercancía cuando la mayor parte de las reglas en materia de responsabilidad<sup>549</sup> quedaban supeditadas a un contrato distinto, el de matriculación. Por último, tampoco puede ocultarse que la obligación de que el vagón vacío viajara al amparo de una carta de porte respondió inicialmente al deseo por parte de los ferrocarriles de poder exigir un canon por su traslado, y tampoco fue criticada en exceso por los titulares de vagones particulares que se esperaban una mayor celeridad y seguridad en el traslado de sus vagones vacíos y veían en esta medida una posibilidad de invertir la tendencia hacia la irresponsabilización de los ferrocarriles que empezaba a plasmarse en los contratos de matriculación. De ahí a entender que ambas partes quisieran ver los vagones particulares convertidos en mercancía nos parece un paso demasiado arriesgado que, por lo demás, desvirtúa la evolución histórica del precepto y no concuerda con la imperatividad de las normas en materia de responsabilidad del transportista.

La consideración del vagón como medio de transporte es, a nuestro entender, la única solución capaz de explicar el reparto de los derechos que asistían a los diferentes sujetos que intervenían en la utilización del vehículo. En todos aquellos supuestos, en los que el titular del vagón y el cargador eran personas distintas (v.gr. en el arrendamiento de vagones), la consideración del vagón como mercancía llevaba, en aplicación consecuente de la normativa en materia de transportes, a resultados contradictorios. Si bien se mira, quien celebraba el

---

noviembre de 1877. Así, SÁNCHEZ GAMBORINO, F.-M., “Comentarios a la nueva reglamentación...”, op.cit., p. 349.

Cfr. también la jurisprudencia española en materia de seguros de vehículos por carretera que, al enjuiciar la posibilidad de que el seguro obligatorio contratado para la cabeza tractora alcance los daños causados al semirremolque propiedad de un tercero, entiende que éste no es transportado “en” el vehículo sino “por” él. Así, SSAP Barcelona núm. 21/2007, de 18 de enero (JUR 2007\274791), FJ 1º; Girona núm. 320/2006, de 12 de julio (AC 2007\80), FJ 2º; Valencia núm. 444/2004, de 2 de julio (JUR 2005\9951), FJ 2º.

<sup>549</sup> Que, al igual que en los demás convenios en materia de transporte, constituyen el núcleo de las Reglas Uniformes CIM y no pueden ser derogadas por virtud de un acuerdo particular.

contrato y entregaba el vagón junto con las mercancías para su transporte era el cargador<sup>550</sup>, por lo que el titular del vehículo como tercero ajeno a dicho contrato no podía hacer valer los derechos que asistían a aquél, en particular, la acción de responsabilidad por daños en la mercancía (*id est*, el vagón) contra el porteador, a no ser que el cargador le cediera su propia acción contra el transportista.

Es por ello que los redactores del RIP se vieron obligados a introducir la norma del artículo 12 § 5, de acuerdo con el que “[e]l titular reemplazará de pleno derecho al expedidor o al destinatario en lo que concierne a la indemnización en caso de pérdida o de avería del vagón o de sus piezas”. Lo mismo ocurre respecto de los daños causados por el vagón al ferrocarril que, en principio, debían ser de cuenta de la contraparte de éste en el contrato, de ahí que el § 6 del mismo precepto establecía que “[l]as acciones que el ferrocarril entable contra el titular debido a daños causados por el vagón durante el transporte se regirán por el contrato de matrícula”. Tan artificiosa construcción jurídica podría haberse evitado si el vagón se hubiera configurado no como mercancía sino como medio de transporte, respetando las relaciones jurídicas que unían a las partes entre sí. En particular, resulta paradójico declarar, con carácter general, la aplicación del derecho de transporte de mercancías por ferrocarril al traslado del vagón para después modificar o exceptuar la aplicación de la mayor parte de sus preceptos. Pero quizás fuera éste un objetivo demasiado ambicioso para la época, habida cuenta de que el RIP no era más que un Anexo a un texto –el Convenio CIM primero, las Reglas Uniformes CIM después– que se limitaba a regular el contrato de transporte por ferrocarril. Las relaciones entre ferrocarriles y titulares de vagones particulares estaban, por lo demás, sujetas al Derecho nacional correspondiente.

A la vista de lo que se acaba de exponer, la calificación del vagón como medio de transporte ha de considerarse la solución más acertada desde el punto de vista dogmático<sup>551</sup>. Si se tiene en cuenta, sin embargo, las restricciones que el propio RIP imponía en cuanto a la

---

<sup>550</sup> Poco importa que el cargador no fuera al mismo tiempo el titular del vagón, ya que, en todo caso, éste habría dado su consentimiento a la realización del transporte.

<sup>551</sup> Consecuentemente, el art. 1 RU CUV dispone que las Reglas se aplicarán exclusivamente a aquellos contratos que se refieran “a la utilización de vehículos ferroviarios como medio de transporte”. La regulación del transporte de vehículos ferroviarios que se hayan entregado como mercancía ha de buscarse, en cambio, en el lugar que por naturaleza le corresponde, las Reglas Uniformes CIM (cfr. art. 24 RU CIM).



responsabilidad del ferrocarril y la legitimación activa y pasiva para reclamarla<sup>552</sup>, las consecuencias prácticas que resulten de la opción por una u otra de las posibilidades apuntadas no difieren en lo esencial, salvo, quizás, en lo que a la prescripción de las acciones nacidas de la relación entre ferrocarril y titular del vagón<sup>553</sup>, así como a la necesidad de efectuar protestas o reservas sobre el estado del bien se refiere. Particularmente gravosa para el titular del vagón podía resultar la aplicación de la normativa en materia de contrato de transporte en cuanto al efecto preclusivo de la falta de protestas o reservas en tiempo, ya que los artículos 57 § 1 RU CIM/1980 y 952, 2ª alt., *in fine* Ccom prevén, no ya la presunción *iuris tantum* de que la mercancía se ha recibido en buen estado, sino la caducidad de la acción de indemnización si aquéllas no se efectúan de forma instantánea o, en caso de daños ocultos, dentro del plazo de siete días (art. 57 § 2 lit. b RU CIM/1980)<sup>554</sup> o de veinticuatro horas (arts. 366, 952 Ccom), respectivamente. Y ello porque el destinatario de las mercancías no necesariamente es, al propio tiempo, titular del vagón particular, y no tiene porqué reparar en la comprobación de daños causados al vehículo si lo único que le interesa es el estado de las mercancías que le han sido entregadas.

---

<sup>552</sup> Para la responsabilidad por daños que el vagón cause al ferrocarril, el art. 12 § 6 RIP remite al contrato de matriculación, con lo que los derechos que correspondan a cada una de las partes en caso de que se produzca un siniestro habrán de regirse por éste y, en caso de que no los regule, el Derecho nacional que resulte de aplicación a dicho contrato.

<sup>553</sup> En particular, se discutía si había de aplicarse la prescripción anual prevista para la reclamación por daños en la mercancía en la normativa en materia de contrato de transporte (el Convenio CIM con anterioridad a la entrada en vigor del COTIF; en España, art. 952, 2ª alt., Ccom), o la que resulte de la aplicación del derecho común en materia de prescripción de acciones personales (en España, quince años, art. 1.964 Cc, en su caso, por remisión del art. 943 Ccom). En este sentido, aplica la prescripción anual del art. 952, 2ª alt. Ccom, si bien en *obiter dictum*, la STS de 20 de octubre de 1958 (RJ 1958\3107), Cdo. 3º; la prescripción anual prevista en el CIM, la sentencia de la Corte de Casación belga de 15 de junio de 1961, en: *Z.Int.Eisenb.*, vol. 71 (1963), pp. 244 y ss. (si bien respecto de una demanda interpuesta contra el titular por daños causados *por* el vagón); la citada sentencia del Tribunal de Commerce de Bruselas, de 6 de agosto de 1964, en: *Z.Int.Eisenb.*, vol. 73 (1965), p. 302; y la sentencia de la Cour de Cassation francesa de 11 de abril de 1967, en: *Recueil Dalloz Sirey*, 1967, pp. 649 y ss. (con nota en parte afirmativa de RODIÈRE) = *JurisClasseur Périodique*, vol. 41 (1967), núm. 15212 (con nota crítica de DURAND) = *Z.Int.Eisenb.*, vol. 76 (1968), p. 169 (con nota igualmente crítica de DURAND). Crítico, asimismo, ALLÉGRET, M., “La situation juridique...”, *op.cit.*, p. 65 (“un regrettable arrêt”). El RIP/1980, en cambio, contempla un plazo de prescripción especial de tres años en su art. 12 § 7.

<sup>554</sup> Téngase presente que el art. 1 § 2 del RIP/1980 establece que “[a] falta de disposiciones especiales contenidas en este Reglamento, serán aplicables [...] las restantes estipulaciones de las Reglas Uniformes CIM”. Si bien el RIP/1980 prevé, a diferencia de lo que ocurría en las anteriores versiones del mismo, una regla especial acerca de la prescripción de la acción, no contiene ninguna que se refiera a la extinción de la misma, por lo que podría entenderse que la preclusión operaba también en caso de daños en el vagón.

**b) Efectos de la consideración del vagón como medio de transporte**

Si la naturaleza jurídica del vagón particular no era la de una mercancía, sino la de un medio de transporte, la cuestión que inmediatamente se impone es la de la calificación jurídica que merece el acuerdo que sobre el desplazamiento del vagón alcanzaban las partes. En lo que aquí nos interesa, de lo dicho hasta aquí cabe extraer dos conclusiones. En primer lugar, el contrato de matriculación no era un contrato de transporte típico; el mero “hecho brutal”<sup>555</sup> de la circulación del vagón no es suficiente para calificarlo como tal. En segundo lugar, la utilización del vagón para el traslado de mercancías no debía tener por efecto la superposición del contrato de transporte al contrato de matriculación<sup>556</sup>. Aun siendo cierto que el vagón era trasladado de un lugar a otro, éste no viajaba como mercancía sino como medio de transporte. Los derechos y obligaciones respecto del vagón que correspondían a cada una de las partes derivaban, por tanto, del contrato de matriculación y no del contrato de transporte.

Aunque resulta más difícil de refutar, tampoco es del todo convincente la opinión según la que el contrato de matriculación era –en la medida en que concretaba las circunstancias bajo las que el ferrocarril estaba obligado a realizar, a instancias del titular, transportes utilizando el vagón particular– un contrato-marco de transporte<sup>557</sup>. Si bien es cierto que esta tesis parte, acertadamente, de la idea de que el vehículo es un medio de transporte y no una mercancía, no puede desconocerse que el traslado de vagones particulares no se efectúa, como más adelante se verá, al amparo de un contrato de transporte típico. Por su parte, en lo que al contrato de transporte respecto de la mercancía cargada se refiere, quien lo celebraba no era necesariamente también el titular del vagón y con ello parte en el contrato de matrícula (v.gr. cuando el vagón se arrendaba a un tercero quien ocupaba la posición de cargador). Aun cuando el contrato de matriculación podía adquirir fuerza vinculante también para el cargador, como tercero distinto del titular<sup>558</sup>, y algunas (pocas) de sus disposiciones se

---

<sup>555</sup> ESCARRA, J., “Les clauses de non-responsabilité...”, op.cit., p. 12.

<sup>556</sup> Así, CZERWENKA, B. / HEIDERSDORF, CH. / SCHÖNBECK, M., *Eisenbahn-Beförderungsrecht*, op.cit. (1995), § 4 EVO, ap. 2.b (p. 4).

<sup>557</sup> En este sentido, BLASCHCZOK, A., “Siebenter Abschnitt...”, op.cit., § 4 EVO, nm 2 (p. 1.381). Al parecer también, CZERWENKA, B. / HEIDERSDORF, CH. / SCHÖNBECK, M., *Eisenbahn-Beförderungsrecht*, op.cit. (1995), § 4 EVO, ap. 2.b (pp. 4 y s.).

<sup>558</sup> Al respecto, HELD, A., *Private Güterwagen...*, op.cit., pp. 39 y ss., si bien basándose en el hecho de que la EVO alemana (que, como reglamento, tiene la consideración de ley en sentido material pero no desde un punto de vista formal) ordenaba, en su § 4.2, ap. 2, la vinculación también del cargador no titular a lo

referían al transporte de mercancías utilizando el vagón matriculado, dicho contrato regulaba primera y principalmente las relaciones entre el ferrocarril y el titular del vagón distintas de una relación de transportes *stricto sensu*.

### 1.1.6 El contrato de matriculación como contrato *sui generis*

A la vista de que el contrato de matriculación no tiene fácil acomodo en ninguna de las formas contractuales que prevé el derecho común, se impone la conclusión de que se trataba de un contrato *sui generis*<sup>559</sup>, siendo ésta la opinión que mayoritariamente se defiende en doctrina y jurisprudencia<sup>560</sup>. Y es que, una vez admitido el vagón al tráfico (que, como hemos visto,

---

dispuesto en el contrato de matriculación. Con idéntico resultado, pero con justificación distinta, CZERWENKA, B. / HEIDERSDORF, CH. / SCHÖNBECK, M., *Eisenbahn-Beförderungsrecht*, op.cit. (1995), § 4 EVO, ap. 2.c (p. 5); EIERMANN, R., “Die Rechtstellung der Privatgüterwagen...”, op.cit., p. 68. *Contra*, para el Derecho suizo, WEBER, K.E., “Der Privatwageneinstellungsvertrag und die Rechtsprechung”, en: *Z.Int.Eisenb.*, vol. 50 (1941), pp. 255 y ss.

<sup>559</sup> Aun a pesar de que algún autor entiende que el recurso a la figura del contrato *sui generis* denota “l’impuissance où l’on est d’expliquer”, ya que todo contrato ofrece necesariamente todas las características y reúne todos los elementos de un contrato conocido. Así, ESCARRA, J., “Les clauses de non-responsabilité...”, op.cit., p. 6. JOSSERAND (*Les transports...*, citado por COMPÈRE, J., “La situation juridique...”, op.cit., p. 114), por su parte, habla de una “solution désespérée”.

No se trataba, sin embargo necesariamente también de un contrato “innominado” (así, para el Derecho francés, ALLÉGRET, M., “La situation juridique...”, op.cit., p. 60; ID., “Transports internationaux ferroviaires”, op.cit. [2000], Fasc. 687, ap. 54 [p. 8]), dado que éste se encuentra referenciado en un amplio número de disposiciones a nivel nacional e internacional: cfr., por todos, los arts. 12 § 6 RIP/1980 y, aunque menos claro, 17 de la Reglamentación española de Vagones Particulares, así como el § 4 EVO. Los contratos innominados, por el contrario, son aquellos a los que el legislador no menciona por su nombre, por lo que carecen de *nomen iuris*, a diferencia de los contratos nominados, que sí lo tienen. Así, CAVALLÉ CRUZ, A., “Tema 4. Contenido e interpretación de los contratos”, en: DELGADO DE MIGUEL, J.F. (Coord.), *Instituciones de Derecho privado. Tomo III. Obligaciones y contratos*, Vol. 2º, pp. 165 y s.

<sup>560</sup> ALLÉGRET, M., “La situation juridique...”, op.cit., p. 60; ID., “Transports internationaux ferroviaires”, op.cit. (2000), Fasc. 687, ap. 54 (p. 8); ASQUINI, A., *Del contratto di trasporto*, Utet, Turín 1935, núm. 23 bis, citado por GRECO, P., “Responsabilità delle ferrovie...”, op.cit., p. 187; COMPÈRE, J., “La situation juridique...”, op.cit., p. 115; CZERWENKA, B. / HEIDERSDORF, CH. / SCHÖNBECK, M., *Eisenbahn-Beförderungsrecht*, op.cit. (1995), § 4 EVO, ap. 2.a (p. 4); DURAND, P.M.-F., en su comentario a la sentencia de la Cour de Cassation de 11 de abril de 1967, en: *Z.Int.Eisenb.*, vol. 76 (1968), p. 172; EIERMANN, R., “Die Rechtsstellung der Privatgüterwagen...”, op.cit., p. 66; HÉMARD, J., “Le mandat commercial – Les transports”, op.cit., ap. 1158 y s. (pp. 522 y ss.); LEHMAN, J.-P., “«Einstellungsvertrag»...”, op.cit., p. 69; NÁNASSY, B.V., *Das internationale Eisenbahnfrachtrecht*, op.cit. (1943), P. 664; PETRORO, L., “Zur Frage der internationalen Regelung...”, op.cit., p. 365; SESSA, G., “La nature juridique...”, op.cit., p. 84; WILLEMS, E., *De overeenkomst...*, op.cit., p. 60.

En la jurisprudencia: en Francia, desde la sentencia de la Cour de Cassation de 22 de noviembre de 1926, en: *Recueil Dalloz*, 1927, 1<sup>ère</sup> partie, pp. 159 y s. = *Gazette du Palais*, 1927, 1<sup>er</sup> sem., pp. 64 y s.; después en las sentencias de la misma Cour de Cassation de 6 de mayo de 1931, en: *Gazette du Palais*, 1931, 2<sup>e</sup> sem., pp. 209 y s.; de 24 de enero de 1933, en: *Gazette du Palais*, 1933, 1<sup>er</sup> sem., pp. 700 y s.; de 13 de junio de 1934, en: *Sirey*, 1935, 1<sup>ère</sup> partie, p. 205; de 22 de enero de 1935, en: *Gazette du Palais*, 1935, 1<sup>er</sup> sem., pp. 476 y s. En Austria, SOGH de 8 de marzo de 1910, en: *E.E.*, vol. XXVII (1911), pp. 177 y s.

nacía de una relación de Derecho público) el contrato de matriculación daba cobijo a las diversas relaciones jurídico-privadas que surgían entre las partes del mismo, el ferrocarril y el titular del vagón<sup>561</sup>. En su virtud, algún autor ha entendido que no existía ningún contrato unitario que regulara todas las fases en la utilización del vagón, y que lo que se daba en la práctica era una secuencia de contratos de matrícula (que regularía la admisión del vagón y su mantenimiento), de depósito, de transporte y de alquiler.<sup>562</sup> Así y todo, entendemos que el contrato de matriculación como tal, además de crear una serie de derechos y obligaciones en el mismo momento de su celebración<sup>563</sup>, contenía previsiones que daban cobertura a relaciones que sólo se materializarían en un futuro. Es por ello que, en la medida en que el contrato de matriculación preconizaba el contenido de un número indeterminado de negocios jurídicos, aquél presentaba todas las características típicas de un contrato-marco<sup>564</sup>.

## 1.2 El “estatuto jurídico” del vagón particular

La mayor parte de las disposiciones que formaban parte del entramado contractual estaban predispuestas en condiciones generales de la contratación<sup>565</sup> que, en su caso, requerían de aprobación por parte de la autoridad competente. Es por ello que se ha defendido, con acierto a nuestro entender, que, además de contrato-marco, el contrato de matriculación tenía la consideración de un contrato de adhesión<sup>566</sup>. En su virtud, todas aquellas cláusulas que se

---

<sup>561</sup> En sentido parecido, ALLÉGRET, M., “La situation juridique...”, op.cit., p. 60; SESSA, G., “La nature juridique...”, op.cit., p. 84.

<sup>562</sup> Así, DE LA MASSUË, H., “Les faiblesses et la réforme...”, op.cit., p. 94.

<sup>563</sup> De capital importancia son la obligación del ferrocarril de incorporar el vagón (virtualmente) a su parque de vehículos y a ejecutar las órdenes dadas por el titular, y la de éste de mantener el vagón en buen estado de mantenimiento.

<sup>564</sup> Vid. también BLASCHCZOK, A., “Siebenter Abschnitt...”, op.cit., § 4 EVO, nm 2 (p. 1.381); CZERWENKA, B. / HEIDERSDORF, CH. / SCHÖNBECK, M., *Eisenbahn-Beförderungsrecht*, op.cit. (1995), § 4 EVO, ap. 2.b (pp. 4 y s.).

<sup>565</sup> En España, el *Régimen de Explotación de Vagones de Titularidad Particular*; en Alemania, las *Bedingungen für die Einstellung von Privatgüterwagen bei der DB*. Una excepción sería Francia, donde el clausulado predispuesto formaba parte, no de unas condiciones generales de la contratación, sino de una tarifa, por lo que sus modificaciones eran oponibles a todos los titulares de vagones particulares, aun cuando la fecha de celebración del contrato de matriculación fuera anterior. Así, ALLÉGRET, M., “La situation juridique...”, op.cit., p. 61, basándose en una decisión del Conseil d’Etat de 27 de julio de 1928.

Sobre las condiciones generales de la contratación en el ámbito de los vagones particulares vid. también CZERWENKA, B. / HEIDERSDORF, CH. / SCHÖNBECK, M., *Eisenbahn-Beförderungsrecht*, op.cit. (1995), § 4 EVO, ap. 1.b (p. 4).

<sup>566</sup> Así expresamente, ALLÉGRET, M., “La situation juridique...”, op.cit., p. 60.

hallaran prerredactadas por el ferrocarril eran susceptibles de control de incorporación y, en su caso, de contenido de acuerdo con la legislación en materia de condiciones generales de la contratación.

Por su parte, los diferentes pliegos de condiciones generales impuestas por los ferrocarriles nacionales tenían como modelo común el Anexo a la ficha nº 433 de la UIC que, elaborada por dicha asociación de ferrocarriles junto con los representantes de los titulares de vagones particulares (UIP), garantizaba una uniformidad prácticamente plena de las cláusulas<sup>567</sup>. La importancia práctica de esta medida no es de subestimar, dado que el ferrocarril que no fuera parte en el contrato de matriculación y prestaba tracción a un vagón particular en tráfico internacional tenía así la certeza de que el titular del vagón estaba, en lo que al mantenimiento y a la seguridad del vehículo se refería, sujeto a unas condiciones prácticamente idénticas que las que regían para un vagón matriculado por él mismo.

En definitiva, las normas legales aplicables a los vagones particulares, las disposiciones de las condiciones generales de matriculación y las cláusulas particulares acordadas entre ferrocarril y titular en su conjunto formaban el llamado “estatuto del vagón particular”.<sup>568</sup> Sentadas así las bases para el análisis de la regulación actual, conviene centrarnos en el estudio de la naturaleza jurídica del llamado Contrato Uniforme de Utilización (que, como se verá, comparte algunas de las notas características de los contratos de matriculación empleados hasta su entrada en vigor), así como de la relación estructural y funcional entre éste y el concreto contrato de utilización.

## **2. El nuevo marco contractual para la utilización de vagones en el transporte de mercancías por ferrocarril**

Ya se ha visto que las Reglas Uniformes CUV, en su artículo 1, ponen fin a la discusión acerca de la naturaleza jurídica del vagón particular como mercancía o como medio de

---

<sup>567</sup> Al respecto, HELD, A., *Private Güterwagen...*, op.cit., pp. 19 y ss.; LEHMAN, J.-P., “«Einstellungsvertrag»...”, op.cit., p. 69.

<sup>568</sup> Vid., en este sentido, la Cour d’Appel de París en una sentencia de 1 de febrero de 1966, citada por ALLÉGRET, M., “La situation juridique...”, op.cit., p. 61.

transporte<sup>569</sup> en el sentido de que aquéllas sólo resultarán de aplicación en la medida en que el vehículo es utilizado como medio de transporte, regulándose el transporte de vagones como mercancía en el artículo 24 de las Reglas Uniformes CIM<sup>570</sup>. Ello no obstante, al igual que ya ocurría con el contrato de matriculación, el Contrato Uniforme de Utilización no viene definido en el artículo 2 RU CUV, y ello porque la definición cuya incorporación al borrador de “Reglas Uniformes relativas a la utilización recíproca y la matriculación de vehículos (UIV)”<sup>571</sup> pretendía la 8ª sesión de la Comisión de Revisión de 1996, contenía elementos que más adelante determinaron el ámbito de aplicación de las Reglas Uniformes CUV y se prescindió de una definición expresa del contrato<sup>572</sup>.

## 2.1 Marco estructural de las relaciones contractuales en torno a la utilización de vagones particulares

Al contrario de lo que ocurría con el contrato de matriculación, el Contrato Uniforme de Utilización no plantea dudas en cuanto a su pertenencia exclusiva al ámbito del Derecho privado. En este sentido, cabe afirmar que la acusada supremacía de los ferrocarriles a la hora de admitir o no un vagón al tráfico ha desaparecido con la liberalización del sector: no es ya el propio ferrocarril el que decide sobre si el vagón cumple o no con la normativa en materia de seguridad ferroviaria<sup>573</sup>, sino que esta tarea ha sido absorbida por la Administración, por lo

---

<sup>569</sup> La oportunidad o no de definir la naturaleza jurídica del vehículo en el texto internacional se había planteado ya con anterioridad en la Conferencia de Lugano de 1950 que daría lugar al RIP en su versión de 1952, pero se llegó a la conclusión de que tal definición sería muy difícil de alcanzar y que tampoco era estrictamente necesaria (cfr. los Protocolos de la Conferencia de Lugano, pp. 9 y s., citado por NÁNASSY, B.V., *Das internationale Eisenbahnfrachtrecht*, op.cit. [1956], p. 827).

<sup>570</sup> Cfr. también los arts. 30 § 3, 32 § 3 RU CIM. En realidad, desde que la abolición de la obligación de transportar por parte de las empresas ferroviarias ha hecho que la regulación de condiciones especiales para determinadas mercancías deviniese innecesaria, el transporte de vagones como mercancías ya no plantea especialidades en cuanto a la formación del contrato y a su ejecución, por lo que el único aspecto que ha encontrado su regulación en las RU CIM es la responsabilidad en caso de pérdida, avería o retrasos en la entrega del vagón.

<sup>571</sup> Dicho borrador fue presentado por la Oficina Central para el Transporte Internacional por Ferrocarril el 4 de abril de 1996. Sobre este particular vid. OCTI, “8ème session de la Commission de révision (Droit des véhicules)”, en: *Z.Int.Eisenb.*, vol. 104 (1996), pp. 318 y ss.

<sup>572</sup> Vid. la OTIF en su “Rapport explicatif actualisé (RU CUV 1999)”, op.cit., p. 459.

<sup>573</sup> Lo cual sería, por lo demás, contrario al Derecho comunitario de defensa de la competencia que, como se ha visto en el capítulo antecedente (*supra*, sub Cap. II, III.3), prohíbe el ejercicio de funciones de control de acceso a un mercado en el que participa la propia empresa que efectúa el control.

que el CUU nace exclusivamente de la autonomía de la voluntad de las partes contratantes (art. 1.255 Cc<sup>574</sup>).

Más difícil resulta, sin embargo, el encuadramiento del Contrato Uniforme de Utilización en el género de los contratos privados –a pesar de que, apriorísticamente, su nombre incita a pensar que ha de ser así–, y ello porque el negocio relacional que viene representado en el convenio alcanzado por las partes presenta una serie de particularidades respecto de los elementos típicos de los contratos que han encontrado su regulación en el Código civil. En particular, es preciso resolver en esta sede la cuestión acerca de si el Contrato Uniforme genera sin más unos lazos obligacionales que habrán de atenderse por las partes en cumplimiento de lo dispuesto en él o si, por el contrario, se hace necesaria la celebración de contratos subsiguientes que concreten el contenido del mismo. Ha de verificarse, en definitiva, si de la celebración misma del acuerdo uniforme nace un contrato definitivo, de obligado cumplimiento para las partes.

De entrada, y sin ánimo de prejuzgar los resultados a los que más adelante se llegue, puede afirmarse que la utilización de vagones particulares al amparo del Contrato Uniforme presenta una estructura contractual compleja por cuanto cada viaje requiere la celebración de un negocio jurídico nuevo, el contrato de utilización propiamente dicho, por medio del cual la empresa ferroviaria y el poseedor del vagón fijan los pormenores de la prestación concreta, esto es, el origen y el destino del traslado, la fecha de inicio y el plazo para efectuar el viaje, el precio (si lo hubiera), etc. Como quiera que la ciencia jurídica se ha preocupado desde temprano por concordar las distintas formas de articularse una relación contractual compleja con los mandatos del Derecho común, conviene analizar la posibilidad de adscribir el Contrato Uniforme de Utilización a una de las construcciones dogmáticas que, sin ser típicas por no encontrarse recogidas en el Código Civil, no dejan de tener la suficiente entidad e incidencia en la práctica jurídica como para formar categorías diferenciadas entre sí. En tanto no se determine la relación estructural que une al CUU y los concretos contratos de utilización del vagón no será posible fijar con acierto la función que ha de cumplir este texto uniforme en el transporte de mercancías por medio de vagones particulares en la práctica.

---

<sup>574</sup> El Contrato Uniforme de Utilización es un contrato internacional al que no necesariamente será de aplicación la legislación española. Las referencias al Código civil en este epígrafe serán, por tanto, meramente orientativas.

### 2.1.1 Naturaleza jurídica del Contrato Uniforme de Utilización

Ya se ha dicho que la utilización de vagones al amparo del Contrato Uniforme se realiza en el marco de una relación negocial compleja, compuesta de al menos dos negocios jurídicos diferentes entre sí: de un lado, el Contrato Uniforme de Utilización y, de otro, el concreto contrato de utilización celebrado entre el poseedor del vagón y la empresa ferroviaria que lo utilizará en un viaje determinado. Pero no sólo la relación negocial que típicamente regulará la utilización del vagón presenta una estructura compleja, sino que también cabe predicarla del propio Contrato Uniforme de Utilización. En función del precepto o Anexo<sup>575</sup> que se someta a estudio, aquél cumple una función u otra en cuanto a la regulación de los intereses de las partes contratantes y se nos antoja imposible describir la naturaleza jurídica del CUU de forma tal que, considerado en su totalidad, encuentre acogida en alguno de los contratos típicos contemplados en el Código civil o contruidos por la doctrina y la jurisprudencia sobre la base de los preceptos de aquél.

Respecto de esta última cuestión ha de señalarse que el Contrato Uniforme de Utilización presenta algunos de los rasgos característicos de los negocios jurídicos plurilaterales en cuanto coordinadores de intereses convergentes, pero no puede ocultarse que buena parte de sus preceptos parecen obedecer más bien al carácter sinalagmático de los contratos bilaterales o, incluso, al concepto de contrato unilateral como negocio creador de obligaciones para una sola de las partes. En los apartados siguientes se tratará de arrojar luz sobre la concreta naturaleza jurídica de las diferentes partes del contrato, con el fin de ofrecer una imagen lo más detallada posible del mismo en el marco de la teoría general del contrato. *Grosso modo*, y sin prejuzgar los resultados del análisis al que seguidamente nos dedicaremos, cabe adelantar que el Contrato Uniforme de Utilización es un texto elaborado en el seno de las asociaciones más representativas de empresas ferroviarias, de un lado, y de titulares de vagones particulares de otro, que entró en vigor el 1 de julio de 2006 y queda abierto para la adhesión de tantas empresas ferroviarias y poseedores de vagones que quieran aplicar las cláusulas del mismo en sus relaciones con las demás partes contratantes.

---

<sup>575</sup> El Contrato Uniforme de Utilización cuenta con un total de doce Anexos que, en mayor o menor medida, serán objeto de análisis a lo largo de las páginas siguientes.



**a) El Contrato Uniforme de Utilización como contrato plurilateral**

El Contrato Uniforme de Utilización es sin duda un acuerdo con una pluralidad de partes contratantes, pero este dato considerado aisladamente no convierte el negocio en plurilateral. Ciertamente, la existencia de una pluralidad de sujetos que participan en su celebración es *conditio sine qua non* para predicar la plurilateralidad de un acuerdo, pero en sí misma es insuficiente, puesto que, en rigor, la calificación de un contrato como unilateral, bilateral o plurilateral no depende del número de sujetos intervinientes sino del de *posiciones contractuales*, esto es, del número de obligaciones que crea<sup>576</sup>. En este sentido puede afirmarse que un contrato no se convierte en plurilateral por el mero hecho de que en una de las posiciones se agrupen varios sujetos<sup>577</sup>. La categoría de los contratos plurilaterales, en cambio, está pensada para aquellos negocios jurídicos en los que la causa del contrato ha de buscarse en la consecución de un fin común<sup>578</sup> y se refiere, principalmente, a negocios de carácter asociativo como la constitución de una sociedad.

El clausulado mismo del Contrato Uniforme de Utilización proporciona pocos datos que permitan patrocinar su calificación como contrato plurilateral, puesto que una amplísima mayoría de sus cláusulas está diseñada para regular, no los medios para alcanzar el fin común pretendido por todas las partes contratantes, sino la coordinación de los objetivos contrapuestos, esto es, los derechos y obligaciones de cada una de las partes con respecto a las demás, consideradas éstas individualmente y no como comunidad de individuos. Ello no obstante, algunos preceptos del Capítulo I y el Anexo 8 al CUU dan pie para entender que las partes persiguen, además de sus objetivos individuales contrapuestos entre sí, un fin común que probablemente habría de buscarse en la aplicación, la difusión y el desarrollo del propio

---

<sup>576</sup> Así ya GÓMEZ DE LA SERNA, P., *Curso histórico-exegético del Derecho romano comparado con el español*, T. II, 3ª ed., Madrid 1863, p. 123. Vid. también DíEZ-PICAZO, L., *Fundamentos...*, op.cit., Vol. I, pp. 167 y s.; LACRUZ BERDEJO, J.L., ET AL., *Elementos de Derecho civil*, Tomo II, Vol. 1º, Dykinson, Madrid 2007, pp. 480 y s.; OVIEDO ALBÁN, J., “Contratos plurilaterales”, en: *Actualidad civil*, núm. 23/2003, p. 580; TRAMONTANO, L., *Lineamenti di diritto civile*, Halley, Matelica 2006, p. 445.

<sup>577</sup> DíEZ-PICAZO, L., *Fundamentos...*, op.cit., Vol. I, p. 168.

<sup>578</sup> Así, respecto de los contratos de sociedad, SCHLECHTRIEM, P. / SCHMIDT-KESSEL, M., *Schuldrecht – Allgemeiner Teil*, 6ª ed., Mohr Siebeck, Tübinga 2005, p. 15. En Italia, donde la categoría de los contratos plurilaterales ha recibido una –si bien limitada– regulación legal específica en los arts. 1.420 y 1.446 (nulidad y anulabilidad del contrato), la doctrina se refiere a él como *contratto plurilaterale con comunione di scopo*.

Contrato Uniforme de Utilización<sup>579</sup>. Buena prueba de ello es que –principalmente para la actualización del acuerdo, pero también para otras cuestiones– las partes contratantes se han dotado, en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 4 CUU, de un *Règlement interne relatif à l'application et à l'actualisation du CUU*, recogido actualmente en el Anexo 8 al CUU.

Creemos que sólo así puede explicarse, como enseguida veremos, lo dispuesto en los artículos 2 (apartados 2 y 4) y 3 a 5 CUU, desarrollados en el Anexo 8 al mismo, que tiene difícil cabida en la definición que de los contratos sinalagmáticos ofrece la doctrina científica. Ahora bien, fuera del ámbito de las sociedades mercantiles –y acaso las civiles– el grupo de los contratos plurilaterales ha recibido, al menos en nuestro país, poca atención por parte de la doctrina científica. Como quiera que la comunidad de sujetos diseñada en el Contrato Uniforme de Utilización no participa como tal en el tráfico, ésta sólo podría calificarse de sociedad interna<sup>580</sup> y, en tanto que relación obligatoria y no sujeto de derecho, ha de analizarse el régimen jurídico aplicable al CUU como contrato plurilateral y las consecuencias que ello conlleva.

---

<sup>579</sup> En rigor es éste, de acuerdo con el apartado II.1 del Anexo 8 al CUU, el cometido de las diferentes asociaciones en cuyo seno se desarrolló el contrato (UIC, UIP y ERFA), pero creemos que la disposición puede hacerse extensiva a la causa común de todo el Contrato Uniforme.

<sup>580</sup> La doctrina moderna en España prescinde del ánimo de lucro como nota característica de la sociedad (art. 1.665 Cc) en sentido amplio, y considera lícita la constitución de sociedades que pueden clasificarse de internas por limitarse a reglamentar las relaciones entre los socios, sin participar en el tráfico. Así, a partir del concepto amplio de sociedad propuesto por GIRÓN TENA (*Derecho de sociedades*, T. I, Parte General, Madrid 1976, pp. 30 y ss.), DE EIZAGUIRRE, J.M<sup>a</sup>, *Derecho de sociedades*, Civitas, Madrid 2001, pp. 71 y ss.; PAZ-ARES, C., voz “Sociedad interna (D.º Mercantil)”, en: AA.VV., *Enciclopedia Jurídica Básica*, op.cit., Vol. IV, pp. 6331 y ss.; así como BROSETA PONT, M. / MARTÍNEZ SANZ, F., *Manual de Derecho mercantil*, vol. I, 14<sup>a</sup> ed., Tecnos, Madrid 2007, p. 284; SÁNCHEZ CALERO, F. / SÁNCHEZ-CALERO GUILARTE, J., *Instituciones de Derecho mercantil*, Vol. I, 30<sup>a</sup> ed., Thomson-Aranzadi, Cizur Menor 2007, pp. 293 y ss. La sociedad interna se agota, pues, al igual que la *societas* romana, en el contenido obligacional de las relaciones entre los socios sin trascender al exterior por no participar, como tal sociedad, en el tráfico jurídico (sobre esta cuestión en la *societas* vid. ZIMMERMANN, R., *The Law of Obligations*, Oxford University Press, Oxford 1996, pp. 451 y ss., en particular, p. 455). La situación creada por el Contrato Uniforme de Utilización podría tener cabida, asimismo, en el concepto de sociedad propugnado por el § 705 BGB, donde falta cualquier alusión al ánimo de lucro de la sociedad y se permite, al igual que en España, la llamada *stille Gesellschaft*. Entendido así el contrato de sociedad, cabe incluso la sociedad que carezca de toda relevancia patrimonial y se limita a la organización de las actividades comunes. Así, FLUME, W., *Allgemeiner Teil des Bürgerlichen Rechts*, T. I, Vol. 1º, Springer-Verlag, Berlín 1977, p. 5. Sobre las asociaciones meramente internas en Derecho italiano vid., asimismo, GALGANO, F., *Il contratto*, op.cit., pp. 264 y ss.

**aa) Particularidades respecto de la celebración del contrato: la adhesión a contrato de estructura abierta**

El aspecto que más controversia ha generado en torno a los acuerdos plurilaterales es su carácter contractual, precisamente por la falta de persecución de fines opuestos que tradicionalmente se ha considerado inherente a la noción de contrato. Ello no obstante, la naturaleza contractual del vínculo parece ser comúnmente aceptada hoy día<sup>581</sup> y tampoco plantea dudas en el ámbito que aquí nos interesa. El Contrato Uniforme presenta, sin embargo, un rasgo diferenciador que lo distingue de la mayoría de los contratos plurilaterales típicos (exceptuadas algunas sociedades mercantiles): el modo en que se agreguen nuevas partes contratantes al acuerdo. Mientras que, con carácter general, el artículo 1.696 Cc dispone, en sede de contrato de sociedad, que la admisión de nuevos socios requiere el consentimiento unánime de los socios<sup>582</sup> el CUU tiene una estructura abierta<sup>583</sup> en cuya virtud éste, una vez entrado en vigor para las empresas ferroviarias y poseedores de vagones que lo hubiesen firmado<sup>584</sup>, queda abierto para que otros puedan adherirse a él en el futuro<sup>585</sup>.

---

<sup>581</sup> Respecto, principalmente, de las sociedades –civiles y mercantiles– vid., entre nosotros, BROSETA PONT, M. / MARTÍNEZ SANZ, F., *Manual...*, vol. I, op.cit., pp. 291 y s.; Díez-PICAZO, L., *Fundamentos...*, op.cit., Vol. I, p. 168; SÁNCHEZ CALERO, F. / SÁNCHEZ-CALERO GUILARTE, J., *Instituciones...*, op.cit., pp. 285 y s. En la doctrina comparada, FIKENTSCHER, W., *Schuldrecht*, 9ª ed., de Gruyter, Berlín / Nueva York 1997, nm 963 (p. 610); FLUME, W., *Allgemeiner Teil des Bürgerlichen Rechts*, T. II, 4ª ed., Springer, Berlín 1992 (reimpresión de la 3ª ed. de 1979), p. 602; GALGANO, F., *Il contratto*, op.cit., pp. 257 y ss., en particular, 268 y ss.; GRUNEWALD, B., *Gesellschaftsrecht*, 6ª ed., Mohr Siebeck, Tubinga 2005, p. 5; TILQUIN, TH. / SIMONART, V., *Traité des sociétés*, T. III, Kluwer, Bruselas 2005, p. 310; TROPLONG, R.T., *Le droit civil expliqué suivant l'ordre du Code – Du contrat de société*, Société Typographique Belge, Bruselas 1846, p. 36.

<sup>582</sup> En rigor, el citado precepto sólo se refiere al ingreso de un tercero asociado a un socio. Ha de entenderse, sin embargo, que su tenor se aplica igualmente a la admisión de cualquier tercero a la sociedad. Así, CAPILLA RONCERO, F., “Artículo 1.696”, en: ALBALADEJO GARCÍA, M. / DÍAZ ALABART, S. (Dirs.), *Comentarios al Código civil y compilaciones forales*, T. XXI, Vol. 1º, Edersa, Madrid 1986, p. 500.

<sup>583</sup> La doctrina italiana parece referirse mayoritariamente a este tipo de contratos bajo el nombre de *contratto aperto*, pero creemos que resulta más adecuado referirse a un *contrato abierto a la adhesión de otras partes* (así, TULLIO, L., *La contribuzione alle averie communi*, CEDAM, Padua 1984, p. 32) o a un *contrato con estructura abierta* (como así lo hace GALGANO, F., *Il contratto*, op.cit., p. 132). En este sentido vid. también TILQUIN, TH., *Traité des fusions et scissions*, Kluwer, Bruselas 1993, p. 71 (nota 163).

La utilización del término “contrato de estructura abierta” es, por lo demás, preferible a la de “contrato de adhesión”, por cuanto ésta queda reservada para aquellos contratos en los que el contenido viene no sólo predisupuesto por una de las partes, sino también impuesto por ésta a la contraparte. Sobre esta cuestión vid. ALFARO ÁGUILA-REAL, J., *Las condiciones generales de la contratación*, Civitas, Madrid 1991, pp. 152 y ss.

<sup>584</sup> De acuerdo con el artículo 35 CUU, la entrada en vigor del contrato tenía que producirse el día 1 de julio de 2006, fecha en la que aquélla tuvo lugar efectivamente.

<sup>585</sup> Es ésta una figura reservada principalmente a los contratos asociativos, pero algún autor la aplica, con buen criterio, también a determinados contratos conmutativos como, particularmente, el contrato de

El número de partes contratantes es, pues, variable y no queda fijado en el momento de la entrada en vigor del acuerdo, pudiendo aumentar sin que ello implique una modificación del contrato<sup>586</sup>. Como quiera que el clausulado nada dice sobre el modo en que ha de efectuarse la adhesión, su régimen ha de buscarse en los postulados de la teoría general de los contratos en cuya virtud la formación del contrato requiere del consentimiento de las partes (art. 1.261 Cc) que, a su vez, “*se manifiesta por el concurso de la oferta y de la aceptación*” (art. 1.262 Cc). En el supuesto que aquí nos interesa, sin embargo, no puede determinarse con facilidad cuál de las partes formula la oferta y quien resulta facultado para aceptarla.

Cuando se trata de contratos de estructura abierta será con más frecuencia el potencial adherente quien deba formular la oferta de admisión que, a la postre, será aceptada o no por el órgano correspondiente o, en caso de que esta facultad no se haya atribuido a ningún órgano concreto, por todos los demás sujetos que en éste momento fueran partes en el contrato<sup>587</sup>. Y éste parece ser también el resultado que arroja una primera lectura de las versiones inglesa y francesa del artículo 2.2 CUU que hablan, al determinar la fecha en que la admisión deviene efectiva, de una solicitud de adhesión (*demande d’admission, application*), en cuyo caso el Contrato Uniforme de Utilización contendría una mera *invitatio ad offerendum*.

No creemos, sin embargo, que éste sea el auténtico régimen de adhesión diseñado por el CUU y los mejores argumentos abogan por entender que el Contrato Uniforme prevé una oferta al público<sup>588</sup> que es aceptada por el adherente. A favor de esta tesis pugna, en primer lugar, el tenor de la versión alemana de la cláusula que, al referirse a una *Beitrittserklärung*, parece considerar suficiente una declaración de adhesión. Dadas las diferencias fundamentales

---

transporte, en la medida en que el transportista sucesivo se adhiere al contrato celebrado previamente por el transportista contractual. Así, GALGANO, F., *Il contratto*, op.cit., p. 132 (nota 28), con referencia a una sentencia de la Corte di Cassazione de 10 de junio de 1991.

<sup>586</sup> Sobre esta cuestión vid. también OLARTE ENCABO, S., *Negocios jurídicos adhesivos y sistema de contratación colectiva*, J.M. Bosch, Barcelona 1995, pp. 19 y ss.; FRASCARELLI, M., *Gli enti non commerciali*, FAG, Milán 2006, p. 31.

<sup>587</sup> GALGANO, F., *Il contratto*, op.cit., p. 132. Cfr. también el art. 1.332 del Codice Civile que prevé un régimen legal supletorio al establecer, bajo la rúbrica *Adesione di altre parti al contratto*, que “[s]e ad un contratto possono aderire altre parti e non sono determinate le modalità dell’adesione, questa deve essere diretta all’organo che sia stato costituito per l’attuazione del contratto o, in mancanza di esso, a tutti i contraenti originari”.

<sup>588</sup> Esta posibilidad habrá de admitirse en atención a la libertad de la autonomía privada. Vid. también, en el sentido de que un contrato de estructura abierta pueda representar una oferta al público, SFRECOLA, L., *Guida al Codice Civile*, UNI Service, Trento 2007, nm 1332.

entre las distintas versiones lingüísticas, el argumento literal no puede ser, sin embargo, determinante.

Más convincente ha de resultar una interpretación teleológica del precepto, así como la valoración crítica del procedimiento *–rectius*, la ausencia de regulación procedimental alguna– de adhesión. La primera, porque el contrato aspira a proveer un marco uniforme para la utilización de vagones en tráfico ferroviario: cuantas más empresas se adhieran al mismo, mayor será el grado de uniformización de la materia, dándose cumplimiento así a uno de los fines que hemos identificado como comunes a todas las partes, la difusión del Contrato Uniforme<sup>589</sup>. La segunda, porque el CUU no contiene estipulación alguna sobre las posibilidades de rechazar una solicitud de adhesión formulada por una empresa interesada y, a mayor abundamiento, el formulario de adhesión (*Beitrittsformular, formulaire d’adhésion, application form*) ha de dirigirse a la Oficina CUU como mandataria que, como más adelante veremos<sup>590</sup>, no ostenta poder de representación alguno respecto de las partes del contrato.

De cuanto se acaba de decir ha de concluirse, pues, que el Contrato Uniforme de Utilización contiene una oferta pública de adhesión, dirigida a un número indeterminado de destinatarios, cuya aceptación por el interesado convierte a éste en parte del contrato con eficacia “à partir du 1<sup>er</sup> jour du trimestre suivant, pour autant que la demande d’admission ait été reçue para le Bureau CUU au moins un mois au préalable” (art. 2.2 CUU). En rigor, si quiere aceptarse la existencia de tal figura diferenciada de la oferta hecha al público<sup>591</sup>, se trataría de una oferta *ad incertam personam* por dirigirse ésta no a la generalidad sino a un grupo de personas que se encuentren en una situación concreta. Y ello porque sólo pueden

---

<sup>589</sup> La uniformidad contractual reporta beneficios para todas las partes contratantes en la medida en que permite reducir los costes asociados a la negociación individualizada de las condiciones de utilización del vagón, máxime cuando las partes involucradas están domiciliadas en Estados diferentes, así como las consecuencias negativas que pueda comportar el incumplimiento o el cumplimiento defectuoso de una de las partes.

<sup>590</sup> Sobre este punto vid. *infra, sub bb*).

<sup>591</sup> *Contra*, por entender que carece de trascendencia jurídica, Díez-PICAZO, L., *Fundamentos...*, op.cit., Vol. I, p. 335. Los términos suelen, por lo demás, utilizarse de forma sinónima. Cfr. el propio Díez-PICAZO, op. y loc. últ. cit., así como BOEHMER, G., *Einführung in das bürgerliche Recht*, 2<sup>a</sup> ed., J.C.B. Mohr, Tubinga 1965, p. 330; FLUME, W., *Allgemeiner Teil...*, T. II, op.cit., p. 636; PIPER, H., “Vertrag”, en: AA.VV., *Das Bürgerliche Gesetzbuch*, T. I, 12<sup>a</sup> ed., de Gruyter, Berlín / Nueva York (1982), § 145 BGB, nm 6.

adherirse al CUU las empresas ferroviarias, ostenten o no la titularidad de vagones<sup>592</sup>, y los poseedores de vagones, sean o no a su vez empresas ferroviarias.<sup>593</sup> Esta oferta es esencialmente revocable, por no contemplarse ninguna estipulación en contrario, pero para ello habría de seguirse, a nuestro entender, el procedimiento previsto para la modificación del contrato en el artículo 4 y el Anexo 8 al CUU.

### ***bb) Particularidades respecto de la estructura organizativa y patrimonial***

La comunidad de sujetos creada por el Contrato Uniforme de Utilización como acuerdo plurilateral carece, como se ha visto, de personalidad jurídica propia, pero aquella tampoco cuenta, ni con un patrimonio ni con una organización gubernativa propias, mas las dudas que a este respecto puedan suscitar la existencia de la Oficina CUU, por un lado, y los pagos que periódicamente realizan los contratantes, por otro, merecen un examen pormenorizado de ambos extremos.

Algunos de los cometidos que guardan relación con los fines comunes de las partes contratantes y propuestos en el Contrato Uniforme de Utilización son competencia de un tercero ajeno al contrato que, bajo la denominación de Oficina CUU (*GCU Bureau, Bureau CUU, AVV-Büro*), ha de cumplir las funciones que le son encomendadas en los artículos 2.2, 2.4, 3 y 4 CUU (recepción de declaraciones de adhesión y de denuncia, publicación trimestral de la lista de contratantes, coordinación y redacción de las enmiendas al CUU) y en el Anexo 8 al mismo (principalmente la traducción y publicación del contrato y de sus enmiendas en los tres idiomas oficiales). Todas las funciones enumeradas tienen en común que no suponen, en ningún caso, el ejercicio de poder de representación alguno que le hubieran podido conferir las partes contratantes y las decisiones adoptadas no vinculan a éstos. La Oficina CUU no presenta, por tanto, las notas características de un órgano de dirección social y no puede considerarse como tal.

---

<sup>592</sup> Recuérdese que el Anexo 2 al CUU establece, al definir el término “empresa ferroviaria”, que “*ce terme recouvre aussi les entreprises qui assurent uniquement la traction*”.

<sup>593</sup> Este requisito no viene recogido de forma explícita en el CUU, pero deriva necesariamente de la definición que de su objeto ofrece el art. 1 CUU, en particular, su apartado segundo de acuerdo con el que “*[l]es dispositions du présent contrat s’appliquent aux détenteurs de wagons et E[ntreprises]F[erroviaires] en tant qu’utilisateurs de wagons*”.

En cuanto a su exacta configuración jurídica, ha de constatarse nuevamente que el tenor de la cláusula correspondiente en las tres versiones lingüísticas más que aclarar la cuestión contribuye a sembrar la duda acerca de cuál es el vínculo que une a las partes contratantes y la Oficina CUU. Así, el apartado I.1 del Anexo 8 a la versión francesa del CUU dispone que “[l]es tâches incombant au Bureau CUU en vertu des articles 2 à 4 sont confiées à un mandataire appelé «Bureau CUU»” (la redonda es nuestra), mientras que las versiones alemana e inglesa quieren conferir las tareas correspondientes a un *Treuhänder* y a un *trustee*, respectivamente. Dejando de lado la expresión inglesa por considerarse el *trust* una institución amplísima que cubre la causa de varios contratos diferentes en la tradición jurídica continental<sup>594</sup>, resta por dilucidar si las denominaciones *mandataire* y *Treuhänder* corresponden a una misma figura y, si no fuera así, cuál es la auténtica naturaleza jurídica del vínculo entre los contratantes y la Oficina CUU.

POTHIER<sup>595</sup> define el contrato de mandato en Derecho francés como “*un contrat par lequel l’un des contractants confie la gestion d’une ou de plusieurs affaires, pour la faire en sa place et à ses risques, à l’autre contractant qui s’en charge gratuitement, et s’oblige de lui en rendre compte*”, superando así las deficiencias de la definición legal contenida en el artículo 1.984 del Code Civil<sup>596</sup> por cuanto no confunde mandato y poder de representación, pero importa del Derecho romano el carácter gratuito del *mandatum*<sup>597</sup> que, sin embargo, no es más que un requisito natural, no esencial del contrato (art. 1.986 del Code). El Derecho español, por su parte, acoge –a pesar de la acusada influencia del Derecho civil francés– una noción más exacta y, al parecer, más amplia del mandato en el art. 1.709 Cc, de acuerdo con el que “[p]or el contrato de mandato se obliga una persona a prestar algún servicio o hacer alguna cosa, por cuenta o encargo de otra”. La disyuntiva “o” del artículo 1.709 *in fine* Cc no parece implicar, sin embargo, la existencia de dos tipos de mandato, en función de si la gestión se lleva a cabo por cuenta de otro o no, porque, se dice, es inconcebible que el

---

<sup>594</sup> Así, GRAZIADEI, M. / MATTEI, U. / SMITH, L., “Commercial Trusts in European Private Law: the Interest and Scope of the Enquiry”, en: ID. (Coords.), *Commercial Trusts in European Private Law*, Cambridge University Press, Cambridge 2005, pp. 9 y s.; GRIMALDI, M. / BARRIÈRE, F., “Trust and Fiducie”, en: AA.VV., *Towards a European Civil Code*, 2ª ed., Kluwer, La Haya 1998, p. 572.

<sup>595</sup> En su obra *Traité du contrat de mandat*, reproducido en BUGNET, J.J., *Œuvres de Pothier*, T. V, 2ª ed., Cosse et Marchal, París 1864, p. 171.

<sup>596</sup> El citado precepto dispone que “[l]e mandat est un acte par lequel une personne donne à une autre le pouvoir de faire quelque chose pour le mandant et en son nom”.

<sup>597</sup> *Mandatum nisi gratuitum nullum est*. Al respecto, ZIMMERMANN, R., *The Law of Obligations*, op.cit., p. 413.

mandatario actúe por encargo de otro, pero por cuenta propia<sup>598</sup>. En Bélgica<sup>599</sup>, la doctrina más moderna sostiene, con buen criterio a nuestro entender, que el contrato de mandato –y muy particularmente el mandato retribuido– pertenece a un género más amplio, el de los contratos de arrendamiento de servicios<sup>600</sup>, pero como consecuencia inmediata de este intento de sistematizar la materia surge la duda acerca de la diferenciación de ambos contratos.

De acuerdo con la doctrina mayoritaria en España, el elemento definidor del mandato habría que buscarse en la actividad jurídica del mandatario, en el sentido de que éste realiza actos que inciden en la esfera jurídica del mandante<sup>601</sup>. Si hubiésemos de aplicar la noción que del contrato de mandato se tiene en España, la relación jurídica entre las partes al Contrato Uniforme de Utilización y la Oficina CUU no podría calificarse en ningún momento como tal, puesto que el *mandataire* no realiza ningún acto que tenga repercusiones en la esfera jurídica de aquéllas y, aunque no sea un criterio definitivo a la hora de considerar un contrato como de mandato, carece de todo poder de representación.

Sí tiene cabida la referida relación jurídica en el concepto amplísimo que del *Auftrag* propone el Código civil alemán (§§ 662 y ss. BGB). Éste, de carácter esencialmente gratuito<sup>602</sup>, tiene por objeto la realización de cualquier actividad para el mandante que persiga

---

<sup>598</sup> Es por ello que el circunloquio del art. 1.709 *in fine* Cc se haya tildado de redundante. Así, ALBALADEJO GARCÍA, M., *Derecho civil. II. Derecho de obligaciones*, Edisofer, Madrid 2008, p. 781; LEÓN ALONSO, J.R., “Artículo 1.709”, en: ALBALADEJO GARCÍA, M. / DÍAZ ALABART, S., *Comentarios al Código civil y compilaciones forales*, T. XXI, Vol. 2º, Edersa, Madrid 1986, p. 23.

<sup>599</sup> De acuerdo con el apartado I.1 del Anexo 8 al CUU, el mandatario “*siège à Bruxelles*”, por lo que, de acuerdo con los arts. 4.1 lit. b (si se entiende que el mandato es una subespecie del contrato de arrendamiento de servicios, véase la nota siguiente) o 4.2 (en caso contrario), del Reglamento nº 593/2008, de 17 de junio de 2008, sobre la ley aplicable a las obligaciones contractuales (Roma I), el contrato celebrado entre las partes contratantes y la Oficina CUU habría de regirse por el Derecho belga, por ser en Bruselas donde la parte que debe prestar el servicio o realizar la prestación característica (la ejecución del mandato) tiene su residencia (si es persona física) o sede (en caso de que adopte una forma societaria dotada de personalidad jurídica).

<sup>600</sup> Así, WÉRY, P., *Droit des contrats. Le mandat*, Larcier, Bruselas 2000, p. 68, así como doctrina ahí citada (nota 2). En Alemania, por su parte, es comúnmente aceptado que el *Auftrag* pertenece a la categoría de los arrendamientos, bien de servicios, bien de obra. Cfr. OETKER, H., *Das Dauerschuldverhältnis und seine Beendigung*, J.C.B. Mohr, Tubinga 1994, pp. 160 y ss.; REICH, D.O. / SCHMITZ, P., *Einführung in das bürgerliche Recht*, 3ª ed., Gabler, Wiesbaden 2000, p. 273, así como el propio § 675 BGB.

<sup>601</sup> ALBALADEJO GARCÍA, M., *Derecho civil. II...*, op.cit., pp. 783 y ss.; LEÓN ALONSO, J.R., “Artículo 1709”, op.cit., p. 37; O’CALLAGHAN MUÑOZ, X., *Compendio de Derecho civil*, T. II, Vol. 2º, 3ª ed., Edersa, Madrid 2001, p. 604. Cfr. también las SSTs de 27 de noviembre de 1992 (RJ 1992\9596), FJ 3º, y de 21 de diciembre de 1992 (RJ 1992\10707), FJ 2º.

<sup>602</sup> El *Auftrag* remunerado constituye, bien un arrendamiento de servicios o de obra, bien un *Geschäftsbesorgungsvertrag* en el sentido del § 675 BGB.



un fin que pertenezca a la esfera de intereses de éste<sup>603</sup>, por lo que, de acuerdo con la opinión mayoritaria en la doctrina y jurisprudencia alemanas, comprende también la realización de actos sin relevancia jurídica alguna para el mandante<sup>604</sup>. También tienen la consideración de *Auftragsverträge*, señaladamente, las relaciones fiduciarias gratuitas (*unentgeltliche Treuhand*)<sup>605</sup>, es decir, aquella que une al *Treugeber* (fiduciante) y el *Treuhänder* (fiduciario)<sup>606</sup>. Siendo la relación obligatoria que subyace a la *Treuhand* gratuita un contrato de mandato, la sustantividad propia de esta figura ha de buscarse en otro ámbito. En este

---

<sup>603</sup> STEFFEN, E., “Auftrag”, en: AA.VV., *Das bürgerliche Gesetzbuch*, T. II, Vol. 4º, 12ª ed., de Gruyter, Berlín / Nueva York (1974), § 662 BGB, nmm 5 y ss. (pp. 2 y ss.).

<sup>604</sup> Cfr., por todos, FIKENTSCHER, W., *Schuldrecht*, op.cit., nm 916 (p. 576); HIRSCH, CH., *Besonderes Schuldrecht*, Carl Heymanns Verlag, Colonia 2007, p. 196; OETKER, H. / MAULTZSCH, F., *Vertragliche Schuldverhältnisse*, 2ª ed., Springer, Berlín 2004, pp. 593 y ss. No así en Austria, donde el enfoque seguido es idéntico al español. Así, BYDLINSKI en: KOZIOL, H. / BYDLINSKI, P. / BOLLENBERGER, R. (Dir.), *Kurzkommentar zum ABGB*, Springer, Viena 2005, § 1002 ABGB, nm 2 (p. 979).

En Derecho español, estas situaciones sólo pueden abarcarse jurídicamente, a nuestro entender, con un recurso analógico, bien a la normativa sobre el contrato el mandato (que, como se ha visto, sólo se refiere a actos con repercusión jurídica para el mandante), bien a la regulación sobre el arrendamiento de servicios o de obra.

<sup>605</sup> LÖHNIG, M., *Treuhand*, Mohr Siebeck, Tubinga 2006, p. 135; STEFFEN, E., “Auftrag”, op.cit., § 662 BGB, nm 28 (p. 7) y jurisprudencia ahí citada. También en España se ha intentado calificar la relación suyacente de mandato que, al no ser causa suficiente para transmitir la propiedad, sería lo único que quedaría (como negocio disimulado) tras eliminar la transmisión simulada. Sobre esta cuestión vid. CÁMARA LAPUENTE, S., “Operaciones fiduciarias o trusts en Derecho español”, en: *RCDI*, núm. 654 (sep.-oct. 1999), p. 1778. En la jurisprudencia, cfr. las SSTs núm. 254/1995, de 21 de marzo (RJ 1995\2051, FJ 3º); núm. 236/1997, de 24 de marzo (RJ 1997\2477, FJ 5º); y núm. 1050/1997, de 24 de noviembre (RJ 1997\8395, FJ 2º).

<sup>606</sup> El origen de la *Treuhand* ha de buscarse en la *fiducia cum amico* (frente a la –más antigua– *fiducia cum creditore* como medida para garantizar un crédito), una transmisión de derechos dominicales sobre una cosa con el fin de que el *amicus* la conserve durante la ausencia de su dueño y se la restituya a la vuelta. Al respecto vid. WIEGAND, W., “Treuhand und Vertrauen”, en: AA.VV., *Festschrift für Wolfgang Fikentscher*, Mohr Siebeck, Tubinga 1998, pp. 331 y s.

Al igual que en Alemania, la institución aquí analizada carece de regulación legal en el Código civil. Una figura cercana, igualmente carente de regulación positiva, es el fideicomiso sucesorio que, sin embargo, carece hoy día de relevancia en la práctica (así, COCA PAYERAS, M., “Sustitución fideicomisaria (D.º Civil)”, en: AA.VV., *Enciclopedia Jurídica Básica*, op.cit., Vol. IV, p. 6449; O’CALLAGHAN MUÑOZ, X., *Compendio de Derecho civil*, T. V, 2ª ed., Edersa, Madrid 1987, p. 219; ALBALADEJO [Curso de derecho civil. V. Derecho de sucesiones, 11ª ed., Edisofer, Madrid 2008, p. 272], por su parte, entiende que el fideicomiso está hoy prohibido en el Código civil). No puede decirse lo mismo de la llamada sustitución fideicomisaria –ésta sí típica (arts. 781 y ss. Cc)– donde el fiduciario adquiere la titularidad de los bienes relictos y cuya aplicación en el ámbito del Derecho mercantil se discute principalmente en sede de sustitución fideicomisaria de acciones. Al respecto vid., recientemente, MARTÍNEZ SANZ, F., “Sobre la sustitución fideicomisaria de acciones de una sociedad anónima”, en: AA.VV., *Estudos comemorativos dos 10 anos da Faculdade de Direito da Universidade Nova de Lisboa*, Almedina, Lisboa 2008, pp. 186 y ss. A pesar de su proximidad conceptual, la doctrina se ha inclinado por referirse a los intervinientes en el negocio fiduciario no como “fideicomisario” y “fideicomitente” sino como “fiduciario” y “fiduciante” para referirse al *Treuhänder* y al *Treugeber*, respectivamente.

sentido cabe afirmar que fiduciario es, según la definición clásica de SCHULTZE<sup>607</sup>, “quien recibe derechos como derechos propios con la obligación de no utilizarlos en interés propio”, por lo que la celebración del contrato de mandato ha de ir acompañada de la transmisión de derechos –que formarán el patrimonio fiduciario– a la persona del fiduciario.

Para comprender el alcance de la figura resulta esclarecedora, asimismo, la definición propuesta en el artículo 1.1 de los *European Principles of Trust Law*, de acuerdo con el que “[i]n a trust, a person called the «trustee» owns assets segregated from his private patrimony and must deal with those assets (the «trust fund») for the benefit of another person called the «beneficiary» or for the furtherance of a purpose”.<sup>608</sup> Su redacción obedece a un compromiso entre las regulaciones halladas en los diferentes ordenamientos jurídicos nacionales y creemos que refleja, con mayor o menor acierto<sup>609</sup>, el estado de la cuestión a nivel europeo. Si bien el citado precepto no alude a la relación obligatorio subyacente, creemos poder afirmar sin grave incorrección que la *Treuhand* o el *trust* presupone la existencia de un patrimonio separado del del fiduciario que éste administra en beneficio de otro (ya sea el propio fiduciante o un tercero beneficiario)<sup>610</sup>.

---

<sup>607</sup> SCHULTZE, A., “Treuhand im geltenden bürgerlichen Recht”, en: *Jherings Jahrbücher für die Dogmatik des bürgerlichen Rechts*, vol. 43 (1901), p. 1, citado según BITTER, G., *Rechtsträgerschaft für fremde Rechnung*, Mohr Siebeck, Tübinga 2006, p. 32 (la traducción del alemán es nuestra).

<sup>608</sup> Citado según THÉVENOZ, L., *Trusts en Suisse*, Schulthess, Zurich 2001, p. 377. Téngase presente, sin embargo, que la versión francesa del precepto se refiere, no a un fin (*purpose*) en general, sino a un “*but d'intérêt général*”, una precisión que no recoge tampoco la traducción alemana de los *Principios* y es más propia de las fundaciones, que sí han de responder a una finalidad de utilidad pública.

<sup>609</sup> Con carácter general sobre las críticas que pueda merecer la definición propuesta, vid. BITTER, G., *Rechtsträgerschaft...*, op.cit., pp. 35 y s.

<sup>610</sup> Así también GALGANO, F., *Il contratto*, op.cit., pp. 448 y ss., quien, sin embargo, niega la posibilidad de constituir un patrimonio fiduciario separado en Derecho italiano, dada la tipicidad de los derechos reales, por lo que no ha lugar a separación en caso de ejecución de los bienes del fiduciario, salvo que resulte de aplicación el Convenio de La Haya relativo a la ley aplicable al *trust* y a su reconocimiento, de 1 de julio de 1985 (que no ha sido objeto de ratificación por parte del Estado español todavía). Por el contrario, admite la existencia de un patrimonio separado del del fiduciario en un sistema igualmente cerrado en cuanto a la existencia de derechos reales como el español, MATEO Y VILLA, Í., “De la fiducia gestión”, en: *RCDI*, núm. 704 (nov.-dic. 2007), pp. 2627 y ss. Asimismo, parece admitir la *reivindicatio utilis* del fiduciante, HERNÁNDEZ GIL, A., *Derecho de obligaciones*, op.cit., pp. 599 y s. Sobre la posibilidad de regular legalmente la fiducia gestión en el sistema diseñado por el Código civil español, en particular, el pretendido carácter de orden público de la responsabilidad patrimonial universal y la *pars conditio creditorum*, vid., asimismo, ARROYO I AMAYUELAS, E., “Los patrimonios fiduciarios y el «trust»”, en: *RCDI*, núm. 693 (ene.-feb. 2006), pp. 11 y ss.

Dado que la posibilidad de admitir o no la fiducia gestión en Derecho español es una cuestión muy discutida, cuyo análisis excede del ámbito del presente estudio, nos remitimos al acertado resumen de las distintas posturas doctrinales defendidas en FUENTESECA, C., *El negocio fiduciario en la jurisprudencia del*

Para que el titular de la Oficina CUU pueda tener la consideración de fiduciario en el sentido aquí expuesto, aquél debería, por tanto, estar encargado de la administración de un patrimonio separado del suyo personal que le fuera encomendada por las partes al Contrato Uniforme de Utilización. De ello, sin embargo, no se dice nada en el contrato. La única cláusula que puede arrojar luz sobre la situación patrimonial de la Oficina CUU es el apartado 12 del Anexo 8 al CUU, en cuya virtud “[l]es frais du Bureau CUU, induits notamment par les activités du mandataire lui-même, y compris les frais de personnel, le coût des équipements et des ressources utilisées pour le traitement des dossiers est (sic) supporté par les contractants”. Otros pagos por parte de los contratantes no están previstos, por lo que su contribución financiera se limita a sufragar los gastos incurridos por la Oficina en el ejercicio de su actividad. Para no obligar la Oficina al previo desembolso de las cantidades necesarias, ésta se halla facultada para reclamar, una vez aprobado su presupuesto, una provisión de fondos con carácter semestral<sup>611</sup>, debiendo rendir cuentas de su gestión, dentro del plazo de 3 meses tras finalizar el año natural. Ahora bien, el deber de reembolsar los gastos incurridos y, en su caso, de anticipar la cantidad correspondiente si lo solicita el mandatario, así como el deber del mandatario de rendir cuentas al mandante son obligaciones típicas del contrato de mandato (cfr., p.ej., arts. 1.720, 1.728 Cc; §§ 666, 669 y s. BGB; arts. 1.993, 1.999 del Code civil). Tampoco está prevista ninguna retribución del titular de la Oficina<sup>612</sup>, con lo que no se presentan problemas de delimitación con el arrendamiento de servicios o, en su caso, de obra.

Por todo ello creemos que el titular de la Oficina CUU no puede considerarse un *Treuhänder*<sup>613</sup> tal y como viene entendida esta figura en la doctrina, sino que ocupa la posición de un mero mandatario, si se acepta el concepto amplio presente en el Derecho alemán, o de una figura análoga en caso contrario. La contraparte en el contrato que se celebre con el titular de la Oficina, a su vez, está compuesta por la totalidad de las partes contratantes

---

*Tribunal Supremo*, Bosch, Barcelona 1997, pp. 82 y ss.; en la jurisprudencia de la DGRN y del Tribunal Supremo, pp. 96 y ss.

<sup>611</sup> La mitad de los gastos se repartirán de forma igual entre todas las partes contratantes, el resto se distribuirá en función del número de vagones cuya titularidad ostente cada una de ellas (párr. tercero del ap. 12).

<sup>612</sup> El apartado 12 del Anexo 8 al CUU es, en este sentido, tajante al prever exclusivamente un reembolso de los gastos incurridos *como consecuencia de la actividad* de éste.

<sup>613</sup> El hecho de que las versiones alemana e inglesa del contrato se refieran al titular de la Oficina como tal no ha de influir en la calificación jurídica que deba merecer la figura (*falsa demonstratio non nocet*).

del CUU<sup>614</sup>. Su responsabilidad respecto del pago de los gastos, sin embargo, no es solidaria porque, de conformidad con lo dispuesto en el art. 1.137 Cc, haría falta para ello una estipulación concreta en el contrato.

En definitiva, la Oficina CUU no es el órgano de administración de una pretendida sociedad constituida entre los contratantes, ni tampoco lo es el Comité común previsto en la segunda parte del citado Anexo 8. De acuerdo con el apartado II.1, éste se compone de representantes de las tres asociaciones que impulsaron la redacción del Contrato Uniforme y tiene por objeto ciertas tareas de fiscalización de las actividades de la Oficina CUU y el desarrollo del clausulado del contrato mediante la presentación de enmiendas a las partes contratantes. Al igual que la Oficina CUU no ostenta, sin embargo, ningún poder de representación y sus decisiones no son vinculantes para aquéllas<sup>615</sup>.

El contrato de mandato (o de configuración análoga) se celebra entre las partes contratantes del CUU y el candidato propuesto por el Comité común o, en su caso, al menos 50 partes contratantes por un plazo de tres años (ap. I.2 del Anexo 8)<sup>616</sup>. Se trata, por tanto, de una relación obligatoria de duración continuada que finaliza al alcanzar el *dies ad quem* fijado en el contrato como término conclusivo, sin perjuicio de que el apartado I.2 del Anexo 8 prevé la posibilidad de renovar el acuerdo con la misma persona. Ello no obstante, la relación especial de fiducia entre el mandante y el mandatario<sup>617</sup> hace que el Contrato Uniforme permita, en caso de que aquélla sea defraudada, la revocación anticipada del mandato –*rectius*, la resolución del contrato correspondiente– por parte de la comunidad de contratantes. Al contrario de lo que ocurre con carácter general en el contrato de mandato (arts. 1.733 Cc y 2.004 del Code civil francés, § 671 BGB), sin embargo, los contratantes limitan su derecho a revocar el mandato a la concurrencia de una causa justa (*motif important*, ap. I.3 del Anexo 8).

---

<sup>614</sup> Sobre la pluralidad subjetiva en una de las posiciones contractuales vid., por todos, DIEZ-PICAZO, L., *Fundamentos...*, op.cit., Vol. I, p. 199.

<sup>615</sup> Baste con señalar que el Comité común carece incluso de la facultad de presentar por sí mismo propuestas de modificación del contrato, dado que éstas han de contar con el respaldo previo de al menos 25 contratantes, ap. II.4 *in fine* del Anexo 8 al CUU.

<sup>616</sup> Por la propia naturaleza del Contrato Uniforme de Utilización como contrato de estructura abierta, la adhesión de nuevos sujetos al mismo supone la entrada de éstos en todos los contratos que se hubieran celebrado con terceros, en este caso, el contrato de mandato que une a las partes del CUU con el titular de la Oficina. Sobre esta cuestión vid. GUGLIELMETTI, G., *I contratti normativi*, CEDAM, Padua 1969, p. 251.

<sup>617</sup> Así, FIKENTSCHER, W., *Schuldrecht*, op.cit., nm 919 (p. 577); OETKER, H. / MAULTZSCH, F., *Vertragliche Schuldverhältnisse...*, op.cit., p. 602.

La causa será *ex contractu* justa, si el mandatario falta a su deber de permanecer neutral, pero puede pensarse, asimismo, en una vulneración de los deberes de elaborar un presupuesto, de rendir cuentas, de transmitir a las partes contratantes las propuestas de modificación del contrato o de publicar trimestralmente el listado actualizado de empresas adheridas al contrato.

***cc) Particularidades respecto de la modificación del CUU***

Dado el número elevadísimo de partes contratantes, el Contrato Uniforme de Utilización prevé, en su artículo 4 y en los apartados I.7 y ss. del Anexo 8, un procedimiento simplificado de modificación del clausulado. Así, las propuestas de enmienda habrán de dirigirse, bien directamente (si cuentan con el respaldo de al menos 25 contratantes) o a través del Comité común (en cuyo caso deberán presentarse igualmente tras aprobación por parte de 25 contratantes), a la Oficina CUU para que ésta las transmita, una vez traducidas a los tres idiomas del contrato, a las demás partes contratantes en el plazo de cuatro semanas desde su recepción (ap. I.8 del Anexo 8). La Oficina no puede rechazar ninguna propuesta de enmienda en cuanto a su fondo, sino sólo cuando ésta se presenta incompleta, esto es, cuando carece de memoria justificativa o no menciona el artículo o Anexo que se pretende modificar (ap. I.7). La modificación se reputa aceptada si ninguna de las partes contratantes manifiesta su disenso dentro de un plazo de 3 meses desde el envío, por los tres medios previstos en el contrato (correo ordinario, fax y correo electrónico, ap. I.8), de las propuestas a las partes (no, por tanto, la recepción por parte de éstas, que comportaría un obstáculo difícil de superar a la hora de determinar el *dies a quo*).

Frente a la oferta de modificación planteada, en rigor, por las partes del contrato y no por la Oficina CUU, el silencio de los demás contratantes adquiere, pues, la virtualidad de una aceptación de la enmienda en los términos propuestos. Este procedimiento, aun cuando supone una contradicción a la regla general según la que el silencio no constituye ninguna declaración de voluntad<sup>618</sup>, ha de estimarse válido porque las mismas partes han convenido, al

---

<sup>618</sup> El silencio no es, en definitiva, una declaración de voluntad en sentido negativo sino una omisión de declaración. Así, Díez-PICAZO, L., *Fundamentos...*, op.cit., Vol. I, p. 355; FLUME, W., *Allgemeiner Teil...*, op.cit., T. II, p. 64; SCHMIDT, K., *Handelsrecht*, 5ª ed., Carl Heymanns Verlag, Colonia 1999, p. 548

celebrar o adherirse al contrato, en otorgar valor declaratorio a su silencio<sup>619</sup>. Como quiera que la negativa formulada por uno de los contrayentes no es suficiente para rechazar la modificación del contrato<sup>620</sup>, el contratante disconforme sólo podrá, bien reconocer el contrato enmendado, bien denunciarlo de acuerdo con el artículo 3 CUU (ap. I.11.4 del Anexo 8).

Las modificaciones aceptadas por unanimidad entrarán en vigor en la fecha prevista en la propuesta de modificación o, en su ausencia, a los 3 meses desde la notificación de la enmienda (ap. I.11.2); las que se aprueben por mayoría surtirán efecto el 1 de enero del año siguiente, siempre y cuando su inclusión se haya notificado con una antelación mínima de siete meses (ap. I.11.3). Así, el régimen diseñado en el Anexo 8 se muestra conforme con lo dispuesto en el artículo 3 CUU, de acuerdo con el que la denuncia del contrato deviene efectiva al finalizar el año en cuyo curso se produce, siempre y cuando se respeta un plazo de preaviso de seis meses. Notificada la modificación del contrato, el contratante disconforme dispondrá, pues, de un plazo mínimo de un mes para decidir si denuncia el contrato o si, por el contrario, prefiere permanecer vinculado por él.

#### ***dd) Particularidades respecto de la denuncia del contrato y la exclusión de contratantes***

La singularidad de la categoría de los contratos plurilaterales se ha fundamentado, y en ello radica parte de la justificación de su existencia, con la posibilidad de limitar los efectos de la nulidad y de la ineficacia sobrevinida (así como de la denuncia, añadimos nosotros) que

---

<sup>619</sup> Así se admite unánimemente en la doctrina y jurisprudencia (vid., por todos, DÍEZ-PICAZO, L., *Fundamentos...*, op.cit., Vol. I, p. 356; GALGANO, F., *Il contratto*, op.cit., p. 120; STS de 19 de diciembre de 1990 [RJ 1990\10287], FJ 3º). Para que el pacto por el que se otorga valor al silencio sea válido, sin embargo, habrá de exigirse que el destinatario de la oferta tenga la posibilidad de contradecir (así, FERNÁNDEZ GIMENO, J.P., *Problemas de la transmisión de la empresa familiar*, Tirant lo Blanch, Valencia 1999, p. 157; SSTS de 20 de julio de 2006 [RJ 2006\4738] y 91/2008, de 31 de enero [RJ 2008\1305], FJ 3º), requisito que debe entenderse cumplido, dado el plazo de tres meses del que dispone cada parte contratante para manifestar su oposición.

<sup>620</sup> En este caso la modificación se reputará aceptada si prestan su consentimiento *–rectius*, si no se oponen– las tres cuartas partes de los integrantes de cada uno de los grupos mencionados en el párr. 4º del ap. I.5 del Anexo 8 (esto es, empresas ferroviarias [sólo respecto de los t/km del año precedente]; empresas distintas de las empresas ferroviarias; y empresas ferroviarias [respecto del número de vagones susceptibles de ser utilizados por otros contratantes]) que, a su vez, representan las tres cuartas partes de las toneladas/km o de los vagones de mercancías, respectivamente (ap. I.10). Este sistema, ciertamente complejo, merece una valoración positiva por cuanto garantiza la aceptación de las modificaciones por parte de todos los grupos interesados y un desarrollo equitativo del contrato en el futuro.

afecta a sujetos cuya participación no es esencial para la consecución de los fines propuestos<sup>621</sup>. En consecuencia lógica, la denuncia, presentada por el contratante en plazo y forma (escrita) de conformidad con el artículo 3 CUU, sólo afecta al vínculo entre éste y las demás partes al contrato, sin que por ello se modifique o extinga el acuerdo en su totalidad. Tampoco puede considerarse lo dispuesto en el citado precepto contrario al artículo 1.256 Cc, puesto que los Tribunales españoles sostienen en jurisprudencia constante que la facultad de que una de las partes pueda desistir libremente de la relación jurídica creada por el contrato “no significa dejar ni el cumplimiento ni la validez del contrato al arbitrio de uno de los contratantes, sino autorizarles para poner fin a una situación jurídica sin perjuicio del contrario”<sup>622</sup>.

Una reflexión ulterior merece la posibilidad de excluir del círculo de partes contratantes a aquella empresa que no cumpla con su deber de contribuir al pago de los gastos incurridos por la Oficina CUU en el ejercicio de su actividad. En este sentido, el artículo 5 CUU dispone que “[u]n contractant qui, au bout de 6 mois et après s’être vu adresser un rappel de payement (sic), serait, deus mois après ledit rappel, redevable d’un montant supérieur à 100 EUR, dû aux termes de la Section I, art. 12 de l’annexe 8, verra son exclusion du contrat publiée dans la liste trimestrielle prévue à l’art. 2.4”. Lo que se viene a decir es que las partes elevan la contribución a los gastos de la Oficina CUU a la categoría de una obligación esencial cuyo incumplimiento faculta para “excluir” a la parte rebelde del contrato.

No obstante, si el CUU puede calificarse de contrato, más concretamente de contrato plurilateral, no puede reputarse del todo exacto hablar de la exclusión del contrato<sup>623</sup>, siendo preferible reconducir la figura a la resolución del vínculo que une la comunidad de

---

<sup>621</sup> DíEZ-PICAZO, L., *Fundamentos...*, op.cit., Vol. I, p. 168. Sobre los arts. 1.420 y 1.446 del Codice civile italiano, donde la nulidad y la anulabilidad del contrato plurilateral han encontrado una regulación legal específica, vid. FLUME, W., *Allgemeiner Teil...*, op.cit., T. I, Vol. 1º, p. 14 (nota 5); FORTUNATO, H., “Dalla nullità alle nullità del Codice del consumo”, en: VIOLA, L. (Dir.), *Studi monografici di diritto civile*, Halley, Matelica 2007, p. 48 (quien habla de nulidad subjetiva).

<sup>622</sup> Así, la STS núm. 85/1998, de 9 de febrero (RJ 1998\611), FJ 1º, citando otra de 29 de marzo de 1972. Cfr., asimismo, las SSAP Las Palmas núm. 263/2005, de 9 de mayo (JUR 2005\166578), FJ 2º; y Girona núm. 80/2007, de 1 de marzo (JUR 2007\132344), FJ 3º.

<sup>623</sup> Así, la versión francesa del precepto. Algo más acorde con su naturaleza jurídica resulta el tenor de las versiones alemana e inglesa que hablan de “exclusión del círculo de contratantes” y “discontinuidad de su condición de contratante”, respectivamente.

contratantes con la parte incumplidora<sup>624</sup>. Respecto de las demás partes en el contrato no se trata, sin embargo, del incumplimiento de una obligación sinalagmática, y las normas que sobre la resolución de los contratos bilaterales contiene el Código civil (art. 1.124) no le serían aplicables. Además, al no requerirse ninguna declaración (judicial o extrajudicial<sup>625</sup>) acerca de la resolución, ha de estimarse que lo dispuesto en el artículo 5 CUU constituye, en rigor, una condición resolutoria del vínculo que une a la parte incumplidora con los demás contratantes, cuyo cumplimiento, al tratarse de una relación obligatoria duradera, sólo despliega, en contra de lo dispuesto con carácter general en el artículo 1.114 Cc, efectos *ex nunc*<sup>626</sup>.

Ahora bien, como quiera que el artículo 1.115 Cc dispone que “[c]uando el cumplimiento de la condición dependa de la exclusiva voluntad del deudor, la obligación condicional será nula”, la naturaleza de lo dispuesto en el artículo 5 CUU como condición resolutoria puede ponerse en duda por tratarse, en principio, de una condición de querer o potestativa. Creemos, sin embargo, que aquélla ha de entenderse válidamente puesta, en atención a las consideraciones siguientes: en primer lugar, lo que se hace depender del cumplimiento de la condición no es la pervivencia de la obligación de contribuir a satisfacer los gastos de la Oficina CUU, sino todo el vínculo contractual que une a la parte incumplidora con las demás, con lo que la resolución del vínculo se constituye en una sanción para el contratante rebelde<sup>627</sup>; en segundo lugar, la existencia del vínculo contractual con una parte concreta no es esencial para la consecución de los fines comunes propuestos como objetivos del contrato; y, finalmente, la resolución del vínculo sólo tiene efectos *ex nunc*, por lo que la obligación de satisfacer las cuotas impagadas no decae con el cumplimiento de la condición. Entendemos por ello que, una vez cumplida la condición establecida en el artículo 5 CUU (existencia de una deuda superior a 100 euros tras haberse requerido el pago con una antelación de dos meses), el vínculo contractual entre el contratante incumplidor y las demás empresas adheridas ha de entenderse resuelto.

---

<sup>624</sup> Sobre este aspecto vid. GALGANO, F., *Il contratto*, op.cit., p. 258.

<sup>625</sup> Respecto de la admisibilidad de esta última vid. DíEZ-PICAZO, L., *Fundamentos del Derecho civil patrimonial*, Vol. II, 6ª ed., Thomson-Civitas, Cizur Menor 2008, pp. 840 y s.

<sup>626</sup> Así también, DíEZ-PICAZO, L., *Fundamentos...*, op.cit., Vol. II, pp. 423 y s.

<sup>627</sup> Para la validez de las condiciones potestativas de las que depende la eficacia de todo el contrato (en este caso sinalagmático) y no la de una de las obligaciones contraídas, vid. DíEZ-PICAZO, L., *Fundamentos...*, op.cit., Vol. II, pp. 406 y s.s, así como las SSTS núm. 571/1993, de 2 de junio (RJ 1993\4378), FJ 2º; y 85/1998, de 9 de febrero (RJ 1998\611), FJ 1º.



Al igual que la nulidad, anulabilidad y denuncia del vínculo, tampoco la resolución respecto de una sola de las partes afecta, ni a la validez, ni al contenido del contrato. Ahora bien, nada se dice –probablemente debido a un descuido del redactor– sobre la posibilidad de denegar una nueva solicitud de adhesión que presente el contratante excluido; dado que la adhesión se perfecciona con la aceptación de una oferta al público, nada obsta a que aquél deba ser readmitido al círculo de partes contratantes.

Finalmente, si la contribución a los gastos de la Oficina CUU se erige en obligación que asume el contratante en el mismo momento de su adhesión al contrato, entendemos que éste puede ser compelido a la provisión de fondos y al reembolso de los gastos por una doble vía: los puede reclamar el titular de la Oficina CUU en virtud del contrato de mandato (recuérdese que, en ausencia de personalidad jurídica del grupo de contratantes, éste se celebra con cada una de las partes del CUU), pero también el conjunto de las demás partes contratantes, bien en virtud del Contrato Uniforme de Utilización, bien en vía regresiva por haber asumido el pago de la cuota insatisfecha.

### ***b) El Contrato Uniforme de Utilización como contrato preliminar***

Ya se ha visto que el Contrato Uniforme de Utilización es plurilateral sólo en relación con algunas de sus cláusulas. En la medida en que las demás previenen el contenido de un contrato futuro, el concreto contrato de utilización a celebrar entre el titular del vagón y la empresa ferroviaria prestadora de la tracción, ha de indagarse la naturaleza jurídica que revisten estas cláusulas prerredactadas, en particular, si alcanzan a tener la entidad suficiente como para calificarse de precontrato de utilización o si, en cambio, sólo constituyen meras condiciones generales de la contratación o, en su caso, un contrato marco de utilización.

La noción de precontrato, ausente en el articulado de los Códigos decimonónicos, debe su desarrollo dogmático a la pandectística alemana que, bajo el nombre de *Vorvertrag*<sup>628</sup>,

---

<sup>628</sup> La denominación, de la que trae causa el término que llegó a acuñarse en la doctrina y jurisprudencia españolas, fue introducida por THÖL en su obra *Handelsrecht*, (3ª ed., Leipzig 1854, p. 777, citado por SANCIÑENA ASURMENDI, C., *La opción de compra*, Dykinson, Madrid 2003, p. 70 [nota 175]). Vid., por todos, las notas biográficas sobre Thöl en; KROESCHELL, K., *recht unde unrecht der sasssen. Rechtsgeschichte Niedersachsens*, Vandenhoeck & Ruprecht, Gotinga 2005, p. 305, así como CASPER, M., *Der Optionsvertrag*, Mohr Siebeck, Tubinga 2005, p. 29; KALKOFEN, R., *Der Vorvertrag im geltenden*

lo define como un contrato de contenido tal que se celebrará un contrato en el futuro; un contrato presente, por tanto, mediante el que se promete la celebración de un contrato futuro. Su origen ha de buscarse en el Derecho romano donde, sin embargo, la exigencia de que los contratos fueran típicos y la falta de obligatoriedad de las *pacta nuda* relegaba el llamado *pactum de contrahendo* a un segundo plano.<sup>629</sup>

#### **aa) El Contrato Uniforme de Utilización como contrato preliminar sinalagmático**

Tras su recepción en España, los primeros intentos de fundamentar dogmáticamente el precontrato entendían que éste obligaba a obligarse<sup>630</sup>, esto es, a cooperar en la celebración de un contrato y emitir una declaración de voluntad en este sentido. El principal problema que presenta el recurso a esta teoría ha de buscarse en el hecho de que, al entenderse la prestación del consentimiento contractual como una prestación personalísima y como tal no fungible, no podía el Juez, en caso de incumplimiento de una de las partes, mandar “ejecutar [lo debido] a su costa” (art. 1.098 Cc).<sup>631</sup> Así entendido, el cumplimiento forzoso sólo puede dirigirse al *interesse*, a saber, la indemnización de los daños y perjuicios sufridos por la contraparte debido a la falta de ejecución del precontrato<sup>632</sup>, con la consiguiente dificultad de probar *id quod interest*.

---

*deutschen Recht*, Grin, Norderstedt 2006, p. 3; SCHMIDT, K., *Handelsrecht*, op.cit., p. 598. La configuración dogmática de la figura, sin embargo, se atribuye a DEGENKOLB (“Zur Lehre vom Vorvertrag”, en: *Archiv für die civilistische Praxis*, vol. 71 [1887], pp. 2 y ss., citado por CASPER, M., *Der Optionsvertrag*, Mohr Siebeck, Tubinga 2005, p. 31), quien estableció que el precontrato se distingue de los demás contratos sólo en cuanto su objeto es otro: la emisión de una declaración de voluntad dirigida a la celebración del contrato principal.

<sup>629</sup> De hecho, su aplicación quedaba reducida a los contratos preparatorios de la *stipulatio*, más concretamente, a los de los contratos reales. Así, CASPER, M., *Der Optionsvertrag*, op.cit., p. 29.

<sup>630</sup> Expresión ésta utilizada por el Tribunal Supremo en su sentencia núm. 680/1996, de 29 de julio (RJ 1996\6408), FJ 2º, y también por SANCIÑENA ASURMENDI, C., *La opción de compra*, op.cit., p. 70.

<sup>631</sup> Los postulados de dicha teoría tradicional en cuanto a los efectos del precontrato pueden verse, con detalle, en el estudio de MORO LEDESMA, S., “El precontrato. Quinta parte”, en: *Revista Crítica de Derecho Inmobiliario*, núm. 116 (1934), pp. 570 y ss, en particular, pp. 573 y s.

<sup>632</sup> CHAVES RIVAS, A., “Condena a la emisión de declaraciones de voluntad: aspectos sustantivos y procesales”, en: *RCDI*, núm. 696 (julio-agosto de 2006), p. 1367; DíEZ-PICAZO, L., *Fundamentos...*, op.cit., Vol. I, p. 395; O’CALLAGHAN MUÑOZ, X., *Compendio de Derecho civil*, T. II, Vol. 1º, Edersa, Madrid 2001, p. 268.

Una idea parcialmente distinta ofreció ROCA SASTRE<sup>633</sup>, para quien del precontrato habían de surgir igualmente obligaciones para las partes, pero éstas no se concretaban en el deber de prestar un consentimiento en el futuro, sino a colaborar para establecer en el futuro el contrato definitivo que ya se hallaba preestablecido en sus bases, por lo que aquél segundo contrato era, en esencia, el mismo precontrato, pero desenvuelto y desarrollado. En su consecuencia, el Tribunal podía sustituir la voluntad del obligado y tomar por concluido el contrato, por lo que la indemnización de daños y perjuicios sólo procedía en caso de que no se pudiera cumplir el contrato.<sup>634</sup> Ambas concepciones que del precontrato ofreció la doctrina de la primera mitad del siglo XX fueron criticadas por entender que aquél representaba una figura inútil por intercalar un innecesaria duplicidad de contratos, en base a los consideraciones siguientes: a) el precontrato de un contrato consensual no es distinguible del contrato definitivo; b) el precontrato de un contrato real no es más que un contrato pendiente de ejecución; y c) el precontrato de un contrato solemne es nulo si no se observa la forma requerida para el contrato definitivo.<sup>635</sup>

A pesar de las críticas vertidas en la doctrina, llegó a consolidarse la opinión según la que el precontrato constituye un negocio jurídico distinto del contrato definitivo y supone la fase preparatoria en un *iter* negocial complejo y de formación sucesiva. La relación jurídica obligacional nace en el mismo momento de la celebración del contrato preliminar como promesa de contrato, atribuyendo a cada una de las partes (o a una sola de ellas) la facultad de exigir el cumplimiento del contrato proyectado.<sup>636</sup> Así, al no requerirse una nueva declaración de voluntad para poner en vigor lo pactado, no deviene necesario que el órgano jurisdiccional

---

<sup>633</sup> ROCA SASTRE, R.Mª., “El contrato de promesa”, en: *Estudios de Derecho privado*, Vol. I., Ed. Revista de Derecho Privado, Madrid 1948, p. 324, citado por: SANCIÑENA ASURMENDI, C., *La opción...*, op.cit., p. 71.

<sup>634</sup> En este sentido se expresa, asimismo, la STS de 23 de diciembre de 1995 (RJ 1995\9396), FJ 2º, y, al parecer, también la de 13 de diciembre de 1989 (RJ 1989\8824), FJ 4º.

<sup>635</sup> Así, ALGUER, J., “Para la crítica del concepto de precontrato”, en: *RDP*, 1935, pp. 302 y ss., citado por MEZQUITA DEL CACHO, J.L., “El pacto de opción y el derecho que origina”, en: *RCDI*, núm. 273 (febrero de 1951), p. 80, opinión suscrita sin reservas por este último autor. En sentido parecido se expresa, todavía hoy, ALBALADEJO, M., *Derecho civil. II...*, op.cit., pp. 448 y ss.

<sup>636</sup> La fundamentación dogmática de la citada doctrina, llamada del *iter contractus*, tiene su origen en un estudio de DE CASTRO (“La promesa de contrato (algunas notas para su estudio)”, en: *ADC*, 1950, pp. 1133 y ss.), aunque ha de reconocerse que el Tribunal Supremo llegó a una conclusión idéntica con anterioridad, en su sentencia de 1 de julio de 1950 (RJ 1950\1187, cdo. 1º). Hoy día, esta tesis parece seguirse por la doctrina mayoritaria en España. Vid. Díez-PICAZO, L., *Fundamentos...*, op.cit., Vol. I, pp. 399 y ss.; O’CALLAGHAN MUÑOZ, X., *Compendio de Derecho civil*, T. II, Vol. 1º, op.cit., p. 269. Cfr. también, en este sentido, la STS núm. 788/2005, de 13 de octubre (RJ 2005\7235), FJ 3º.

sustituya la voluntad del obligado, permitiendo de esta forma que se ordene el cumplimiento forzoso en forma específica. No obstante, la construcción un tanto artificiosa de una relación negocial compleja, en la que la celebración de un contrato preliminar puede dar lugar a la ejecución forzosa del contrato principal, puede resultar superflua si se considera que, en definitiva, parece obrarse una equiparación de precontrato y contrato proyectado.

Sólo tiene sentido, por tanto, hablar de la existencia de dos negocios distintos si de ello deriva alguna diferencia práctica que, en la compraventa como contrato donde con más frecuencia se aprecia la existencia de contratos preliminares, ha querido verse en la transmisión del riesgo al comprador (art. 1.452 Cc, de acuerdo con el que, una vez perfeccionado el contrato, el *periculum est emptori*) que no tendría lugar hasta la puesta en vigor del negocio definitivo<sup>637</sup>. Llevado al ámbito concreto del transporte ferroviario, el hecho de que el contrato de transporte de mercancías por ferrocarril se considerara tradicionalmente un negocio jurídico que se perfeccionaba con la entrega de la mercancía al ferrocarril para su transporte<sup>638</sup>, el precontrato parece ser la única forma de convenir –de forma que pudiera considerarse obligatorio para ambas partes y siempre dentro de los estrechos límites marcados por la obligación tarifaria y la de transportar– el traslado de las mercancías con anterioridad a la entrega de éstas al transportista.<sup>639</sup>

Sea de ello como fuere, creemos poder afirmar que el contrato preliminar o precontrato es ya un contrato completo<sup>640</sup> del que nacen derechos y obligaciones para los

---

<sup>637</sup> Así, Díez-PICAZO, L., *Fundamentos...*, op.cit., Vol. I, p. 400; HERNÁNDEZ GIL, A., *Derecho de obligaciones. Obras completas*, T. III, Espasa Calpe, Madrid 1988, p. 594.

<sup>638</sup> Vid., entre nosotros, GARRIGUES, J., *Curso...*, op.cit., T. II, p. 238, con referencia a los arts. 111 a 113 del Reglamento de policía de ferrocarriles (aprobado por Real Decreto de 8 de septiembre de 1878), cuyos capítulos III al VIII son declarados vigentes por el ROTT (ap. 5 lit. a de la Disposición sobre derogaciones y vigencias), pero que, hoy día, han quedado en buena medida obsoletos con la reestructuración del sector ferroviario.

<sup>639</sup> La posibilidad de otorgar un contrato preliminar en los contratos reales no es admitida de forma unánime en la doctrina, y al menos en los contratos reales con causa gratuita ésta ha de negarse. En los contratos reales onerosos –el contrato de transporte por ferrocarril ciertamente lo era– la celebración de un precontrato probablemente ha de entenderse válida y genera obligaciones para cada una de las partes. En este sentido, respecto del precontrato en los contratos reales, Díez-PICAZO, L., *Fundamentos...*, op.cit., Vol. I, p. 405.

<sup>640</sup> Esta tesis viene a ser, por lo demás, también la predominante en la doctrina comparada. Al respecto vid., por todos, CAPODANNO, M., *L'interpretazione del contratto*, CEDAM, Padua 2006, pp. 104 y s.; GALGANO, F., *Il contratto*, CEDAM, Padua 2007, ap. 55.1 (p. 229); GILLAIN, J., *Introduction au droit et éléments de droit civil*, De Boeck, Bruselas 2000, ap. 162 (p. 167). SCHMIDT, K., *Handelsrecht*, op.cit., p. 596; TRAMONTANO, L., *Lineamenti di diritto civile*, op.cit., pp. 405 y s. Es por ello que se defiende que la

contrayentes en el mismo momento de su celebración y que se plasman, bien en la facultad de exigir el cumplimiento del contrato definitivo, bien en el deber de celebrar en el futuro un contrato con el contenido proyectado en el *pactum de contrahendo*.<sup>641</sup> Para que el Contrato Uniforme de Utilización pueda tener la consideración de un contrato preliminar, su objeto habría de buscarse en la conclusión del contrato definitivo<sup>642</sup> que, en tanto que obligatoria, podría exigirse por cualquiera de las partes. Pero éste no parece ser el caso del CUU, puesto que sus cláusulas no generan, con carácter general y fuera de los supuestos analizados *supra*, ninguna obligación a cuyo cumplimiento se pueda compeler a las partes desde el mismo momento de la celebración del Contrato Uniforme. En particular, no se sientan las bases para un concreto contrato de utilización que haya de celebrarse en el futuro sino que se fija parte del contenido que supletoriamente (esto es, en ausencia de pactos individuales entre las partes) regirá la relación jurídica nacida del contrato de utilización, si es que éste llega a celebrarse.

Otra opinión merece, tan sólo, lo dispuesto en el artículo 10 CUU<sup>643</sup> que, bajo la rúbrica “*Acceptation des wagons*”, dispone que “[s]ous réserve du respect par le détenteur des obligations mises à sa charge dans le chapitre II, les E[ntreprises]F[erroviaires] adhérentes acceptent les wagons dans le cadre de leur offre commerciale”. Según la

---

denominación más coherente con su naturaleza jurídica es la de contrato preliminar o preparatorio (así, STS de 13 de diciembre de 1989 [RJ 1989\8824], FJ 4º).

<sup>641</sup> La entrada en vigor de la Ley 1/2000, de 7 de enero, de Enjuiciamiento Civil (LEC), parece suponer un retorno a la tesis clásica respecto del cumplimiento forzoso del precontrato, en el sentido de que prevé, en sede de ejecución por obligaciones de hacer y no hacer, la condena a la emisión de una declaración de voluntad que, si los elementos esenciales del negocio se hallan predeterminados y una vez transcurrido un plazo de veinte días sin que aquélla se emita, podrá ser declarada por emitida por el propio Juez mediante auto (art. 708.1 LEC). A ello se opone un sector de la doctrina procesalista, por entender que, en caso de que los elementos esenciales estuvieran suficientemente determinados, cabe, no sólo la condena a emitir una declaración de voluntad sino (como así lo prevé la tesis del *iter contractus*) directamente la condena de entrega de la cosa o de hacer lo debido. Así, CHAVES RIVAS, A., “Condena a la emisión...”, op.cit., pp. 1387 y s.; DE LA OLIVA SANTOS, A. / DÍEZ-PICAZO GIMÉNEZ, I. / VEGAS TORRES, J., *Derecho procesal civil*, op.cit., p. 323.

En caso de que los elementos esenciales del contrato principal no estuvieran suficientemente determinados, parece entenderse unánimemente que el promitente rebelde sólo puede ser condenado a la indemnización de daños y perjuicios (art. 708.2 LEC).

<sup>642</sup> Así expresamente, DÍEZ-PICAZO, L., *Fundamentos...*, op.cit., Vol. I, p. 231.

<sup>643</sup> No puede negarse que el tenor del art. 7.1 CUU, de acuerdo con el que el poseedor debe velar porque “*ses wagons soient admis techniquement conformément à la réglementation européenne en vigueur*”, parece indicar la existencia de una obligación de homologar todos los vagones de los que disponga desde el mismo momento de la celebración del Contrato Uniforme de Utilización. Una interpretación teleológica del precepto, sin embargo, debe llevar a descartar su creación inmediata, puesto que el cumplimiento con las prescripciones técnicas sólo puede devenir obligatoria, en aras de la seguridad ferroviaria, en el momento de entregar el vagón para su traslado. Se trataría, por tanto, sólo de un presupuesto para la aceptación del vagón por parte de la empresa ferroviaria.

interpretación que quiera darse a este precepto, lo dispuesto en él supone una precisión en cierta medida innecesaria al establecer que el traslado del vagón, una vez aceptado por la empresa ferroviaria, se efectuará en el marco de la oferta comercial<sup>644</sup> de ésta o, por el contrario, establece un auténtico deber de las empresas ferroviarias que sean partes contratantes del CUU de aceptar los vagones entregados por poseedores que también lo sean, siempre y cuando éstos cumplan con sus obligaciones relativas tanto a la homologación técnica y el mantenimiento como al marcaje obligatorio del vagón (arts. 7 y 8 CUU).

Por la primera de las interpretaciones apuntadas aboga la utilización del presente de indicativo en las versiones francesa y alemana del precepto (*acceptent, übernehmen*), que *prima facie* no indica ningún tipo de obligación por parte de las empresas de aceptar los vagones que le sean entregados, pero es abiertamente contraria a su tenor en inglés, donde la utilización del modal *shall*<sup>645</sup> indica un auténtico deber jurídico de trasladar el vagón (en el marco de su oferta comercial)<sup>646</sup>. Ello es, por lo demás, coherente con la posición sistemática del artículo 10 CUU en el Capítulo III, dedicado a las obligaciones y los derechos de la empresa ferroviaria y probablemente responda –no sólo, pero también– a la necesidad de que, en su caso (sobre todo en los transportes internacionales por ferrocarril), el vagón deba ser acarreado sucesivamente por diferentes empresas ferroviarias por no contar el transportista inicial con los medios necesarios para efectuar todo el recorrido<sup>647</sup>. Finalmente, el hecho de que en el artículo 11 CUU se regulen expresamente los supuestos que facultan a la empresa ferroviaria para excepcionalmente rechazar un vagón concreto, indica que nos encontramos ante una auténtica obligación de aceptar los vagones que le fueran entregados por los poseedores que sean partes contratantes del CUU.

---

<sup>644</sup> El término “offre commerciale” es definido en el Anexo 2 al CUU y “[d]ésigne les prestations et les conditions commerciales offertes par une E[ntreprise]F[erroviaire] aux détenteurs et aux autres E[ntreprises]F[erroviaires]. Sont constitutives de ces prestations, en particulier, les relations desservies, les produits ou marchandises acceptées dans les trains, les différents modes d’acheminement et les prix des prestations fournies”.

<sup>645</sup> Dispone el texto en inglés que “R[ailway]U[ndertaking]s shall accept wagons within the scope of their commercial services offered” (la redonda es nuestra). Téngase presente que, de acuerdo con el art. 34 CUU, el Contrato Uniforme de Utilización se halla redactado en alemán, inglés y francés, siendo todas las versiones igualmente vinculantes.

<sup>646</sup> Por una obligación de contratar se expresa, asimismo, LEHMAN, J.-P., “«Einstellungsvertrag»...”, op.cit., p. 78.

<sup>647</sup> A pesar de los esfuerzos de la Unión Europeo por crear una red ferroviaria interoperable, todavía existen múltiples obstáculos a la libre circulación de los vagones, un problema que se agudiza cuando se trata del material tractor (tensión de la catenaria, gálibo, ancho de vía, etc.).

Ello no obstante, el hecho de que sólo una de las partes contratantes, la empresa ferroviaria, resultaría obligada impide hablar de un contrato preliminar bilateral o sinalagmático. La opinión contraria llevaría a entender que también el poseedor del vagón queda obligado a celebrar un contrato de utilización con la empresa ferroviaria, lo cual ha de rechazarse por el elevado número de empresas ferroviarias que se han adherido al CUU.

***bb) El Contrato Uniforme de Utilización como contrato preliminar unilateral, promesa de contrato o como contrato de opción***

Descartada la posibilidad de que el Contrato Uniforme de Utilización pueda representar un precontrato bilateral o sinalagmático previo al contrato definitivo de utilización del vagón, cabe preguntarse si, al generar obligaciones para una sola de las partes contratantes, aquél puede subsumirse bajo el concepto de la promesa unilateral de contrato. La doctrina actualmente mayoritaria en España equipara la promesa unilateral de contrato<sup>648</sup> al contrato preliminar unilateral<sup>649</sup>, mientras que la exacta naturaleza jurídica de la opción sigue siendo objeto de discusión en la doctrina<sup>650</sup>. A los efectos que aquí nos interesan, no existe inconveniente para tratar, cualquiera que sea la tesis que se adopte respecto de la naturaleza jurídica del contrato de opción, los diferentes negocios preliminares conjuntamente. La razón

---

<sup>648</sup> La promesa de contrato sí viene contemplada, para el caso de la promesa de venta o de compra, en nuestro Código civil y “*dará derecho a los contratantes para reclamar recíprocamente el cumplimiento del contrato*” (art. 1.451 Cc).

<sup>649</sup> DE CASTRO Y BRAVO, F., “La promesa de contrato...”, op.cit., *passim*; Díez-PICAZO, L., *Fundamentos...*, op.cit., Vol. I, pp. 399 y ss.; HERNÁNDEZ GIL, A., *Derecho de obligaciones...*, op.cit., pp. 589 y ss. *Contra*, SANCIÑENA ASURMENDI, C., *La opción de compra*, op.cit., pp. 79 y s., quien entiende que el término “precontrato” debería quedar reservado a aquellos supuestos en los que se requiere un nuevo consentimiento de las partes, mientras que la expresión “promesa de contrato” debería referirse a aquel contrato que configura plenamente el contrato futuro.

<sup>650</sup> Hay quien entiende que existe una identificación absoluta entre la promesa de contrato o precontrato unilateral con el contrato de opción (así, en lugar de muchos, DE CASTRO Y BRAVO, F., “La promesa de contrato...”, op.cit., pp. 116 y ss.; Díez-PICAZO, L., *Fundamentos...*, op.cit., Vol. I, pp. 412 y s.; HERNÁNDEZ GIL, A., *Derecho de obligaciones*, op.cit., pp. 572 y s.); otros atribuyen una virtualidad propia al contrato de opción (cfr. SANCIÑENA ASURMENDI, C., *La opción de compra*, op.cit., pp. 94 y ss.; TALMA CHARLES, J., *El contrato de opción*, Bosch, Barcelona 1996, pp. 72 y ss.; y TORRES LANA, J.Á., *Contrato y derecho de opción*, 2ª ed., Trivium, Madrid 1987, pp. 51 y ss., 87 y ss.; así como parte de la doctrina comparada: BORK, R., *Allgemeiner Teil de Bürgerlichen Gesetzbuchs*, 2ª ed., Mohr Siebeck, Tübinga 2006; GALGANO, F., *Il contratto*, op.cit., p. 139; PIPER, H., “Vertrag”, op.cit., Vor § 145 BGB, nm 58. SCHMIDT, K., *Handelsrecht*, op.cit., p. 598; SFRECOLA, L., *Guida al Codice Civile*, op.cit., nm 1331).

para ello ha de buscarse en el hecho de que tanto el precontrato unilateral<sup>651</sup> como el contrato de opción conceden a la contraparte del promitente la facultad para solicitar la ejecución forzosa de lo prometido, bien porque el órgano jurisdiccional puede sustituir al promitente rebelde, bien porque el ejercicio de la opción supone la perfección del contrato definitivo.

Sin embargo, no puede ser ésta la naturaleza del Contrato Uniforme de Utilización en lo que a su artículo 10 se refiere. Más bien parece establecerse, con carácter general, una obligación de aceptar los vagones entregados, y no basta con la emisión de una declaración en el sentido de exigir la puesta en vigor o de perfeccionar el contrato definitivo para que éste pueda nacer válidamente, dado que los elementos esenciales del concreto contrato de utilización no vienen determinados en el Contrato Uniforme. Baste con señalar que la fijación del objeto del contrato definitivo –esto es, principalmente, el recorrido que ha de efectuar el vagón– se deja para un momento posterior, el de la conclusión del concreto contrato de utilización. Como más adelante veremos, la indeterminación del objeto hará tambalearse la idea misma de que el CUU representa un auténtico contrato en tanto que fuente de obligaciones, pero en lo que aquí nos interesa el hecho de que el objeto del contrato definitivo no esté determinado en el Contrato Uniforme, ni puede determinarse “*sin necesidad de un nuevo convenio entre los contratantes*” (arts. 1.261 y 1.273 Cc), es suficiente para afirmar que ha de rechazarse la posibilidad de hablar de la existencia de un contrato preparatorio un cuya virtud el contrato definitivo pueda nacer por la voluntad de una sola de las partes.

Por las mismas razones hasta ahora aducidas, ha de descartarse igualmente la naturaleza jurídica del Contrato Uniforme, al menos en lo que a su artículo 10 se refiere, como una oferta contractual (irrevocable o no<sup>652</sup>) o como una mera *invitatio ad offerendum*. La primera, porque la indeterminación del objeto impide que el contrato de utilización pueda entenderse válidamente celebrado con la aceptación de la contraparte; la segunda, porque la *invitatio ad offerendum* no crea ninguna obligación por parte del autor de la invitación sino que faculta a la contraparte para emitir una oferta contractual que puede o no ser aceptada por aquél.

---

<sup>651</sup> Entendido siempre como fase en una relación negocial compleja, en la que la contraparte del promitente puede exigir la puesta en vigor del contrato definitivo.

<sup>652</sup> Se trataría, en rigor, de una oferta irrevocable en tanto que la empresa ferroviaria no es libre a la hora de rechazar un vagón. Cabe, sin embargo, la denuncia del contrato mismo, con lo que quedaría extinguido el derecho del poseedor a exigir la aceptación a la empresa denunciante.



**cc) El Contrato Uniforme de Utilización como pactum de contrahendo en sentido lato**

La falta de adecuación de la formulación conceptual del precontrato como fase inicial de un *iter contractus* complejo a determinadas situaciones que se presentan en la práctica ha de llevar a preguntarse si, al margen del precontrato-tipo<sup>653</sup> o precontrato propiamente dicho<sup>654</sup> que faculta a ambas partes o a una de ellas para exigir la puesta en vigor del contrato definitivo, puede hablarse de otro conjunto de contratos preparatorios que, al no contener los elementos esenciales de aquél, se limitan a establecer la obligación de celebrar un contrato en el futuro, en el sentido de que la celebración de éste devendría el objeto de aquél<sup>655</sup>. Frente al precontrato-tipo, en el que se compromete la voluntad inderogable de las partes en el mismo contrato preliminar, en este tipo de acuerdos se prometería la celebración de un contrato futuro, pero previendo que éste puede no llegar a celebrarse, con la correspondiente indemnización de daños y perjuicios.<sup>656</sup> Los efectos concretos del precontrato en cuestión habrán de determinarse, pues, en atención a la interpretación que quiera darse a las declaraciones de voluntad emitidas por las partes.<sup>657</sup>

Este *pactum de contrahendo* tiene cabida sin duda en el concepto de precontrato en sentido lato, tal y como lo venía entendiendo la doctrina clásica, pero al no hallarse determinadas las *essentialia negotii* como *quid* del contrato definitivo, no puede sin más exigirse el cumplimiento de éste ni solicitarse al órgano jurisdiccional que sustituya la

---

<sup>653</sup> Sobre esta expresión vid. RIVERO HERNÁNDEZ, F., en la 4ª edición de los *Elementos de Derecho civil*, Tomo II, Vol. 1º de LACRUZ BERDEJO, op.cit., pp. 384 y s.

<sup>654</sup> Así, ROMÁN GARCÍA, A., *El precontrato – Estudio dogmático y jurisprudencial*, Montecorvo, Madrid 1982, p. 183.

<sup>655</sup> Cabría subsumir este supuesto bajo aquéllos a que SANTOS BRIZ (“Contratos fácticos y atípicos. El contrato como objeto de otro contrato”, conferencia pronunciada en la Academia Matritense del Notariado, el día 28 de marzo de 1974, publicada en los *Anales de la Academia Matritense del Notariado*, Vol. XX [1976]) se refiere con la expresión de “contrato como objeto de otro contrato” que, a su vez, trae causa de un estudio de ROTHER (“Der Vertrag als Vertragsgegenstand”, en: PAULUS, G. / DIEDERICHSEN, U. / CANARIS, C.-W. [Coords.], *Festschrift für Karl Larenz zum 70. Geburtstag*, Beck, Munich 1973, pp. 435 y ss.).

<sup>656</sup> Así, LACRUZ BERDEJO, J.L., ET AL., *Elementos de Derecho civil*, Tomo II, Vol. 1º, op.cit., p. 385.

<sup>657</sup> El origen de esta tesis realista del precontrato habría de buscarse, probablemente, en el estudio monográfico de ROMÁN GARCÍA (*El precontrato...*, op.cit., pp. 183, 206). Cfr. también, en idéntico sentido, CLAVERÍO GOSÁLBEZ, L.H., “Notas sobre el denominado precontrato”, en: GONZÁLEZ PORRAS, J.M. / MÉNDEZ GONZÁLEZ, F.P. (Coords.), *Libro Homenaje al profesor Manuel Albaladejo García*, Vol. I, Servicio de Publicaciones de la Universidad de Murcia, Murcia 2004, pp. 1084 y s.

voluntad del promitente rebelde y tenga la correspondiente declaración de voluntad por emitida. Ello es, por lo demás, coincidente con lo dispuesto en el artículo 708.2 LEC, de acuerdo con el que, en caso de que la indeterminación afecte a elementos esenciales del negocio, sólo cabe la liquidación de daños y perjuicios de conformidad con los artículos 712 y ss. LEC.

Creemos que el llamado Contrato Uniforme de Utilización tiene, respecto de sus artículos 10 y 11, cabida en el concepto de *pactum de contrahendo* que se acaba de adelantar, por cuanto ha de entenderse que, en la medida en que la voluntad de las partes va dirigida a la reglamentación de una determinada relación jurídica, nos encontramos ante un auténtico negocio jurídico<sup>658</sup> por medio del que una de las partes se obliga a prestar su consentimiento a la celebración de un contrato ulterior (art. 10 CUU), siempre y cuando el futuro oferente cumple los requisitos establecidos en el artículo 11 CUU. Éste incide, además, sobre una relación jurídica de naturaleza económica y pertenece, por tanto, al género mayor de los negocios jurídicos patrimoniales<sup>659</sup>. Restaría por dilucidar si el Contrato Uniforme de Utilización pertenece, dentro de este género mayor de los negocios jurídicos patrimoniales, al género menor de los contratos en sentido estricto o si, por el contrario, habría de atribuírsele una naturaleza jurídica distinta.

Por la inclusión de este aspecto del Contrato Uniforme de Utilización en el género de los contratos aboga principalmente su función creadora de obligaciones personales<sup>660</sup>,

---

<sup>658</sup> Las definiciones y descripciones que la doctrina ofrece en torno a qué ha de entenderse por negocio jurídico son tantas que una referencia, siquiera a los trabajos más significativos, excedería del ámbito de este estudio. Vid. por otros muchos, entre nosotros, DE CASTRO Y BRAVO que, en su obra fundamental sobre el negocio jurídico (*El negocio jurídico*, Civitas, Madrid 1985 [reedición de la obra original de 1971], p. 34), lo define como “la declaración o acuerdo de voluntades, con que los particulares se proponen conseguir un resultado, que el Derecho estima digno de su especial tutela, sea en base sólo a dicha declaración o acuerdo, sea completado con otros hechos o actos”. Cfr. asimismo DíEZ-PICAZO (*Fundamentos del Derecho civil patrimonial*, Vol. I, 6ª ed., Thomson-Civitas, Madrid 2007, p. 91), para quien el negocio jurídico es “un acto de autonomía privada que reglamenta para sus autores una determinada relación o una determinada situación jurídica”. Finalmente, ALBALADEJO se refiere a él como un “medio de autorregulación de intereses” (*Derecho Civil. I. Introducción y parte general*, 15ª ed., Bosch, Barcelona 2002, pp. 563 y s.; así también, DORAL, J.A. / DEL ARCO, M., *El negocio jurídico*, Trivium, Madrid 1982, p. 35).

<sup>659</sup> Al respecto vid. DíEZ-PICAZO, L., *Fundamentos...*, op.cit., Vol. I, p. 74.

<sup>660</sup> Es ésta, la creación de obligaciones, la función típica de los contratos. Sin perjuicio de que se quiera incluir en la noción de contrato también las convenciones que modifiquen o extingan una obligación preexistente, los acuerdos *inter partes* que las crean han de considerarse, por regla general, contratos. Así se expresa DíEZ-PICAZO (*Fundamentos...*, op.cit., Vol. I, p. 133) al recoger la configuración clásica del

dándose así cumplimiento al requisito de la patrimonialidad del contrato.<sup>661</sup> El hecho de que mediante el CUU se obliguen los integrantes de una sola de las posiciones contractuales (las empresas ferroviarias que se hubieran adherido al CUU), frente a los demás no obsta a que aquél pueda tener la consideración de un contrato en sentido estricto, pues éste es, precisamente, el contenido obligacional de los llamados contratos unilaterales, expresión ésta que se refiere, no al número de partes que interviene en la celebración del acuerdo<sup>662</sup> sino al número de obligaciones que genera y se opone, por tanto, al contrato sinalagmático (o bilateral).

Por su parte, el carácter sinalagmático de las obligaciones surgidas en aplicación de los Capítulos II y III del CUU ha de descartarse por no generar, de acuerdo con la opinión aquí defendida, ninguna obligación para el poseedor del vagón. Aun a pesar de que el art. 7.1 CUU sienta, con carácter general, que el titular “*veille à ce que ses wagons soient admis techniquement*”, no nace con ello ninguna obligación en el sentido jurídico-técnico, primero porque no se le puede exigir al empresario poseedor que todos sus vagones cumplan con los estándares europeos, incluso los que –en este momento y por la razón que fuera– no utiliza o sólo utiliza en tráfico interno<sup>663</sup>, y segundo porque creemos que a la empresa ferroviaria no le asiste ninguna acción para compeler al poseedor para que cumpla con la obligación de homologar o validar. Si bien la consideración del contrato como sinalagmático podría resultar útil para que la empresa ferroviaria, en caso de que el vagón no cumpla con las prescripciones técnicas, pueda hacer valer la *exceptio non adimpleti contractus* para rechazar el vagón, tal rodeo no es necesario por contemplarse la admisión técnica como requisito para que opere la obligación de contratar nacida del Contrato Uniforme de Utilización. Para negar la unilateralidad del precontrato en este punto tampoco puede aducirse, a nuestro entender, la obligación de contribuir a sufragar los gastos en que incurre la Oficina CUU como órgano encargado de los aspectos administrativos vinculados al CUU, impuesta por el apartado 12 del Anexo 8 al CUU, ya que no supone, como se ha visto, una obligación sinalagmáticamente

---

contrato como “un acuerdo de voluntades de dos o más personas (*duorum vel plurium consensus*) dirigido a crear obligaciones entre ellas (*ad constituendum obligationem*)”.

<sup>661</sup> Sobre este requisito vid. GALGANO, F., *Il contratto*, op.cit., pp. 26 y ss.

<sup>662</sup> Se trataría de la pluralidad en sentido formal, o relativa al número de intervinientes en el negocio, que ha de darse en todo contrato y su ausencia deriva en la invalidez de la estipulación. Así, LACRUZ BERDEJO, J.L., ET AL., *Elementos de Derecho civil*, Tomo II, Vol. 1º, op.cit., pp. 354 y s.

<sup>663</sup> Recuérdese que para el material no interoperable que sólo circula por la RFIG no se requiere la validación de acuerdo con las Especificaciones Técnicas de Interoperabilidad.

contrapuesta a la de contratar, sino deriva del hecho de que el Contrato Uniforme de Utilización regula, además de cuestiones relacionadas con la utilización de vagones, también aspectos organizativos.

A la calificación como contrato unilateral tampoco se opone, finalmente, la pluralidad de partes que intervienen en el CUU, y ello porque el contrato no se convierte en plurilateral por el mero hecho de que en una de las posiciones contractuales se agrupen varios sujetos<sup>664</sup>, esto es, que un número indeterminado de empresas ferroviarias asume la obligación de aceptar todos aquellos vagones que no pueda rechazar en aplicación de los artículos 10 y 11 CUU. La categoría de los contratos plurilaterales, en cambio, está pensada –como se vio en su momento– para aquellos negocios jurídicos en los que los intereses de las partes no se hallan contrapuestos sino convergentes; no por el hecho de que resulten obligadas varias empresas ferroviarias en virtud del artículo 10 CUU puede hablarse, por tanto, de un contrato plurilateral, mas la pluralidad formal del Contrato Uniforme de Utilización obliga a matizar la pretendida unilateralidad obligacional del acuerdo.

En este sentido es necesario señalar que, en ocasiones, el sujeto que resulta obligado en virtud del citado precepto no puede determinarse hasta que no se formule la oferta dirigida a la conclusión del concreto contrato de utilización, y ello porque la inmensa mayoría de las empresas ferroviarias tienen asimismo la condición de poseedores de vagones (exceptúese las empresas ferroviarias que sólo aportan la tracción) y pueden ocupar, frente a otras empresas ferroviarias, la parte contractual que solicita la prestación del servicio de tracción ferroviaria. Por su parte, el Contrato Uniforme de Utilización no se limita a la regulación de los intereses contrapuestos de las partes contratantes sino contiene, asimismo, una serie de normas dirigidas a la organización de los objetivos convergentes de aquéllos (Anexo 8 al CUU, vid. *supra*, *sub lit.* a). Pero ello no debería obstar a que el CUU pueda considerarse en este extremo un auténtico contrato preliminar unilateral, en la medida en que *todas* las empresas ferroviarias que devengan parte en el contrato asumen la obligación de contratar impuesta por el artículo 10, con independencia de la posición que ocupen finalmente en el concreto contrato de utilización.

---

<sup>664</sup> Díez-PICAZO, L., *Fundamentos...*, op.cit., Vol. I, p. 168.

De lo visto hasta aquí puede concluirse que el Contrato Uniforme de Utilización constituye, en cuanto a lo dispuesto en los artículos 10 y 11, un contrato preliminar o *pactum de contrahendo* en sentido lato del que nacen obligaciones para una sola de las partes. Dado que el objeto de tal precontrato unilateral viene a constituirlo la celebración futura de otro(s) contrato(s), permitida sin duda en el marco de la libertad de la autonomía privada proclamada en el artículo 1.255 Cc, creemos que puede afirmarse sin grave incorrección que el CUU configura, en los preceptos señalados, una auténtica obligación convencional de contratar<sup>665</sup>.

***dd) Contenido de la obligación de contratar en relación con la pluralidad de empresas parte en el contrato***

Ya se ha visto que el carácter de contrato preliminar unilateral de los artículos 10 y 11 CUU nos sitúa ante una obligación convencional de contratar por parte de las empresas ferroviarias adheridas, pero nada se dice acerca de las consecuencias que pueda acarrear un incumplimiento de lo dispuesto en aquellas cláusulas. Para ello será necesario determinar, de un lado, quiénes son los posibles titulares del derecho de solicitar la aceptación de un vagón para su traslado y, de otro, cuáles son las consecuencias que pueda acarrear el incumplimiento de la obligación de contratar a la luz de los medios de defensa del crédito lesionado previstos en la legislación iusprivatista.

En cuanto a la primera cuestión apuntada, del tenor del artículo 10 CUU parece desprenderse que las empresas ferroviarias sólo resultan obligadas a la aceptación de vagones frente a otras empresas que sean igualmente parte en el Contrato Uniforme de Utilización y respecto de vehículos que sean titularidad de éstas. Siendo cierto lo primero, no puede afirmarse con rotundidad que aquéllas resulten obligadas sólo con respecto a los vagones que sean entregados por su poseedor. Y ello porque no puede apreciarse ninguna razón objetiva

---

<sup>665</sup> Llama la atención la similitud que guarda la obligación normada en los arts. 10 y 11 CUU con las obligaciones “de transportar” que, hasta fechas bien recientes, preveían los textos legales en materia ferroviaria. Al contrario de lo que ocurre con estas últimas, sin embargo, el origen de la obligación de contratar prevista en el Contrato Uniforme de Utilización es negocial y no legal. De hecho, en las Reglas Uniformes CUV, cuyo contenido reproduce en buena medida el Contrato Uniforme de Utilización, no está prevista ninguna obligación de contratar.

Téngase presente, sin embargo, que algún autor niega la posibilidad de utilizar el término obligación de contratar (*Kontrahierungszwang*) cuando ésta surge de un negocio jurídico *inter privatos*, por quedar reservada a las obligaciones de contratar de origen legal. Así, SCHMIDT, K., *Handelsrecht*, op.cit., p. 541.

que justifique que un vagón pueda rechazarse por el mero hecho de que no lo entregue el propio poseedor del vagón sino otra empresa ferroviaria adherente al CUU que se hubiera comprometido a efectuar un traslado que, finalmente, no realizará (totalmente o en parte) con sus propios medios. Esta tesis viene a confirmarse con lo dispuesto en el artículo 17 CUU, de acuerdo con el que, a nuestro entender, incluso los vagones que pertenezcan a una empresa no adherida al CUU podrán ser objeto de aceptación obligatoria, en la medida en que aquella empresa ferroviaria que haya aceptado el vagón de la empresa no adherida tendrá la consideración de poseedor a efectos de la aplicación del acuerdo uniforme. Lo mismo cabe decir si quien entrega el vagón a la empresa ferroviaria no es su titular, ni ninguna empresa ferroviaria adherida al Contrato Uniforme, sino el arrendatario del vagón que, sin ser parte contratante del CUU, puede disponer del vagón en virtud del contrato de *locatio rei* celebrado con el poseedor. También en este caso, la empresa ferroviaria resultará obligada a aceptar el vagón por el mero hecho de que su titular sí se ha adherido al Contrato Uniforme.

La titularidad del vagón será determinante, pues, sólo en aquellos casos en los que quien solicita la aceptación para su traslado sea una empresa distinta de una empresa ferroviaria. Si, en cambio, la conclusión del concreto contrato de utilización es solicitada por una empresa ferroviaria, la obligación de contratar es efectiva también cuando aquélla no sea titular del vehículo e, incluso, cuando el titular del vagón no se haya adherido al CUU. De esta forma, una misma empresa ferroviaria puede estar sujeta a la obligación de contratar prevista en el artículo 10 CUU y, al propio tiempo, beneficiarse de ella respecto de sus propios vagones y de aquéllos que haya aceptado para su traslado. No creemos, sin embargo, que la dualidad de posiciones contractuales que pueden ocupar determinadas empresas ferroviarias (aquéllas que cuenten con vagones susceptibles de ser utilizados por otras empresas ferroviarias) deba influir negativamente sobre el juicio de validez del vínculo obligacional unilateral, puesto que, en el momento de adherirse al contrato, *toda* empresa ferroviaria asume la obligación de aceptar *todos* los vagones cuyo titular sea parte en el Contrato Uniforme o que, en definitiva, le sean entregados por una empresa adherida. Y esta obligación no se desnaturaliza por el mero hecho de que la misma empresa ferroviaria pueda, en su caso, beneficiarse de la obligación que hayan asumido las demás empresas ferroviarias al entregar un vagón para su traslado.

La obligación de contratar pesa, pues, por igual sobre todas las empresas ferroviarias, pero ello no significa, como no puede ser de otra forma, que éstas deban aceptar todos los vagones ni que aquélla se refiera a todas las relaciones origen-destino posibles. El Contrato Uniforme de Utilización se hace eco de la necesidad de deslindar la obligación de contratar y establece unos límites a la misma de entre los que puede distinguirse, en función del origen que haya de atribuírsele en cada caso, límites relacionados con la propia empresa ferroviaria y otros, externos a ésta.

La primera restricción con origen en las propias empresas ferroviarias es a la vez la de alcance más general y habría de verse en la limitación a la oferta comercial de aquéllas (art. 10 *in fine* CUU). Ya se ha visto que el término “oferta comercial” designa, de acuerdo con el Anexo 2 al CUU, “*les prestations et les conditions commerciales offertes par une E[ntreprise] F[erroviaire] aux détenteurs et aux autres E[ntreprises] F[erroviaires]*”, en particular, “*les relations desservies, les produits ou marchandises acceptées dans les trains, les différents modes d’acheminement et les prix des prestations fournies*”. Se trata, pues, de un límite que se aplica con carácter general a todas las relaciones que puedan suscitarse entre empresas ferroviarias y otras partes del Contrato Uniforme de Utilización. La importancia de esta limitación es innegable, pues permite, sin perjuicio de lo que después se diga acerca de la incidencia del Derecho de la competencia en esta materia, que las empresas ferroviarias establezcan con carácter preliminar en qué supuestos y bajo qué condiciones quieren verse obligadas a contratar la utilización de vagones, lo cual es, por lo demás, plenamente coherente con el origen convencional y no legal de la obligación de contratar.

La segunda limitación, con un alcance más reducido, se circunscribe a la imposibilidad temporal por parte de la empresa ferroviaria de recibir el vagón en atención a razones de explotación internas (art. 11, 2ª alt., CUU<sup>666</sup>), como podría ser una huelga del personal o una avería en los medios de tracción. Se trata, pues, de supuestos que de ordinario

---

<sup>666</sup> De acuerdo con el art. 11 CUU, “[u]ne E[ntreprise]F[erroviaire] peut refuser des wagons lorsque  
- leur acceptation est interdite par les Autorités Publiques;  
- il est temporairement impossible de les recevoir pour une raison d’exploitation propre à l’E[ntreprise]F[erroviaire] concernée;  
- des circonstances exceptionnelles, indépendantes de l’E[ntreprise]F[erroviaire] (en particulier en cas de force majeure), s’opposent temporairement à leur acceptation;  
- l’état du wagon n’est pas conforme aux prescriptions techniques et d’entretien ainsi qu’aux directives de chargement en vigueur.  
Une E[ntreprise]F[erroviaire] ne peut pas refuser ses propres wagons lorsqu’ils sont vides et aptes à circuler”.

resultarían cubiertos por la obligación convencional de contratar pero que, en este caso concreto, no pueden ser atendidas por la empresa ferroviaria. No por ello, sin embargo, se elimina la obligación de contratar, sino que ésta queda suspendida en tanto no desaparezca el hecho que motivó la imposibilidad.

Las razones externas a las empresas ferroviarias que pueden hacer decaer la obligación de transportar son tres: 1) el incumplimiento por parte del titular del vagón de las prescripciones en materia de homologación técnica, mantenimiento o carga del vehículo (arts. 10 y 11, 4ª alt., CUU); 2) la prohibición, por parte de las autoridades públicas, de la aceptación del vagón (art. 11, 1ª alt.); y 3) la concurrencia de circunstancias externas e independientes de la empresa ferroviaria que impidan temporalmente la aceptación. En rigor, aunque el artículo 11 CUU sólo lo predique expresamente respecto de éste último supuesto, todas estas limitaciones a la obligación de aceptar un vagón tienen carácter temporal y el deber de aceptar el vagón se reanuda con la desaparición del obstáculo.

En lo que a la primera limitación se refiere, ya se ha dicho que el texto uniforme no establece una obligación general de que todos los vehículos de un mismo titular deban hallarse admitidos a la circulación de acuerdo con la reglamentación europea en vigor en cada momento. Su vulneración no supone un incumplimiento inmediato del Contrato Uniforme sino sólo faculta a las empresas ferroviarias para rechazar un vagón, como así se desprende de lo dispuesto en los artículos 10 y 11 CUU. Dichos preceptos, sin embargo, no establecen más que un derecho de la empresa ferroviaria para rechazar el vagón, no una prohibición de contratar<sup>667</sup>, y la aceptación del vagón por parte de la empresa ferroviaria supone la celebración de un contrato de utilización válido. En particular, si una empresa ferroviaria acepta un vagón que incumpla lo dispuesto en los artículos 7, 10 y 11 CUU<sup>668</sup> y pretende que éste sea aceptado por otra empresa ferroviaria en el marco de un transporte combinado o un transporte con subtransporte, el rechazo por parte del segundo transportista supone un

---

<sup>667</sup> Vid., respecto de la obligación –legal– de contratar del art. 5 § 1 CIM, NÁNÁSSY, B.V., *Das internationale Eisenbahnfrachtrecht*, op.cit., pp. 83 y ss.; WICK, J., *Das internationale Eisenbahnfrachtrecht...*, op.cit., p. 52.

<sup>668</sup> Una interpretación correcta del último inciso del art. 11, 4ª alt., CUU ha de llevar, a nuestro entender, a que la empresa ferroviaria pueda rechazar el vagón tanto si éste no es apto para transportar la mercancía cargada (cfr. el antiguo art. 3 RIP) como si la mercancía se ha cargado o estibado mal en un vagón en principio apto para su transporte.



impedimento para la continuación del viaje y ha de valorarse de acuerdo con las reglas correspondientes<sup>669</sup>.

Pero incluso en el caso de que el derecho a rechazar el vagón se fundamente sobre una prohibición administrativa o legal de aceptar el vagón *ex* artículo 11, 1ª alt., CUU, la consecuencia jurídica no puede ser distinta<sup>670</sup>. Una vez aceptado el vagón, a pesar de la prohibición, el contrato de utilización habrá de reputarse válidamente celebrado, y el desarrollo y las vicisitudes del mismo se regirán por lo dispuesto, bien en el concreto contrato de utilización y (de forma supletoria) en el Contrato Uniforme, bien en la legislación nacional que resulte de aplicación en virtud de las normas de derecho internacional privado del foro, sin perjuicio de las sanciones administrativas que puedan corresponder en cada caso.

Finalmente, la empresa ferroviaria tampoco resulta obligada a celebrar el concreto contrato de utilización si circunstancias excepcionales e independientes de dicha empresa impiden temporalmente la aceptación (art. 11, 4ª alt., CUU). De tenor prácticamente idéntico a la causa de exoneración de la responsabilidad del transportista consignada en el artículo 23.2 *in fine* RU CIM se diferencia de ésta en que la circunstancia que impide la aceptación del vagón ha de ser excepcional<sup>671</sup> y necesariamente externa a la organización de la empresa ferroviaria<sup>672</sup>. Por lo demás, al igual que en este último precepto, no se requiere que la

---

<sup>669</sup> Así, respecto del art. 3 RU CIM/1980, CZERWENKA, B. / HEIDERSDORF, CH. / SCHÖNBECK, M., *Eisenbahn-Beförderungsrecht*, op.cit. (1997), Art. 3 ER/CIM, ap. 1.a.aa (p. 7); MUTZ, G., “Eisenbahntransport...”, op.cit., Art. 4 CIM, nm 11 (p. 1541). En función de la naturaleza jurídica que quiera darse al concreto contrato de utilización, la imposibilidad parcial sobrevenida de cumplir la obligación de trasladar el vagón tendrá, en ausencia de una regulación específica en el Contrato Uniforme de Utilización, unas consecuencias u otras.

En cuanto a la mercancía cargada sobre el vagón, se estaría ante un impedimento para el transporte que genera una serie de obligaciones del transportista para con la carga y con quien tenga derecho sobre la misma (art. 20 RU CIM). Sobre esta cuestión en las actuales Reglas Uniformes CIM vid., con detalle, JUAN Y MATEU, F., “Los impedimentos para la ejecución del contrato”, en: EMPARANZA SOBEJANO, A. / RECALDE CASTELLS, A. (Dirs.), *El contrato de transporte...*, op.cit., pp. 161 y ss.

<sup>670</sup> Así para el art. 3 RU CIM/1980 y respecto de la prohibición de aceptar determinadas mercancías para su transporte, CZERWENKA, B. / HEIDERSDORF, CH. / SCHÖNBECK, M., *Eisenbahn-Beförderungsrecht*, op.cit. (1997), Art. 3 ER/CIM, ap. 6.c (p. 11); MUTZ, G., “Eisenbahntransport...”, op. y loc. últ. cit.

<sup>671</sup> No lo exige en el marco del entonces art. 27 CIM/1961, FINGER, H.-J., *Internationaler Eisenbahnverkehr*, 2ª ed., C.H. Beck'sche Verlagsbuchhandlung, Munich 1965, p. 74; para el art. 36 RU CIM/1980, MUTZ, G., “Eisenbahntransport...”, op.cit., Art. 36 CIM, nm 10 (p. 1611).

<sup>672</sup> Para las circunstancias que pertenezcan a la esfera de organización de la empresa se ha introducido, precisamente, la excepción del art. 11, 2ª alt., CUU.

circunstancia fuera imprevisible<sup>673</sup>. Exigir la previsibilidad de la circunstancia tampoco tendría sentido en el ámbito que aquí nos interesa, dado que no se trata de la reparación de daños causados al vagón o a la mercancía, sino de la propia aceptación del vagón para su traslado, y por muy previsible que sea la causa sería exorbitado obligar a la empresa ferroviaria a aceptar el vagón si después no puede trasladarlo, haciéndola responder así de la adecuada custodia de aquél.

***ee) Consecuencias derivadas del incumplimiento de la obligación convencional de contratar***

De acuerdo con la tesis aquí defendida, el Contrato Uniforme de Utilización tiene, respecto de sus artículos 10 y 11, la naturaleza jurídica de un *pactum de contrahendo* en sentido lato del que nace la obligación de toda empresa ferroviaria adherida al CUU de aceptar aquellos vagones que no pueda rechazar de conformidad con lo dispuesto en los preceptos citados. También se ha visto que, a falta de los elementos esenciales del futuro contrato de utilización concreto, la contravención de la obligación de emitir una declaración de voluntad en el sentido de aceptar la propuesta contractual hecha por quien pretende entregar el vagón para su traslado no puede tener por consecuencia que el Tribunal tenga por emitida dicha declaración y condene a la empresa ferroviaria a la ejecución del contrato. Sólo cabe, por tanto, la condena del promitente rebelde a indemnizar los daños y perjuicios causados a la contraparte y no la ejecución específica<sup>674</sup>.

El artículo 31 CUU, por su parte, limita la indemnización al “*dommage direct*” (*unmittelbarer Schaden, direct damages*), lo cual no deja de plantear problemas en el supuesto que aquí nos interesa. No puede negarse que la limitación a los daños directos es una

---

<sup>673</sup> Así, para el art. 23.2 RU CIM vid. MARTÍN OSANTE, J.M. / MARTÍNEZ BALMASEDA, A., “Responsabilidad del porteador...”, op.cit., pp. 192 y s.; para el art. 36.2 RU CIM/1980, MUTZ, G., “Eisenbahntransport...”, op. y loc. últ. cit.; al parecer también SPERA, K., *Internationales Eisenbahnfrachtrecht*, op.cit., p. 36.8.

<sup>674</sup> Al margen de la indemnización de daños y perjuicios, se entendía que tenía cabida la condena al cumplimiento del contrato de transporte en el marco de la obligación de transportar del Convenio y de las Reglas Uniformes CIM. Así, MUTZ, G., “Eisenbahntransport...”, op.cit., Art. 3 CIM, nm 12 (p. 1541); NÁNÁSSY, B.V., *Das internationale Eisenbahnfrachtrecht*, op.cit., p. 101. Creemos, sin embargo, que en atención a la naturaleza de la obligación de contratar *ex pactum de contrahendo* sólo cabe solicitar al juzgador *id quod interest*.

constante en las regulaciones legales y convencionales en materia de transporte<sup>675</sup>, pero no creemos que sea acertada la utilización de una fórmula tan abreviada<sup>676</sup> por cuanto la interpretación que pueda dársele en los diferentes Derechos nacionales no puede preverse de antemano. Probablemente haya de limitarse la indemnización a lo que en España se subsume bajo el concepto de daño emergente, esto es, la pérdida real sufrida por el acreedor<sup>677</sup>, por lo que quedaría excluida, al contrario de lo que dispone con carácter general el artículo 1.106 Cc, la indemnización de la ganancia dejada de obtener (lucro cesante). Sea como fuere, entendemos que ha de quedar cubierto por la indemnización el mayor coste de la contratación con otro transportista (negocio de reemplazo)<sup>678</sup>, incluso en otro modo (principalmente por carretera), y aquélla aprovecha también al arrendatario del vagón, en virtud de la equiparación que entre el poseedor y el arrendatario como derechohabiente de éste efectúa el Anexo 2 al CUU.

Resta por dilucidar, finalmente, si la obligación de indemnizar los daños y perjuicios sufridos depende de que el incumplimiento fuera culposo o no. Esta cuestión, discutida para la obligación de transportar del artículo 3 RU CIM/1980<sup>679</sup>, ha de resolverse en sentido positivo, por cuanto el artículo 31 CUU prevé la obligación de indemnizar los daños y perjuicios causados como consecuencia del incumplimiento de una obligación prevista en el CUU sólo

---

<sup>675</sup> Cfr. sólo los arts. 30 § 1 y 32 § 1 RU CIM; 23.1 y 25.1 CMR; 363.1 Ccom, donde la responsabilidad del transportista se limita al daño sufrido con respecto a las mercancías transportadas, esto es, la restitución de su valor en caso de pérdidas, y la de la depreciación en caso de averías. Sobre la regulación en las actuales Reglas Uniformes CIM vid., por todos, ESCUIN IBÁÑEZ, I., “Valoración del daño y de la suma indemnizatoria: la limitación de responsabilidad del porteador ferroviario”, en: EMPARANZA SOBEJANO, A. / RECALDE CASTELLS, A. (Dir.), *El contrato de transporte...*, op.cit., pp. 263 y ss.

<sup>676</sup> Téngase presente que ninguno de los preceptos citados en la nota anterior utiliza la expresión “daños directos”, sino que ésta les es atribuida en la doctrina en atención a la descripción de los daños resarcibles que se efectúa en los textos legales. FIKENTSCHER (*Schuldrecht*, op.cit., nm 455 [p. 301]), por su parte, aboga por abandonar la expresión “*unmittelbarer Schaden*” para sustituirla por la de “*Verletzungsschaden*” o “*unmittelbarer Verletzungserfolg*”.

<sup>677</sup> Así, DíEZ-PICAZO, L., *Fundamentos...*, op.cit., Vol. II, p. 789.

<sup>678</sup> DíEZ-PICAZO, L., *Fundamentos...*, op.cit., Vol. II, pp. 789 y s. También se ha defendido, con mayor o menor acierto, que entra en el concepto de daño emergente la contraprestación que se deja de recibir por truncarse la posibilidad de cumplir el contrato celebrado con un tercero. Así, LANGE, H. / SCHIEMANN, G., *Handbuch des Schuldrechts. Schadensersatz*, 3ª ed., J.C.B. Mohr, Tubinga 2003, p. 58.

<sup>679</sup> En el sentido de que la obligación de indemnizar es independiente de la concurrencia de culpa por parte del ferrocarril, KOLLER, I., *Transportrecht*, op.cit., Art. 3 CIM, nm 7 (p. 1577), quien entiende, con buen fundamento, que la ausencia de culpa sólo podría fundarse en un error de derecho. Con idéntico resultado, MUTZ, G., “Eisenbahntransport...”, op.cit., Art. 3 CIM, nm 11 (pp. 1540 y s.). *Contra*, por entender que se trata de una tipificación legal de un supuesto de culpa *in contrahendo*, CZERWENKA, B. / HEIDERSDORF, CH. / SCHÖNBECK, M., *Eisenbahn-Beförderungsrecht*, op.cit. (1997), Art. 3 ER/CIM, ap. 6.a (p. 10).

en caso de vulneración culpable. Ello no obstante, los artículos 10 y 11 enumeran taxativamente las causas que facultan para rechazar el vagón y, *prima facie*, la ausencia de culpa sólo podría traducirse en la alegación de un vicio del consentimiento –*id est*, un error de hecho por desconocer el contenido obligacional del artículo 10 CUU– al adherirse la empresa incumplidora al Contrato Uniforme de Utilización que, sin embargo, no podría prosperar por ser el error inexcusable: se hubiera podido evitar empleando “una diligencia media o regular”<sup>680</sup>. Por todo ello, la posibilidad de que la empresa ferroviaria pueda exonerarse aduciendo la ausencia de culpa por su parte es, fuera de los supuestos contemplados en los artículos 10 y 11 CUU, mínima.

***c) El Contrato Uniforme de Utilización como marco regulador supletorio de carácter privado***

Como quiera que los preceptos dirigidos a la consecución de un fin común se hallan exclusivamente en el Capítulo I y el Anexo 8 del Contrato Uniforme, y el contenido obligacional unilateral se ciñe a lo dispuesto en sus artículos 10 y 11, ha de procederse al análisis del valor jurídico de las demás cláusulas en él contempladas. Los condicionantes para determinar la pertenencia de las cláusulas del Contrato Uniforme a una u otra categoría dogmática se encuentran, principalmente, en los artículos 1.1, 2.1 y 2.3 CUU. El primero de ellos, con el fin de delimitar el objeto del contrato, dispone que “[l]e présent contrat, les annexes comprises, règle les conditions de remise des wagons pour utilisation en tant que moyen de transport par les E[ntreprises]F[erroviaires] en trafic national et international dans le champ d’application de la COTIF en vigueur”.

Al margen de las imprecisiones propias de la cláusula<sup>681</sup>, de su tenor se desprende que la finalidad primordial del Contrato Uniforme es el establecimiento de condiciones uniformes que han de regir los concretos contratos de utilización de vagones de mercancías en tráfico nacional e internacional. El alcance normativo de estas condiciones se perfila en el artículo

---

<sup>680</sup> Así, las SSTS de 4 de enero de 1982 (RJ 1982\179), Cdo. 5º; núm. 113/1994, de 18 de febrero (RJ 1994\1096), FJ 3º; y núm. 1090/2004, de 12 de noviembre (RJ 2004\6900), FJ 2º.

<sup>681</sup> Baste con recordar aquéllas funciones del contrato que no se circunscriben estrictamente a la plasmación de condiciones para la utilización de vagones sino que se sitúan en un momento anterior, esto es, la realización del fin común en la vertiente plurilateral del contrato y la obligación de contratar de los arts. 10 y 11 CUU.

2.1 CUU, en el sentido de que éste prima, en tráfico internacional, sobre las Reglas Uniformes CUV y, en tráfico nacional, sobre todas aquellas disposiciones legales nacionales que le resulten de aplicación y que no sean de derecho imperativo. La primacía de la regulación contractual se sustenta, pues, sobre el carácter esencialmente disponible de las Reglas Uniformes CUV<sup>682</sup> que, apriorísticamente, parece poder predicarse también del derecho español como ley aplicable a los contratos de utilización en tráfico nacional. Esta última cuestión, sin embargo, habrá de analizarse para cada supuesto concreto, en el momento oportuno.

De lo visto hasta aquí pueden extraerse dos conclusiones previas. El Contrato Uniforme de Utilización tiene, en primer lugar, un objeto de regulación diferente del de las Reglas Uniformes CUV: mientras que éstas no distinguen según el tipo de vehículo utilizado (vagones de mercancías, coches de viajeros y de equipajes) y limitan su ámbito material de aplicación a los contratos que guarden relación con un transporte internacional de mercancías por ferrocarril<sup>683</sup>, aquél sólo se refiere a la utilización de vagones de mercancías<sup>684</sup> sin que ésta deba efectuarse necesariamente en el marco de una relación origen-destino internacional. En segundo lugar, el Derecho que sea de aplicación supletoria en caso de lagunas en el Contrato Uniforme será, como consecuencia inmediata de lo que se acaba de adelantar, diferente en función de si la utilización se produce con vistas a un transporte de mercancías nacional o internacional, esto es, la legislación nacional correspondiente o las Reglas Uniformes CUV (cuyas lagunas habrán de suplirse, en su caso, igualmente con un recurso al derecho nacional que resulte de aplicación, art. 8 § 2 COTIF), respectivamente.

---

<sup>682</sup> Cfr. los arts. 4 § 5, 6 § 4, 7 § 2 y 9 § 2 RU CUV. Al respecto vid. también, FREISE, R., “Das neue internationale Eisenbahnfrachtrecht...”, op.cit., p. 420; ID., “Neue Entwicklungen...”, op.cit., p. 52; KUNZ, W., “Das neue Übereinkommen ...”, op.cit., p. 340; LEHMAN, J.-P., “«Einstellungsvertrag»...”, op.cit., p. 76; LLORENTE GÓMEZ DE SEGURA, C., “El nuevo régimen del transporte...”, op.cit., p. 6.

<sup>683</sup> Así se desprende del art. 1 RU CUV, cuando establece que las Reglas Uniformes resultarán de aplicación cuando el vagón es utilizado para efectuar transportes de conformidad con las Reglas Uniformes CIM, *id est*, en los que el lugar de recepción de la mercancía para su transporte y el lugar previsto para su entrega están situados en dos Estados diferentes, de los que al menos uno sea Estado contratante del COTIF (art. 1, §§ 1 y 2, RU CIM; en este último caso sólo si las partes pactan expresamente la aplicación de las Reglas Uniformes al contrato).

<sup>684</sup> Aunque el Contrato Uniforme no lo contemple de forma expresa, es consecuencia necesaria de lo dispuesto, en particular, en los arts. 1.1 (*moyen de transport*), 1.3 (*le parcours à charge et le parcours à vide*) y 1.4 (*destinataire de la marchandise transportée*). Con idéntico resultado, FREISE, R., “Neue Entwicklungen...”, op.cit., p. 51. La utilización de coches de viajeros y de equipajes seguirá rigiéndose, por tanto, por lo dispuesto en las RU CUV y en acuerdos particulares como el RIC.

Pero es más, el contenido del mismo Contrato Uniforme de Utilización tiene el carácter de una regulación supletoria, por cuanto cede ante cualquier pacto individual que se celebre entre las partes del concreto contrato de utilización (art. 2.3 CUU). A la vista de este carácter subsidiario de las cláusulas estipuladas en el Contrato Uniforme, ha de determinarse cuál es la naturaleza jurídica de éstas en relación con el contrato (futuro) de utilización.

***aa) El contenido del Contrato Uniforme de Utilización como condiciones generales de la contratación***

Dispone el tantas veces citado artículo 1.1 CUU que lo que en él se pretende reglamentar son las *condiciones* para la utilización de vagones en el transporte de mercancías por ferrocarril. *A priori* no parece desencaminado, por ello, entender que su contenido pretende fijar unas condiciones generales de la contratación en el ámbito de la utilización de vehículos ferroviarios que despliegan sus efectos en la práctica desde el momento en que se celebre el concreto contrato de utilización sin que se pacten unas condiciones particulares.

La contratación en masa, plasmación específica del desarrollo industrial en la teoría general del contrato y consecuencia de la creciente racionalización empresarial, ha tenido por efecto una erosión paulatina de lo que se ha venido en llamar el paradigma del contrato por negociación<sup>685</sup>. Surge así, ante la consabida imposibilidad de negociar individualmente cada contrato que se hubiera de celebrar, el llamado “contrato de adhesión”<sup>686</sup> y las condiciones

---

<sup>685</sup> Término éste empleado por Díez-PICAZO (*Fundamentos...*, op.cit., vol. I, pp. 157 y s.) para referirse a la concepción tradicional del contrato como acuerdo de voluntades al que llegan dos o más sujetos que se encuentren en un plano de igualdad. Sobre el fallo de la libertad y de la igualdad como presupuestos de la autonomía contractual vid., asimismo, LACRUZ BERDEJO, J.L., ET AL., *Elementos de Derecho civil*, Tomo II, Vol. 1º, op.cit., pp. 331 y s.

<sup>686</sup> El término fue introducido por SALEILLES en su obra *De la déclaration de volonté* (París, 1901) y lo empleó para referirse a aquellas situaciones, ya comunes en aquella época, en que “il y a la prédominance exclusive d’une seule volonté, agissant comme unilatérale, qui dicte sa loi, non plus à un individu, mais à une collectivité indéterminé” (citado según BOUMEDIENE, M., *La place de la loi et du contrat dans la garantie du droit à la protection sociale de 1945 à nos jours*, T. II, Publibook, París 2003, p. 381). Aun cuando resulte criticable la fundamentación que de la validez de las condiciones generales ofrece el autor (al respecto vid. ALFARO ÁGUILA-REAL, J., *Las condiciones generales...*, op.cit., pp. 41 y s.) no puede desconocerse el éxito del término a lo largo del último siglo (así también, Díez-PICAZO, L., *Fundamentos...*, op.cit., vol. I, p. 415). BALLUGUERA GÓMEZ, por su parte, titula su monografía sobre la contratación con condiciones generales con la expresión gráfica de *El contrato no-contrato* (Fundación Registral, Madrid 2006).

generales de la contratación<sup>687</sup>. No es éste el lugar para analizar con detenimiento el fundamento de la validez de dichas condiciones generales, pero sí es menester comprobar si las cláusulas uniformes recogidas en el CUU cumplen los requisitos que la ciencia jurídica se ha encargado de identificar como inherentes a la noción de condiciones generales de la contratación<sup>688</sup>.

El primero de dichos requisitos, la destinación de las cláusulas a formar parte del contenido de un contrato, ha de entenderse sin duda cumplido. La mayor parte de los preceptos que recoge el texto uniforme están diseñados para formar parte de un contrato futuro, al que se incorporarán, en ausencia de estipulaciones particulares que deroguen lo dispuesto con carácter general en el CUU, en el momento de la celebración de éste. A ello tampoco obsta que un número, ciertamente reducido, de partes contratantes sean entidades públicas (p.ej. RENFE Operadora), pues la titularidad privada o pública de (alguno de) los predisponentes no influye en la calificación que haya de merecer el clausulado prerredactado<sup>689</sup>, siempre y cuando las cláusulas consideradas emanen de la autonomía de la voluntad de la empresa pública y no de alguna potestad administrativa<sup>690</sup>.

Debería tratarse, en segundo lugar, de condiciones predisuestas en el sentido de que deben hallarse redactadas previa y unilateralmente por una empresa o grupo de empresas<sup>691</sup>, con la finalidad de ser incorporadas a una pluralidad de contratos (cfr. art. 1 *in fine* LCGC). Como quiera que la autoría material en la redacción de las cláusulas no es determinante a la

---

<sup>687</sup> En rigor, dice ALFARO, el contrato de adhesión no es más que un contrato celebrado sobre la base de condiciones generales (*Las condiciones generales...*, op.cit., p. 154). Al analizarse en esta sede las cláusulas que, en su caso, han de formar parte de un futuro contrato y no este mismo contrato es preferible recurrir a la expresión utilizada, por lo demás, en la Ley 7/1998, de 13 de abril, sobre condiciones generales de la contratación (LCGC).

<sup>688</sup> Se sigue en este trabajo la relación de requisitos que expone ALFARO en su obra de referencia en la materia (*Las condiciones generales...*, op.cit., pp. 116 y ss.), reiterada en su comentario al art. 1 LCGC en: MENÉNDEZ MENÉNDEZ, A. / DíEZ-PICAZO Y PONCE DE LEÓN, L. (Dirs.), *Comentarios a la Ley sobre condiciones generales de la contratación*, Civitas, Madrid 2002, pp. 105 y ss.

<sup>689</sup> ALFARO ÁGUILA-REAL, J., *Las condiciones generales...*, op.cit., p. 117.

<sup>690</sup> PAGADOR LÓPEZ, J., “La Ley 7/1998, de 13 de abril, sobre Condiciones Generales de la Contratación”, en: *Derecho de los Negocios*, núm. 97 (1998), pp. 4 y s. Al parecer también ALFARO ÁGUILA-REAL, J., “Artículo 1...”, op.cit., p. 107, nota 22.

<sup>691</sup> ALFARO ÁGUILA-REAL, J., *Las condiciones generales...*, op.cit., p. 121.

hora de calificarlas jurídicamente<sup>692</sup>, el hecho de que el Contrato Uniforme de Utilización fuera redactado por las tres asociaciones más representativas de empresas ferroviarias y titulares de vagones particulares a nivel europeo (UIC, UIP y ERFA) y no por las propias partes del futuro contrato de utilización no es óbice para descartar la naturaleza de condiciones generales de lo dispuesto en el CUU<sup>693</sup>. Ello no obstante, creemos que ha de negarse el cumplimiento, en el caso típico de que el concreto contrato de utilización se celebre entre empresas adheridas al CUU<sup>694</sup>, de la noción de unilateralidad inherente al requisito de la predisposición y que deriva directamente de la finalidad protectora de la legislación en materia de condiciones generales de la contratación. Si el contenido de los futuros contratos de utilización viene predispuesto, no por una de las partes, sino por ambas de mutuo consenso, no cabe hablar de condiciones generales de la contratación<sup>695</sup>.

A ello tampoco obsta, a nuestro entender, el hecho de que, al menos inicialmente, ninguna de las partes puede incidir sobre el contenido del Contrato Uniforme de Utilización a la hora de adherirse a él. De un lado, porque formulada la adhesión, cualquier empresa contratante puede solicitar la modificación de aquél por el cauce previsto en el Anexo 8. De otro, porque las cláusulas predispuestas en el CUU rigen de forma igual para ambas partes en

---

<sup>692</sup> Es ésta la opinión unánime en la doctrina. Vid., por todos, ALFARO ÁGUILA-REAL, J., *Las condiciones generales...*, op.cit., pp. 122 y ss.; ID., “Artículo 1...”, op.cit., p. 113; BERCOVITZ RODRÍGUEZ-CANO, R., “Artículo 1. Ámbito objetivo”, en: ID. (Coord.), *Comentarios a la Ley de Condiciones Generales de la Contratación*, Aranzadi, Elcano 1999, nm 10 (pp. 25 y s.); LACRUZ BERDEJO, J.L., ET AL., *Elementos de Derecho civil*, op.cit., Tomo II, Vol. 1º, p. 343. Hoy día, la falta de trascendencia de la autoría material resulta, en España, directamente del art. 1 LCGC, poniendo fin así a la discusión doctrinal acerca de si el predisponente tenía que ser, al propio tiempo, el autor de las cláusulas.

<sup>693</sup> Ni siquiera influye, de acuerdo con la jurisprudencia del BGH, que en la redacción de las condiciones generales hayan participado representantes del colectivo de destinatarios de aquéllas, esto es, de la contraparte en el futuro contrato que se celebre con incorporación de las condiciones generales. Al respecto, BERGER-WALLISER, G., *Luftbeförderungsbedingungen und AGB-Kontrolle im deutschen, französischen und internationalen Privatrecht*, tesis doctoral, Bielefeld 2001, pp. 38 y s., así como bibliografía y jurisprudencia ahí citada (nota 67).

<sup>694</sup> Nada obsta, sin embargo, a que lo dispuesto en el Contrato Uniforme de Utilización sea incorporado por una empresa (ferroviaria o titular de vagones, adherida o no) a los contratos de utilización que celebre con terceros ajenos al CUU. Si en este caso puede determinarse la concurrencia de los demás presupuestos aducidos (en particular, la imposición), podrá sin duda hablarse de auténticas condiciones generales de la contratación.

<sup>695</sup> Nótese que la situación presenta notables diferencias con la que se presentaba bajo la legislación ferroviaria en vigor con anterioridad a la modificación del COTIF en Vilna. Como se decía en su momento, la utilización de vagones particulares estaba sujeta a condiciones generales elaboradas por los ferrocarriles sobre el modelo redactado en el seno de la UIC (la ficha UIC 433 principalmente). Al venir predispuestas e impuestas por una de las partes en el contrato definitivo, no había fundamento para negar la naturaleza de condiciones generales de la contratación. En este sentido también, HELD, A., *Private Güterwagen...*, op.cit., p. 16.



el concreto contrato de utilización y ha de descartarse la posibilidad de hablar de una predisposición unilateral de las cláusulas porque, si bien se mira, ambas tendrían la consideración de empresas adherentes respecto de las cláusulas establecidas con carácter general en el CUU.

Con fundamento en esta última consideración ha de negarse igualmente el cumplimiento del tercer requisito tradicionalmente exigido para poder hablar de condiciones generales de la contratación, la imposición<sup>696</sup> de las mismas al adherente. En este sentido, cabe denegar la consideración de condiciones impuestas si su contenido es susceptible de modificación ulterior a instancias del adherente<sup>697</sup> o cuando la incorporación al contrato concreto es producto del común acuerdo entre las partes<sup>698</sup>.

De lo dicho hasta aquí sobre la naturaleza jurídica del Contrato Uniforme de Utilización cabe inferir que –al margen de que la empresa es, en principio, libre de formular o no su adhesión al CUU como contrato con estructura abierta– ambas partes en el concreto contrato de utilización pueden influir sobre el contenido del mismo mediante la negociación de cláusulas particulares. En particular, y al contrario de lo que ocurría con anterioridad a la etapa liberalizadora del transporte por ferrocarril, no puede predicarse ya con carácter general la existencia de un mayor poder de negociación en una de las partes, el ferrocarril. Piénsese sólo en aquéllas empresas ferroviarias que sólo prestan servicios de tracción ferroviaria y dependen, por tanto, de la aportación de vagones por parte de los poseedores de vagones para el ejercicio de su actividad.

---

<sup>696</sup> En este contexto, la imposición equivale a la predisposición del contenido del contrato, unido a una falta de negociación individual, por lo que el concepto de condiciones generales de la contratación presupone la ausencia de influencia del adherente en el contenido del contrato. Así, ARROYO MARÍNEZ, I., “Art. 1º”, en: ID. / MIQUEL RODRÍGUEZ, J., *Comentarios a la Ley sobre condiciones generales de la contratación*, Tecnos, Madrid 1999, pp. 26 y s.

<sup>697</sup> Así, BERCOVITZ RODRÍGUEZ-CANO, R., “Artículo 1...”, op.cit., nnmm 14 y ss. (pp. 27 y s.) cuando exige, con base en el art. 3.2 de la Directiva 93/13/CEE, que el adherente haya podido influir sobre el contenido, sin perjuicio de que después lo haga o no. Sobre este requisito vid., asimismo, BASEDOW, J., “Die Tragweite des zwingenden Rechts im neuen deutschen Gütertransportrecht”, en: *TranspR*, núm. 2-1998, pp. 63 y s.; DUQUE DOMÍNGUEZ, J.F., “Consideraciones introductorias sobre la Directiva comunitaria para regular las cláusulas abusivas en los contratos celebrados con consumidores y la contratación bancaria”, en: POLO DÍEZ, A. (Coord.), *Estudios de Derecho bancario y bursátil: Homenaje a Evelio Verdura y Tuells*, Vol. 1, La Ley, Madrid 1994, pp. 661 y s.

<sup>698</sup> ALFARO ÁGUILA-REAL, J., “Artículo 1...”, op.cit., p. 118.

Pero es más, la incorporación del clausulado del Contrato Uniforme de Utilización a los contratos a celebrar es producto del consenso entre empresas ferroviarias y titulares de vagones particulares por haberse convenido así expresamente en los artículos 1.1, 1.2 y 2.3 CUU. Sólo puede discutirse en esta sede si ha de influir sobre esta cuestión el hecho de que el acuerdo sobre la incorporación se produce antes incluso de iniciarse las negociaciones entre las partes sobre el concreto contrato de utilización, esto es, en el momento de la adhesión al CUU<sup>699</sup>. Por razones sistemáticas creemos, sin embargo, que este aspecto ha de tratarse en el epígrafe siguiente, máxime cuando la imposibilidad de calificar las cláusulas del Contrato Uniforme como condiciones generales de la contratación ha quedado sobradamente acreditada por faltar el requisito de la unilateralidad en la predisposición.

***bb) El Contrato Uniforme de Utilización como contrato normativo privado o contrato marco***

Ya se ha visto que el contenido dispositivo del Contrato Uniforme de Utilización constituye, en cuanto a su relación estructural con el concreto contrato de utilización, un clausulado prerredactado que, en ausencia de estipulación individual en contrario, formará parte de éste en cuanto se formalice. Descartada la posibilidad de atribuirle la naturaleza jurídica de unas condiciones generales de la contratación por no cumplir los requisitos de la predisposición unilateral y de la imposición, parece lícito pensar que aquella parte del CUU que aparece diseñada para integrar los futuros contratos de utilización representa un contrato normativo privado.

La figura del contrato normativo o contrato marco, a pesar de la indudable importancia que reviste en la práctica<sup>700</sup>, no ha sido objeto de un estudio exhaustivo por parte de la

---

<sup>699</sup> Esta cuestión ha encontrado una solución legal específica en el § 305.3 BGB, de acuerdo con el que las partes pueden pactar, para los negocios jurídicos de un tipo concreto, la vigencia de unas determinadas condiciones generales.

<sup>700</sup> La existencia de contratos normativos o contratos marco se detecta con frecuencia en las relaciones negociales de larga duración. Para algunos tipos de relaciones, la naturaleza de contrato normativo se entiende inherente al negocio regulado. Así, para determinadas modalidades del *factoring*, ARIAS VARONA, F.J., “El contrato de *factoring*”, en: SEQUEIRA MARTÍN, A. / GADEA SOLER, E. / SACRISTÁN BERGIA, F. (Coords.), *La contratación bancaria*, Dykinson, Madrid 2007, p. 844; para el contrato de concesión comercial, BRÜGGEMANN, D. en: STAUB, H., *Handelsgesetzbuch – Großkommentar*, Vol. 1, 4ª ed., de Gruyter, Berlín / Nueva York 1995, Vor § 84, nm 8 (p. 7); DELLI PRISCOLI, L., “*Franchising*, concessione

doctrina científica en España<sup>701</sup>. Su finalidad ha de buscarse en la fijación del contenido de un

di vendita e subfornitura”, en: DI MARZIO, F. (Coord.), *Contratti in esecuzione e fallimento*, IPSOA, Milanofiori 2007, p. 292; para los contratos de distribución en general, DOMÍNGUEZ GARCÍA, M.A., “Aproximación al régimen jurídico de los contratos de distribución. Especial referencia a la tutela del distribuidor”, en: *RDM*, núm. 177 (1985), p. 429; para el contrato de cuenta corriente, CANARIS, C.-W. en: STAUB, H., *Handelsgesetzbuch – Großkommentar*, Vol. 4, 4ª ed., de Gruyter, Berlín / Nueva York 2004, § 355, nm 13 (p. 264); COLANGELI, D., *Diritto commerciale*, Studio Alfa, Pesaro 2004, p. 164; VALENZUELA GARACH, F. / VALENZUELA GARACH, F.J., “El contrato de cuenta corriente”, en: JIMÉNEZ SÁNCHEZ, G.J. (Coord.), *Derecho mercantil*, op.cit., vol. II, p. 462; para las capitulaciones matrimoniales, MORENO-TORRES HERRERA, Mª.L., “Contenido y concepto de las capitulaciones matrimoniales”, en: *RCDI*, núm. 634 (mayo-jun. de 1996), pp. 850 y s.; para el pacto por el que se impone forma escrita para el contrato definitivo, O’CALLAGHAN MUÑOZ, X., *Compendio...*, T. 2, Vol. 1º, pp. 205 y s.; TRAMONTANO, L., *Lineamenti di diritto civile*, op.cit., p. 406. En el ámbito del Derecho del transporte, un contrato normativo puede verse en el contrato marco de transporte, que se distingue del contrato de transporte de duración continuado (cfr. el modelo previsto en el Anexo C a la Orden FOM de 25 de abril de 1997, por la que establecen las condiciones generales de contratación de los transporte de mercancías por carretera) en que aquél sólo prevé, en principio, las condiciones a que se someterán determinados contratos de transporte en el futuro. Al respecto, HELM, J.G., *Frachtrecht I*, 2ª ed., de Gruyter, Berlín / Nueva York 1994, § 425, nm 108 (p. 45).

También merecen la calificación de contratos normativos (unilaterales) los acuerdos entre empresas que regulan las condiciones o los precios que aquéllas habrán de aplicar en las relaciones con sus clientes, esto es, los consorcios y los cárteles de condiciones y de precios, en función de si existe o no una estructura organizativa común. Así, GUGLIEMETTI, G., *I contratti...*, op.cit., p. 9; respecto de los consorcios, vid. también GALGANO, F., *Il contratto*, op.cit., p. 26. Téngase presente, sin embargo, que no todo cártel requiere la formalización de un contrato entre las empresas implicadas, por lo que el recurso a la figura del contrato normativo en este ámbito ha perdido buena parte de su justificación. Al respecto, BACHMANN, G., *Private Ordnung*, Mohr Siebeck, Tubinga 2006, pp. 144 y ss.

Finalmente, también los convenios colectivos se han calificado tradicionalmente como contratos normativos, hasta tal punto que el concepto mismo del contrato normativo se ha desarrollado a partir de los intentos de caracterizar jurídicamente la negociación colectiva (sobre esta cuestión en particular, y el desarrollo histórico de los contratos normativos en general, vid. GUGLIEMETTI, G., *I contratti...*, op.cit., pp. 13 y ss.). Su eficacia es, sin embargo, distinta, puesto que vincula *ex lege* “a todos los empresarios y trabajadores incluidos dentro de su ámbito de aplicación” (art. 82.3 del texto refundido de la Ley del Estatuto de los Trabajadores, aprobado por RDLeg 1/1995, de 24 de marzo). Sobre su posición entre Ley y contrato vid., asimismo, BACHMANN, G., *Private Ordnung*, op.cit., pp. 123 y ss., 264; HÜBNER, H., *Allgemeiner Teil des Bürgerlichen Gesetzbuches*, 2ª ed., de Gruyter, Berlín / Nueva York 1996, nm 27 (p. 15); entre nosotros, Díez-PICAZO, L., *Fundamentos...*, op.cit., Vol. I, p. 434, le otorga el valor de una auténtica norma jurídica.

En el Derecho positivo español, el término “contrato normativo” se emplea únicamente en el art. 57.2 del RD 116/1992, de 14 de febrero, sobre Representación de valores por medio de anotaciones en cuenta y compensación y liquidación de operaciones bursátiles, para referirse a la relación contractual entre el servicio de compensación y liquidación de valores con las diferentes entidades adheridas respecto del préstamo de valores. La figura análoga en la contratación administrativa, por su parte, recibe el nombre de “acuerdo marco” (cfr. arts. 180 y ss. de la Ley 30/2007, de 30 de octubre de contratos del sector público).

<sup>701</sup> En la doctrina y jurisprudencia alemana se ha desarrollado una categoría dogmática que, en cierta medida, se asemeja al negocio aquí analizado. El llamado *Wiederkehrschuldverhältnis* se caracteriza por ser un contrato marco mediante el cual al menos una de las partes se obliga a celebrar contratos con la contraparte cuyo contenido viene determinado por el contrato marco de forma tal que sólo resta por determinar la cantidad a servir y el momento del cumplimiento. Sobre esta figura –y su crítica– vid., por todos, GERNHUBER, J., *Handbuch des Schuldrechts*, Vol. 8, *Das Schuldverhältnis*, J.C.B. Mohr, Tubinga 1989, pp. 414 y ss.; OETKER, H., *Das Dauerschuldverhältnis...*, op.cit., pp. 125 y ss.; entre nosotros, JUAN Y MATEU, F., “Los contratos de suministro en el concurso de la parte suministrada”, en: *Anuario de Derecho Concursal*, núm. 13 (1-2008), pp. 123 y s. Por su origen en la diferenciación de relaciones contractuales de larga duración a efectos de su tratamiento en el concurso del destinatario de las prestaciones y su dudosa aplicabilidad al supuesto que aquí nos interesa (se trata principalmente de

contrato eventual y futuro<sup>702</sup>. Comparte, por tanto, con el contrato preliminar la orientación hacia un contrato futuro, pero se diferencia de éste en que sólo cumple una de las funciones atribuidas al precontrato, esto es, la predeterminación de (parte del) contenido del contrato definitivo, pero sin crear ninguna obligación de celebrarlo<sup>703</sup>. Es por ello que la naturaleza misma del acuerdo marco como contrato puede ponerse en duda, si bien, probablemente, habrá que reconocérsela<sup>704</sup>, en atención al hecho de que en el momento de la conclusión del contrato normativo surge la obligación de observar una determinada conducta contractual en el futuro<sup>705</sup>. Más dudoso aún se presenta el caso que aquí nos interesa, en la medida en que las partes ni siquiera se comprometen a mantener el contenido tal y como viene predispuesto en el Contrato Uniforme de Utilización, sino que se reservan el derecho de modificarlo en el momento de la celebración del contrato definitivo<sup>706</sup>. Creemos, sin embargo, que esta facultad deriva sin más de la posibilidad de modificar de común acuerdo lo pactado en un contrato anterior.

---

contratos de suministro de agua, gas y electricidad), prescindimos de su análisis en el presente estudio. Sobre la distinción entre contrato marco y *Wiederkehrschuldverhältnis* vid., asimismo, FIKENTSCHER, W., *Schuldrecht*, op.cit., nm 106 (p. 95).

<sup>702</sup> Díez-PICAZO, L., *Fundamentos...*, op.cit., Vol. I, p. 433; LACRUZ BERDEJO, J.L., ET AL., *Elementos de Derecho civil*, Tomo II, Vol. 1º, op.cit., p. 346; MORO LEDESMA, S., “El precontrato. Tercera parte”, en: *RCDI*, núm. 113 (1934), p. 329. Es por ello que CASTÁN TOBEÑAS (*Derecho civil español común y foral*, T. III, 15ª ed., Reus, Madrid 1988, p. 476) lo califica de “*pactum de modo contrahendi*”. Así también, O’CALLAGHAN Muñoz, X., *Compendio...*, T. 2, Vol. 1º, p. 206; REVERTE NAVARRO, A., “Artículo 1.255”, en: ALBALADEJO, M. / DÍAZ ALABART, S., *Comentarios al Código Civil...*, op.cit. (1ª ed., 1993), T. XVII, Vol. 1º A, p. 183.

<sup>703</sup> FIKENTSCHER, W., *Schuldrecht*, op.cit., nm 106 (p. 95). En definitiva, como pone de relieve HUECK, el contrato normativo deja el “sí” (*das Ob*) de la conclusión del contrato futuro a la libre decisión de las partes (*Normenverträge*, 1923, citado por GUGLIEMETTI, G., *I contratti...*, op.cit., p. 30 [nota 2]). Cfr. también SCHMIDT, K., *Handelsrecht*, op.cit., p. 599.

<sup>704</sup> A favor de la naturaleza contractual del contrato normativo se expresa DE LA CUESTA SÁENZ, J.Mª., “Contratos normativos”, en: SÁNCHEZ DOMINGO, R. (Coord.), *Estudios sobre el ordenamiento jurídico español: libro conmemorativo del X aniversario de la Facultad de Derecho*, Universidad de Burgos, Burgos 1996, pp. 65 y ss.

<sup>705</sup> Así, LACRUZ BERDEJO, J.L., ET AL., *Elementos de Derecho civil*, Tomo II, Vol. 1º, op.cit., p. 346. En sentido parecido, Díez-PICAZO, L., *Fundamentos...*, op.cit., Vol. I, pp. 433 y s., al entender que “surge la obligación de dar a los futuros contratos, que en sí mismos son voluntariamente concertados, el contenido establecido en el caso de que se concluyan”; FIKENTSCHER, W., *Schuldrecht*, op.cit., nm 106 (p. 95). Al parecer también, GALGANO, F., *Il contratto*, op.cit., p. 25; aunque sin que les sea de aplicación las normas generales sobre contratos, ATAZ LÓPEZ, J., “Artículo 1.254”, en: ALBALADEJO, M. / DÍAZ ALABART, S., *Comentarios al Código Civil...*, T. XVII, Vol. 1º A, op.cit., p. 72. *Contra*, con detalle, GUGLIEMETTI, G., *I contratti...*, op.cit., pp. 76 y ss. Parte igualmente de la ausencia de obligaciones para las partes, NEBREA PÉREZ, J.Mª., *Manual de Derecho de la contratación privada y pública*, Iustel, Madrid 2005, p. 205.

<sup>706</sup> Como pone de manifiesto GUGLIEMETTI (*I contratti...*, op.cit., p. 84), la celebración de un contrato normativo no sólo no limita la libertad de celebrar o no el contrato definitivo (*Abschlussfreiheit*), sino ni siquiera restringe la libertad de darle un contenido determinado (*Gestaltungsfreiheit*), por cuanto las partes pueden modificar el contenido de aquél antes de celebrar el contrato definitivo.

Sea como fuere, creemos que, desde el punto de vista de la libertad de la autonomía privada, nada obsta a que las partes puedan determinar *a priori* el contenido de los contratos que pretenden celebrar en el futuro.<sup>707</sup> De ahí que la incorporación de lo dispuesto en el CUU al concreto contrato de utilización que se celebre entre sujetos a él adheridos ha de entenderse válidamente pactada. Y a ello tampoco obsta, a nuestro entender, el hecho de que lo dispuesto en el Contrato Uniforme de Utilización no es, en rigor, fruto de una negociación *inter partes*, porque no por ello puede negarse la naturaleza contractual del vínculo (al tratarse de un contrato de estructura abierta).

A modo de conclusión cabe afirmar que el Contrato Uniforme presenta, respecto de las cláusulas destinadas a formar parte de los futuros contratos de utilización entre empresas adheridas, todas las características de un contrato normativo privado o contrato marco. Como consecuencia, dichas cláusulas se incorporarán al concreto contrato de utilización sin necesidad de un cláusula de incorporación específica<sup>708</sup>, todo ello sin perjuicio de que las partes puedan negociar unas cláusulas que deroguen lo dispuesto en él (art. 2.3 CUU). De entre los diferentes tipos de contratos normativos<sup>709</sup> la parte dispositiva del Contrato Uniforme de Utilización se enmarca en la categoría de los contratos normativos bilaterales o internos, en la medida en que, en principio y con las matizaciones que más adelante se verán, las partes del futuro contrato de utilización son las mismas que las del propio contrato normativo. A la calificación del acuerdo como bilateral no se opone el hecho de que a un contrato de estructura abierta se hubiera adherido una multitud de sujetos, puesto que, como se vio en su momento, un contrato se califica como bilateral o plurilateral en atención, no al número de sujetos que intervienen, sino al de posiciones contractuales. Y posiciones contractuales sólo hay dos, la del titular del vagón y la de la empresa ferroviaria que presta la tracción, con independencia de que algunas de las empresas adheridas (*id est*, aquellas empresas

---

<sup>707</sup> Así también, BACHMANN, G., *Private Ordnung*, op.cit., p. 264, quien, a la vista de lo dispuesto en el § 305.3 BGB que reconoce la validez de los pactos sobre el contenido de contratos futuros, no ve necesario pronunciarse sobre la naturaleza jurídica concreta del contrato marco. Cfr. asimismo LACRUZ BERDEJO, J.L., ET AL., *Elementos de Derecho civil*, Tomo II, Vol. 1º, op.cit., p. 346.

<sup>708</sup> Así, expresamente, GALGANO, F., *Il contratto*, op.cit., pp. 25 y s.; GUGLIELMETTI, G., *I contratti...*, op.cit., pp. 133 y ss. Al parecer también, FIKENTSCHER, W., *Schuldrecht*, op.cit., nm 109 (p. 96).

<sup>709</sup> GUGLIELMETTI (*I contratti...*, op.cit., *passim*) distingue entre contratos normativos unilaterales, bilaterales y colectivos, dedicando la mayor parte de su obra a los contratos bilaterales y unilaterales individuales, reservándose esta última denominación a aquellas situaciones en las que las partes del contrato definitivo no son las mismas que las del contrato normativo y se pacta la aplicación de condiciones idénticas en los diversos contratos celebrados con terceros (pp. 48 y ss.).

ferroviarias que sean, al propio tiempo, titulares de vagones) podrán ocupar una u otra de ellas, en función de cuál sea su papel en el concreto contrato de utilización.

Ello no obstante, como quiera que en cada una de las posiciones contractuales se agrupan varios sujetos, el Contrato Uniforme de Utilización es, además de bilateral, colectivo y no individual. No se suscitan, sin embargo, las dudas planteadas por GUGLIELMETTI<sup>710</sup> acerca de si aquellas empresas parte del contrato normativo que no participan en el contrato definitivo pueden solicitar la indemnización de daños y perjuicios causados por la inobservancia, a la hora de celebrarse el concreto contrato de utilización, de las reglas previstas en el CUU, puesto que éste precisamente autoriza a las partes contratantes para que modifiquen lo dispuesto en él en sus relaciones negociales particulares (art. 2.3 CUU).

Las principales consecuencias que derivan de la calificación de la parte dispositiva del CUU como contrato normativo bilateral colectivo son dos. La primera y más importante es la que se ha adelantado en el párrafo antecedente: el contenido del Contrato Uniforme de Utilización se incorpora al contrato definitivo sin necesidad de que las partes pacten una cláusula expresa al respecto. Se está, pues, ante un acuerdo anticipado sobre el contenido de un contrato futuro<sup>711</sup> que, como se ha visto, ha de entenderse válido en cuanto expresión lícita de la autonomía de la voluntad de las partes. En particular, ha de entenderse válidamente incorporada la elección de foro en el artículo 32 CUU, por lo que deviene inaplicable la competencia especial del artículo 5.1 del Reglamento n° 44/2001<sup>712</sup> en virtud de sumisión expresa de conformidad con el artículo 23 del Reglamento, por lo que el Tribunal competente en caso de litigio entre las partes del concreto contrato de utilización será el de la sede del demandado.<sup>713</sup>

---

<sup>710</sup> *I contratti...*, op.cit., pp. 49, 237 y ss.

<sup>711</sup> Al respecto vid. la referencia en BACHMANN, G., *Private Ordnung*, op.cit., p. 264 (nota 27).

<sup>712</sup> Reglamento (CE) n° 44/2001 del Consejo, de 22 de diciembre de 2000, relativo a la competencia judicial, el reconocimiento y la ejecución de resoluciones judiciales en materia civil y mercantil, publicado en el DO L 12, de 16 de enero de 2001, pp. 1 y ss.

<sup>713</sup> En sentido parecido, para la elección de ley aplicable, VON HOFFMANN, B., “Der internationale Schiedsrichtervertrag – Eine kollisionsrechtliche Skizze”, en: PLANTEY, A. / BÖCKSTIEGEL, K.-H. / BREDOW, J. (Dirs.), *Festschrift für Ottoarndt Glossner zum 70. Geburtstag*, Verlag Recht und Wirtschaft, Heidelberg 1994, p. 150.

La segunda consecuencia es que lo dispuesto en el Contrato Uniforme de Utilización no ha de influir sobre el contenido de las relaciones que las empresas adheridas puedan entablar con terceros. Obviamente, el contenido del CUU no puede ser oponible frente a terceros no adheridos (art. 1.257, ap. 1º, Cc)<sup>714</sup> –excepción hecha, con las matizaciones que más adelante se expondrán, del arrendatario como derechohabiente del poseedor–, pero tampoco se obliga, con buen criterio y a diferencia de lo que ocurría con el contenido de los contratos de matriculación en la ficha UIC nº 433, a las empresas adheridas a que pacten con terceros bajo las condiciones previstas en el CUU (contrato normativo unilateral). Y ello porque, a la vista de que una gran mayoría de las empresas ferroviarias y de titulares de vagones a nivel europeo son partes contratantes del CUU, se estaría ante un cártel de condiciones que podría contravenir, al menos en aquéllas cláusulas que no supongan una reproducción de los textos legales en la materia –*id est*, cláusulas meramente declarativas<sup>715</sup>– lo dispuesto en el artículo 81 TCE o en los preceptos correspondientes del Derecho nacional aplicable (en España, art. 1.1 lit. a de la Ley 15/2007, de 3 de julio, de defensa de la competencia). Por razones parecidas, las asociaciones representativas de las empresas ferroviarias y de los titulares de vagones se han abstenido, a la hora de redactar el modelo de Contrato Uniforme de Utilización, de incluir estipulaciones acerca de las condiciones de explotación de los vagones en tráfico nacional e internacional<sup>716</sup> como podría ser una tarifa única en materia de precios.

A ello tampoco obsta que el artículo 17 CUU dispone que “[l]e présent contrat s’applique également aux wagons appartenant à des détenteurs non adhérent au CUU”, puesto que es requisito para tal aplicación que el vagón hubiera sido aceptado por una empresa ferroviaria adherida y, lo que es más importante, quien resulta obligado por lo dispuesto en el CUU es la empresa ferroviaria, que será considerada como poseedora del vagón aceptado, frente a las demás empresas (ferroviarias) adheridas. No queda afectada, por

---

<sup>714</sup> Al contrario de lo que ocurre en la negociación colectiva, por cuanto, como se ha visto, la ley declara la eficacia de los convenios colectivos incluso frente a aquéllas personas que no hubieran intervenido directamente en su celebración.

<sup>715</sup> Téngase presente que buena parte del clausulado previsto en el CUU reproduce de forma casi literal lo dispuesto en las Reglas Uniformes CUV. Dado que el ámbito de aplicación de éstas se limita, sin embargo, a las relaciones internacionales en el marco de las Reglas Uniformes CIM, no necesariamente ocurre lo mismo respecto del Derecho nacional en las relaciones meramente internas. Sobre esta cuestión en la regulación sobre condiciones generales de la contratación vid., asimismo, DUQUE DOMÍNGUEZ, J.F., “Consideraciones introductorias...”, op.cit., pp. 657 y s.

<sup>716</sup> Así también, LEHMAN, J.-P., “«Einstellungsvertrag»...”, op.cit., p. 78.

tanto, la relación que pueda existir entre dicha empresa ferroviaria y el titular no adherente, y ésta se regirá exclusivamente por lo dispuesto en el contrato que se hubiera celebrado entre ellos (art. 1.1 CUU).<sup>717</sup>

Un tercero no adherente –ya sea una empresa ferroviaria, ya sea un poseedor de vagones– puede quedar sujeto, sin embargo, a lo dispuesto con carácter general en el Contrato Uniforme de Utilización en la medida en que su contenido es incorporado, bien íntegramente, bien en parte, al concreto contrato de utilización que celebre con otra empresa, adherida o no al CUU. Si puede apreciarse, además, el cumplimiento de los requisitos de predisposición y de imposición, la incorporación del clausulado uniforme podrá ser objeto de control por parte de los órganos jurisdiccionales sin que proceda, al menos en España, fiscalización alguna de su contenido por no intervenir ningún consumidor o usuario.

Finalmente, conviene reparar en una cuestión que puede llegar a tener cierta relevancia en la práctica. Descartada la naturaleza del Contrato Uniforme de Utilización como condiciones generales de la contratación, ha de dilucidarse cuáles son las consecuencias si cualquiera de las partes del concreto contrato de utilización ha dispuesto para este tipo de contratos unas condiciones generales de la contratación que pretende imponer a la contraparte.<sup>718</sup> El supuesto no tiene fácil solución, por cuanto el tantas veces citado artículo 2.2 CUU faculta a las partes adherentes a pactar unas cláusulas que deroguen lo estipulado en el Contrato Uniforme, y habría que preguntarse si la incorporación de condiciones generales impuestas por una de las partes cumple lo establecido en el artículo 2.2 CUU para que las disposiciones de aquél no se apliquen.

Con todo, creemos que de lo dicho hasta aquí sobre la naturaleza jurídica del Contrato Uniforme de Utilización deriva que lo dispuesto en él –como contrato normativo y carente, por tanto, de las nociones de predisposición e imposición– ha de prevalecer sobre cualquier

---

<sup>717</sup> Lo dispuesto en el Contrato Uniforme de Utilización puede tener, sin embargo, cierta incidencia sobre la reclamación del tercero por daños en el vagón, en la medida en que la Ley del foro admite, bien la cesión de la acción contra el verdadero causante del daño (vid., p.ej., la STS 1001/2002, de 28 de octubre [RJ 2002\9136], FJ 3º), bien la liquidación del daño por cuenta de un tercero (*Drittschadensliquidation*). Sobre la aplicación del instituto de la *Drittschadensliquidation* en el ámbito del Derecho del transporte vid., entre nosotros, RECALDE CASTELLS, A., “Conocimiento de embarque y acción por pérdidas y averías: cuestiones de legitimación activa”, en: *RDM*, núm. 193-194 (1989), pp. 741 (nota 43) y 764 (nota 114).

<sup>718</sup> El artículo 27.4 CUU se refiere expresamente a la existencia de unas “*conditions générales de vente*” por parte de la empresa ferroviaria que utiliza el vagón.



cláusula de un pliego de condiciones generales que se pretenda incorporar al contrato definitivo y contradiga el tenor de alguna de las disposiciones del CUU<sup>719</sup>. En particular, no puede entenderse válidamente derogada en condiciones generales la obligación de contratar por parte de las empresas ferroviarias aun cuando, con carácter general, habría de entenderse que los aspectos relativos a la celebración del contrato pueden ser objeto de regulación en condiciones generales<sup>720</sup>. También en este caso, entendemos que una excepción a la obligación general de contratar sólo puede pactarse individualmente entre las partes de los futuros contratos de utilización; pacto que, sin embargo, puede a su vez revestir la naturaleza de un contrato normativo.

Como no puede ser de otra forma, dichos clausulados conservan su eficacia en las relaciones contractuales con terceros no adherentes al CUU, siempre y cuando puedan considerarse válidamente incorporados al contrato en aplicación de la legislación vigente en materia de condiciones generales de la contratación.

### ***cc) El Contrato Uniforme de Utilización como contrato preliminar mixto***

En el ámbito de los contratos de distribución comercial, la doctrina comparada se refiere con frecuencia a una categoría dogmática diferente de los contratos normativos, el llamado “contrato cuadro” o contrato preliminar mixto<sup>721</sup>. Respecto de éste se afirma que, como

---

<sup>719</sup> Es por ello que las empresas ferroviarias que, además de adherirse al Contrato Uniforme, han predispuesto un clausulado general de pretendida aplicación preferente respecto de lo dispuesto en el CUU (cfr., p.ej., las *Bedingungen der Railion Deutschland AG für die Verwendung von Wagen*, o las *Conditions particulières Utilisation des wagons par la SNCF, Entreprises ferroviaire* que, a pesar de su nombre, no dejan de ser condiciones generales de la contratación) harían bien en exigir que la contraparte en el contrato acepte expresamente las cláusulas de contenido divergente o promueva la celebración de un nuevo contrato normativo sobre el particular, so pena de ver inaplicado su pliego de condiciones si el Tribunal que conoce del litigio sigue el criterio aquí defendido.

<sup>720</sup> Así, ALFARO ÁGUILA-REAL, J., *Las condiciones generales...*, op.cit., p. 119; ID., “Artículo 1...”, op.cit., p. 109. *Contra*, DíEZ-PICAZO, L., *Fundamentos...*, op.cit., Vol. I, p. 456, quien entiende que las condiciones generales que cumplen los requisitos legales son fuentes de integración del contrato y, como tales, “no pueden regular fases anteriores al momento de la celebración del contrato”.

<sup>721</sup> PARDOLESI, R., *I contratti di distribuzione*, Jovene, Nápoles 1979, citado por GARCÍA-CRUCES GONZÁLEZ, J.A., *El contrato de factoring*, Tecnos, Madrid 1990, pp. 98 y s. Sobre esta cuestión vid., asimismo, CAGNASSO, O., “Concessione di vendita”, en: ID. / IRRERA, M., *Concessione di vendita, merchandising, catering*, Giuffrè, Milán 1993, pp. 36 y ss.; así como las referencias en DE PEPPO, F., “Art. 59”, en: BALDI, M. / TOMEI, R., *La disciplina dei contratti pubblici*, IPSOA, Milanofiori 2007, p. 577 (nota 21).

contrato de coordinación, participa del carácter propio de los contratos normativos en la medida en que presenta las nociones de preordenación y desarrollo de las futuras relaciones comerciales, pero también del de los contratos preliminares por cuanto crea, al propio tiempo, la obligación de celebrar negocios jurídicos en el futuro.<sup>722</sup>

Si aceptamos la existencia de la categoría de los contratos cuadro como contrato preliminar mixto que presenta elementos tanto del contrato normativo como del *pactum de contrahendo*, creemos poder afirmar que el Contrato Uniforme de Utilización pertenece precisamente a esta categoría en la medida en que disciplina el contenido de los futuros contratos de utilización y establece, al propio tiempo, una obligación de contratar a cargo de las empresas ferroviarias. Ésta, sin embargo, es un mero elemento natural del contrato cuadro y puede ser derogada, bien por algunas de las partes contratantes de común acuerdo y para sus relaciones bilaterales, bien por la empresa ferroviaria mediante la denuncia del Contrato Uniforme de Utilización<sup>723</sup>.

### **2.1.2 Consideraciones críticas sobre la estructura del Contrato Uniforme de Utilización**

Dejando de lado por el momento la relación estructural y funcional que une el Contrato Uniforme de Utilización y los distintos contratos concretos de utilización del vagón, conviene realizar algunas observaciones sobre la estructura misma del CUU. Tal y como se ha intentado demostrar a lo largo de las páginas precedentes, el Contrato Uniforme representa un

---

En Francia, donde ha de buscarse, al parecer, el origen de la expresión, el término “*contrat-cadre*” no significa, en rigor, más que contrato marco. Ello no obstante, en los contratos de distribución comercial, se entiende inherente a la noción de *contrat-cadre* la obligación por parte del principal de atender las peticiones de suministro del distribuidor. Al respecto cfr., asimismo, el art. 4:201 de los *Principles of European Law: Commercial Agency, Franchise and Distribution Contracts*, de acuerdo con el que “[l]e distributeur doit fournir les produits commandés par le distributeur dans la mesure du possible et à condition que la commande soit raisonnable” (citado según HESSELINK, M.W. / RUTGERS, J.W. / BUENO DÍAZ, O. / SCOTTON, M. / VELDMAN, M., *Principles of European Law. Commercial Agency, Franchise and Distribution Contracts*, Sellier, Munich 2006, p. 37).

<sup>722</sup> La existencia de contratos normativos que obligan a celebrar contratos en el futuro es aceptada, asimismo, por SCHMIDT (*Handelsrecht*, op.cit., p. 598) quien se refiere a ellos como *Vor- und Rahmenverträge*.

<sup>723</sup> Con carácter general sobre esta cuestión en los contratos cuadro vid. BOCHICCHIO, F., “Il contratto quadro nell’ambito dei contratti d’impresa”, en: *Il Diritto Fallimentare e delle Società Commerciali*, núm. 5/2002, pp. 900 y s.

negocio jurídico complejo que reúne las características de diferentes categorías dogmáticas elaboradas en el seno de la teoría general de los contratos. Así, algunos preceptos del Capítulo I y el Anexo 8 al CUU pueden enmarcarse en lo que la doctrina ha venido en llamar contratos plurilaterales de carácter asociativo, mientras que la mayor parte de las cláusulas del Contrato Uniforme están llamadas a integrar el contenido de los concretos contratos de utilización que se celebren entre las empresas adheridas y revisten así la naturaleza de un contrato normativo. Finalmente, los artículos 10 y 11 CUU configuran, con carácter general, una obligación de contratar a cargo de las empresas ferroviarias adheridas y pueden calificarse de *pactum de contrahendo* unilateral en sentido lato. Este triple régimen no ha encontrado, sin embargo, su reflejo en la estructura del Contrato Uniforme de Utilización. Creemos, por ello, que hubiera sido preferible, en aras de una mayor claridad expositiva, dividir el CUU en tres partes claramente diferenciadas.

La primera de ellas recogería el contenido “institucional” del acuerdo, esto es, todas aquellas cláusulas que afectan a la relación negocial plurilateral del contrato. A tal efecto habría de reformularse el objeto del acuerdo –que, hasta la fecha, se encuentra referido exclusivamente a la parte normativa del contrato (art. 1.1 CUU)<sup>724</sup>– para dar cabida al fin común perseguido por las partes. Por su parte, los apartados 3 y 4 del artículo 1 deberían reubicarse, por cuanto no forman parte del objeto del contrato sino, en todo caso, de su ámbito de aplicación, y los apartados 2 y 4 del artículo 2 CUU (que, aun encontrándose en el artículo correspondiente, no se refieren al “*Champ d’application*”) deberían constituir un artículo propio y ampliarse con tal de regular con más claridad el régimen de adhesión al contrato. También integrarían esta parte organizativa los artículos 3 a 5 CUU, así como, en virtud de la remisión efectuada en el artículo 4 CUU, el Reglamento interno recogido en el Anexo 8 al CUU. Finalmente, también deberían integrarse en esta primera parte, relativa a las relaciones entre todos los contratantes, las disposiciones del capítulo VIII (*Dispositions diverses*), salvo el artículo 29 (*Directives de chargement*) que sólo cobra sentido en el marco de la celebración de un contrato de utilización.

---

<sup>724</sup> En efecto, como se ha visto, el art. 1.1 CUU rige que “[l]e présent contrat, les annexes comprises, règle les conditions de remise des wagons pour utilisation en tant que moyen de transport par les E[ntreprises]F[erroviaires] en trafic national et international dans le champ d’application de la COTIF en vigueur” y añade que “[l]es conditions commerciales d’utilisation de wagons n’entrent pas dans les dispositions du présent contrat”.

Una segunda parte debería regular los aspectos fundamentales –la parte general– del Contrato Uniforme de Utilización en cuanto contrato preliminar mixto y debería comprender los actuales artículos 1.2, 2.1 y 2.3 CUU. También deberían integrarse en esta parte los artículos 10 y 11 CUU que, como se ha visto, determinan el contenido de la obligación de contratar asumida por las empresas ferroviarias que se adhieran al Contrato Uniforme de Utilización.

La tercera y última parte debería recoger aquellas cláusulas que, en ausencia de estipulación en sentido contrario entre las partes del concreto contrato de utilización, han de integrar el contenido de éste. Esta parte vendría formada por todas las demás cláusulas del contrato, así como el contenido de los Anexos 3 a 7 y 9 a 12 al CUU. Se trata, por tanto, del auténtico “contrato uniforme de utilización”, pues recoge todos aquellos preceptos cuya aplicación está ligada a la celebración del contrato de utilización y debe integrar el contenido de éste. A ello no obsta que algunas de las cláusulas se refieran a obligaciones en cierta medida precontractuales con respecto a éste<sup>725</sup>, puesto que –al igual que ocurre con las condiciones generales de la contratación que se refieran a la celebración del contrato– no por ello dejan de tener la consideración de condiciones generales en sentido lato (frente a las condiciones generales en sentido estricto, que resultan sujetas a la legislación en materia de condiciones generales de la contratación), a diferencia de las condiciones particulares pactadas entre las partes<sup>726</sup>.

## **2.2 Relación funcional entre el Contrato Uniforme de Utilización y el concreto contrato de utilización**

Ya se ha visto que la utilización de vagones particulares en el marco del Contrato Uniforme de Utilización responde a una relación negocial compleja que participa de las características

---

<sup>725</sup> Cfr., p.ej., los artículos 8 (marcaje de los vagones) y 27, apartados 4 a 6 (contratación de un seguro de responsabilidad para el vagón) CUU.

<sup>726</sup> No debe confundirse la terminología aquí empleada con la distinción tradicional entre condiciones generales de los contratos y condiciones generales de la contratación (sobre esta cuestión vid. ALFARO ÁGUILA-REAL, J., *Las condiciones generales...*, op.cit., pp. 149 y ss.). Nos referimos al contenido normativo del Contrato Uniforme de Utilización que, aunque no reviste las especialidades propias de las condiciones generales de la contratación, representa el clausulado general de los concretos contratos de utilización del vagón.

de un contrato plurilateral de carácter asociativo y de un contrato preliminar mixto. Se trata, en todo caso, de un contrato preliminar respecto del de utilización como contrato definitivo.

Las cláusulas que concretan aquella relación entre las partes que podríamos denominar “institucional” no influyen directamente, ni en la celebración, ni en el contenido del concreto contrato de utilización, por lo que deben considerarse excluidos de la relación funcional que une el CUU y el contrato definitivo. Ésta, por su parte, ha quedado expuesta con suficiente claridad en los apartados que anteceden, y sólo procede aquí reiterar los resultados e introducir las matizaciones pertinentes. En este sentido cabe afirmar que, debido al propio carácter de contrato normativo, la *función* del “auténtico” Contrato Uniforme de Utilización (*id est*, las cláusulas destinadas a formar parte del contrato definitivo, salvo pacto expreso en contrario) ha de buscarse en la integración del contenido del concreto contrato de utilización. Los artículos 10 y 11 CUU, por su parte, están destinados a cumplir una finalidad distinta en la medida en que no inciden sobre el contenido del futuro contrato de utilización sino sobre su celebración por cuanto configuran una auténtica obligación de contratar (no, por tanto, una obligación abstracta de aceptar el vagón, como dispone el artículo 10 CUU) por parte de las empresas ferroviarias que se hubieran adherido al Contrato Uniforme.

Por su parte, es justo señalar que la integración de las disposiciones del Contrato Uniforme de Utilización en el concreto contrato de utilización no se hace depender de que éste sea celebrado efectivamente entre el poseedor del vagón y la empresa ferroviaria, sino que descansa sobre un dato objetivo como es la titularidad del vagón. En este sentido, cabe afirmar que, con independencia de quién celebre el futuro contrato de utilización, serán de aplicación las cláusulas que disciplinan la relación entre poseedor y empresa ferroviaria adheridos, por lo que ambos podrán compelerse mutuamente al cumplimiento de las obligaciones derivadas del Contrato Uniforme de Utilización (en particular, las reglas en materia de responsabilidad), aun cuando el poseedor no hubiera participado directamente en la contratación, pero sí ha consentido en ella. Éste es el caso, señaladamente, cuando el contrato de utilización es celebrado por el arrendatario del vagón (quien celebrará el contrato, por tanto, también en nombre y por cuenta del poseedor), dando lugar a una relación triangular, en cuya virtud el arrendatario asume las obligaciones propias del contrato de utilización (y algunos de los derechos y obligaciones dispuestos en el CUU en virtud de su Anexo 2), mientras que el

poseedor quedará vinculado, para con la empresa ferroviaria, por lo dispuesto en el Contrato Uniforme.

El resultado no puede ser distinto si el contrato de utilización es concluido por una empresa ferroviaria por indicación o con consentimiento del poseedor.<sup>727</sup> Si bien todo apunta a que, en este caso, el contrato se celebra por cuenta del poseedor<sup>728</sup>, nada obsta a que, en virtud de lo pactado entre las partes, la empresa ferroviaria asuma las obligaciones del contrato de utilización celebrado con otra empresa ferroviaria en la cadena de utilización. Pero también aquí, el poseedor quedará vinculado, respecto de la segunda empresa ferroviaria, por lo dispuesto en el Contrato Uniforme de Utilización.<sup>729</sup>

## **II. Los elementos esenciales del Contrato Uniforme: consentimiento, objeto y causa**

Dispone el artículo 1.261 Cc que en cualquier contrato deberán concurrir, con tal de considerarse válidamente celebrado, los siguientes requisitos: 1.º) El consentimiento de los contratantes; 2.º) Un objeto cierto que sea materia del contrato; y 3.º) Una causa de la obligación que se establezca. Estas cuestiones se han tratado con cierto detalle en los epígrafes precedentes, pero creemos conveniente recapitular en este punto los aspectos más relevantes, aplicados al caso que aquí nos interesa.

---

<sup>727</sup> A ello apunta lo dispuesto en el art. 16 *a contrario* CUU, que hace responder a la empresa ferroviaria que hubiera entregado el vagón a otra empresa ferroviaria sin estar autorizado para ello. Por otra parte, del tenor del art. 9.4 CUU (“*La requête d’un détenteur interdisant la remise de ses wagons à certaines E[ntreprises]F[erroviaires] adhérentes ou tierces est à satisfaire*”) parece desprenderse que, salvo disposición expresa en contrario, el poseedor consiente en la entrega del vagón a otras empresas ferroviarias en el cumplimiento de las obligaciones derivadas del contrato de utilización.

<sup>728</sup> Ello deriva del tenor del art. 24 CUU, de acuerdo con el que la empresa ferroviaria que entregue el vagón a otra empresa ferroviaria no asume las consecuencias de dicha contratación frente al poseedor.

<sup>729</sup> Sobre ambas cuestiones vid., con detalle, *infra*, sub Cap. IV, II.

## 1. El consentimiento de las partes

En cuanto al primer requisito, el consentimiento de las partes, el artículo 1.262 Cc dispone que éste “*se manifiesta por el concurso de la oferta y de la aceptación sobre la cosa y la causa que han de constituir el contrato*”. Ahora bien, la forma de prestar el consentimiento prevista en el Contrato Uniforme de Utilización no responde al cauce considerado típico en el Derecho común, sino que se asemeja en cierta medida al modo de celebrarse los Tratados internacionales entre Estados soberanos. Una vez elaborado en el seno de las asociaciones más representativas de empresas ferroviarias, de un lado, y de titulares de vagones particulares, de otro, el contrato quedó abierto para la adhesión de cuantas empresas (ferroviarias y poseedoras de vagones) quisieran celebrarlo.

Ello no obstante, en rigor, no puede hablarse de adhesión al contrato en tanto que éste no se hubiera perfeccionado, por lo que la validez inicial del contrato habría de fundamentarse sobre el concurso de las voluntades de, al menos, dos empresarios, de difícil encaje en el esquema tradicional de la formación de los contratos privados mediante la aceptación de una oferta previamente emitida. Creemos, en consecuencia, que la necesidad de que concurren oferta y aceptación ha de matizarse en atención al hecho mismo de que el Contrato Uniforme presenta los rasgos típicos de un contrato plurilateral, por lo que el contrato ha de entenderse celebrado en cuanto las partes presten su consentimiento en torno a los elementos esenciales del contrato<sup>730</sup>, con independencia de quien lo hubiera redactado.

Y es en este punto donde adquiere importancia lo dispuesto en el artículo 35 CUU, de acuerdo con el que “[l]e présent contrat entre en vigueur le 01.07.2006”, en la medida en que, de acuerdo con la opinión aquí patrocinada, las partes disponían de tiempo hasta la citada fecha para prestar su consentimiento en el sentido propuesto. Una vez entrado en vigor –*id est*, perfeccionado entre las partes que hubieran prestado su consentimiento con anterioridad al 1 de julio de 2006<sup>731</sup>– sólo cabe la adhesión al contrato que reviste, ahora sí, la forma de la

---

<sup>730</sup> Así, para el contrato de sociedad, BROSETA PONT, M. / MARTÍNEZ SANZ, F., *Manual de derecho mercantil*, Vol. 1, op.cit., pp. 292 y s.

<sup>731</sup> Ha de entenderse pactado, por ello, un término negocial (o de eficacia) suspensivo o dilatorio, en cuya virtud el vínculo obligatorio no nace sino al vencimiento de aquél, otorgándose a las partes una mera expectativa de la posición jurídica que será definitiva cuando se cumpla el término. Sobre esta cuestión vid. LACRUZ BERDEJO, J.L., ET AL., *Elementos de Derecho civil*, Tomo II, Vol. 1º, op.cit., p. 471.

aceptación de una oferta dirigida al público en general o, *rectius*, a un círculo determinado de personas, las empresas ferroviarias y aquellas que fueran poseedoras de vagones (particulares).

## 2. El objeto del contrato

El objeto del Contrato Uniforme de Utilización como elemento esencial del mismo no deja de suscitar dudas acerca de su validez, si se toma como referencia el tenor literal del art. 1.271 Cc en cuya virtud aquél vendrá constituido por las cosas (ap. 1) y los servicios (ap. 3) a las que se refiere el contrato. Y ello porque las categorías dogmáticas en las que puede enmarcarse el Contrato Uniforme (contrato plurilateral y contrato preliminar mixto) están, en buena medida, en el origen de la necesidad de reformular la teoría del objeto del contrato y, como tal, han sido discutidos ampliamente en la doctrina civilística.<sup>732</sup>

En cuanto al aspecto plurilateral o institucional del Contrato Uniforme de Utilización habría que distinguir entre el objeto del propio contrato de tipo asociativo y el de las obligaciones de las partes contratantes, constituyendo éstas el objeto de aquél<sup>733</sup>. Puesto que la única obligación de las partes en este momento consiste en la contribución a sufragar los gastos originados por la Oficina CUU con el fin de garantizar un desarrollo adecuado del Contrato Uniforme como fin común, éste ha de considerarse, a la vez, el objeto del CUU. El objeto de la obligación de los empresarios adheridos, por su parte, es la contribución a los gastos de la Oficina –*rectius*, según la opinión aquí defendida, la celebración del contrato de mandato con el titular de ésta– que se traduce en una provisión de fondos al mandatario en virtud del mandato, aun cuando no exista ningún patrimonio común al que se destinen dichas contribuciones. La relevancia que se atribuye a la obligación de aportar dichos fondos queda patente si se tiene en cuenta que es ésta la única obligación asumida por las partes cuyo incumplimiento puede comportar la exclusión del obligado rebelde de la comunidad de contrantes.

---

<sup>732</sup> Así, Díez-PICAZO, L., *Fundamentos...*, op.cit., Vol. I, pp. 230 y s.

<sup>733</sup> En este sentido, igualmente para el contrato de sociedad, BROSETA PONT, M. / MARTÍNEZ SANZ, F., *Manual de derecho mercantil*, Vol. 1, op.cit., p. 293; SAP Navarra núm. 231/2005, de 13 de diciembre (JUR 2007\92926), FJ 2º.



El objeto del contrato preliminar mixto que subyace en el Contrato Uniforme resulta igualmente difícil de determinar. Sin duda, ambas manifestaciones de dicho contrato preliminar (la eficacia creadora de obligaciones del *pactum de contrahendo* unilateral y la función integradora del contrato normativo) se proyectan sobre el contrato definitivo<sup>734</sup>. No por ello, sin embargo, éste ha de considerarse el objeto del contrato preparatorio, sino que, en el caso del *pactum de contrahendo*, lo es la celebración del contrato futuro<sup>735</sup>. Por razones parecidas, el objeto del *pactum de modo contrahendi* tampoco puede serlo el contrato definitivo sino, en todo caso, su contenido. Aunando ambas concepciones y aplicándolas al caso que aquí nos interesa creemos que como objeto del contrato preliminar mixto deberá considerarse la celebración de un número indeterminado de contratos futuros con el contenido prefijado en el Contrato Uniforme de Utilización.

### 3. La causa del contrato

Como es bien sabido, el problema de la causa no se presenta con la misma intensidad en todos los ordenamientos jurídicos. Baste con señalar que la concepción del negocio jurídico que (como consecuencia de la labor efectuada en el seno de la pandectística alemana) se ha plasmado en los Códigos de origen germánico prescinde de la causa como elemento esencial del negocio y ésta –*rectius*, su ausencia– sólo se contempla en el ámbito de las *condictiones* como causa de la atribución patrimonial y no del negocio en sí.<sup>736</sup>

---

<sup>734</sup> El “*Vertrag als Vertragsgegenstand*” de ROTHER y SANTOS BRIZ o, como en ocasiones se le denomina en la doctrina argentina, el contrato reflexivo (o con objeto reflexivo) por venir referido a otro contrato (así, SOZZO, G., “Los contratos reflexivos (como estrategia de la racionalidad reflexiva)”, en: KEMELMAJER DE CARLUCCI, A. [Coord.], *Edición Homenaje Jorge Mosset Iturraspe*, Universidad Nacional del Litoral, Santa Fe 2005, pp. 497 y ss.).

<sup>735</sup> En este sentido, DíEZ-PICAZO, L., *Fundamentos...*, op.cit., Vol. I, p. 230.

<sup>736</sup> Sobre esta cuestión vid., en particular, MAZZA, F., *Kausale Schuldverträge: Rechtsgrund und Kondizierbarkeit*, Mohr Siebeck, Tübinga 2002, pp. 144 y ss. Con carácter general, por todos, FIKENTSCHER, W., *Schuldrecht*, op.cit., pp. 671 y ss.; FLUME, W., *Studien zur Lehre von der ungerechtfertigten Bereicherung*, Mohr Siebeck, Tübinga 2003, pp. 92 y ss.; MEDICUS, D., *Bürgerliches Recht*, 21ª ed., Carl Heymanns Verlag, Colonia / Berlín / Munich 2007, pp. 415 y ss. Entre nosotros, DE CASTRO Y BRAVO, F., *El negocio jurídico*, op.cit., pp. 174 y s.; DíEZ-PICAZO, L., *Fundamentos...*, op.cit., Vol. I, p. 269. Fuera del ámbito concreto de las *condictiones*, tampoco puede negarse la importancia que adquiere la causa de la obligación en el instituto del *Wegfall der Geschäftsgrundlage* (en esencia, la cláusula *rebus sic stantibus*). Al respecto, por todos, HUBER, U., *Handbuch des Schuldrechts. Leistungsstörungen*, Vol. I, J.C.B. Mohr, Tübinga 1999, pp. 656 y ss.

Pero dada la necesidad de que, en España, la causa es un elemento esencial de todo negocio jurídico (art. 1.261, 3ª Cc), conviene analizar brevemente –con independencia de la Ley concreta que pueda resultar de aplicación al Contrato Uniforme– cuál es la que subyace al Contrato Uniforme de Utilización como negocio jurídico *inter vivos*. Frente a las tradicionales posturas subjetiva (el fin perseguido por los contratantes)<sup>737</sup> y objetiva (la finalidad económico-social del negocio)<sup>738</sup> parece haberse consolidado en España la idea de la causa concreta del negocio que se define como “lo que se pretende conseguir como resultado social y para lo que se busca o espera [...] el amparo jurídico”<sup>739</sup>, actuando la causa, por su parte, como criterio para “valorar debidamente la función limitadora y de vigilancia del Derecho sobre el ejercicio de la autonomía negocial”<sup>740</sup>.

Entendida así la causa del contrato, las relaciones obligatorias aquí analizadas carecen, todas ellas, de una causa negocial típica. Con independencia de los motivos que hayan impulsado a cada una de las partes a celebrar el Contrato Uniforme (el ahorro de costes de negociación individualizada, la búsqueda de carga o de tracción, etc.), la causa del CUU en cuanto contrato plurilateral ha de verse, a nuestro entender, en el fin común perseguido por las partes<sup>741</sup>. La consideración del fin común como causa del contrato plantea menos dudas en el contrato de sociedad (civil o mercantil)<sup>742</sup> en su acepción tradicional<sup>743</sup>, su admisibilidad

---

<sup>737</sup> El máximo exponente de esta teoría es CAPITANT (*De la cause des obligations (contrats, engagements unilatéraux, legs)*, Dalloz, París 1923, citado según la traducción española de 1927 por LACRUZ BERDEJO, J.L., ET AL., *Elementos de Derecho civil*, Tomo II, Vol. 1º, op.cit., p. 420).

<sup>738</sup> Vid., por todos, BETTI, E., *Teoría general del negocio jurídico*, (trad. de A. MARTÍN PÉREZ), Comares, Granada 2000, pp. 162 y s.

<sup>739</sup> Así, DE CASTRO Y BRAVO, F., *El negocio jurídico*, op.cit., p. 191; Díez-PICAZO, L., *Fundamentos...*, op.cit., Vol. I, p. 275. También GALGANO (*Il contratto*, op.cit., pp. 143 y s.), citando a BISOGNO, distingue entre la causa abstracta (del modelo negocial regulado en el Código) y la causa concreta (del concreto negocio considerado). Como consecuencia, también un contrato típico puede carecer, en el caso concreto, de causa. Así también aquella corriente según la que la causa del negocio no es ya la finalidad económico-social sino la función económico-individual del contrato, que atiende a la objetividad del contrato, pero del concreto contrato y no de un tipo contractual en general (teoría *della funzione economico-individuale o dello scopo pratico*). Así, la Corte di Cassazione en una sentencia de 8 de mayo de 2006, citado por ZONFRILLI, A., “La causa nel contratto”, en: VIOLA, L. (Dir.), *Studi monografici...*, op.cit., pp. 19 y ss. Entre nosotros, también LACRUZ (*Elementos de Derecho civil*, Tomo II, Vol. 1º, op.cit., p. 421) habla de la necesidad de acudir a la función económico-individual del negocio.

<sup>740</sup> DE CASTRO Y BRAVO, F., *El negocio jurídico*, op.cit., p. 190.

<sup>741</sup> Así también, para el contrato de sociedad, BROSETA PONT, M. / MARTÍNEZ SANZ, F., *Manual de derecho mercantil*, Vol. 1, op.cit., p. 294.

<sup>742</sup> Cfr., sin embargo, LACRUZ BERDEJO, J.L., ET AL., *Elementos de Derecho civil*, Tomo II, Vol. 1º, op.cit., pp. 426 y s., donde se pone de relieve, con acierto a nuestro entender, que los contratos de cooperación tienen difícil encaje en el elenco de causas establecido en el art. 1.274 Cc.

resulta más dificultosa en aquellos contratos plurilaterales, como el que aquí nos interesa, que carecen de finalidad lucrativa. Ello no obstante, creemos que el fin perseguido mediante la celebración del CUU (*id est*, el desarrollo del clausulado uniforme de los contratos de utilización) no invalida el contrato por ilícito y resulta, por lo demás, merecedor de tutela por parte del ordenamiento jurídico.

Igualmente dificultosa resulta la determinación de la causa en aquellos otros aspectos del Contrato Uniforme de Utilización que revisten el carácter de contrato preliminar mixto. Su causa es, sin duda, autónoma de la causa del concreto contrato de utilización como contrato definitivo y podría verse, como así se expresa LACRUZ respecto del contrato de opción, en transformar en fija e inmutable, por voluntad de las partes, la propuesta contractual<sup>744</sup>, o en la asunción por una de las partes de la obligación de celebrar el contrato en el futuro como finalidad económico-individual del contrato. En ausencia de ánimo de liberalidad del promitente, en el marco del artículo 1.274 Cc, aun siendo gratuito en sentido económico el contrato por no mediar contraprestación<sup>745</sup>, creemos que no lo es la obligación del promitente, pues su compensación económica se encuentra en la perfección del contrato definitivo<sup>746</sup>, esto es, del concreto contrato de utilización. La parte normativa del contrato preliminar, por su parte, tiene su causa en la fijación apriorística del contenido de un número indeterminado de contratos en el futuro. Al igual que en el contrato plurilateral, tampoco aquí se divisan razones que impidan la calificación de la causa como ilícita y habría que entender que ésta merece ser tutelada por parte del ordenamiento jurídico.

---

<sup>743</sup> Sobre el concepto de contrato de sociedad en la actualidad cfr. la bibliografía citada *supra*, nota 580.

<sup>744</sup> LACRUZ BERDEJO, J.L., ET AL., *Elementos de Derecho civil*, Tomo II, Vol. 1º, op.cit., p. 387.

<sup>745</sup> No lo es, ciertamente, la contribución a los gastos ocasionados por la actividad de la Oficina CUU que responde a otra causa distinta, el fin común perseguido por las partes.

<sup>746</sup> Así, para el contrato de opción, SANCINEÑA ASURMENDI, C., *La opción de compra*, op.cit., pp. 57 y ss. Cfr. también la STS de 28 de marzo de 1957 (1957\1186) que establece, en su considerando segundo, que “tal reciprocidad de intereses no se da en los negocios unilaterales, como son indiscutiblemente todos los de opción [...] que tienen su móvil o compensación económica fuera del mismo contrato en sus consecuencias”.

### III. La extinción del contrato

El Contrato Uniforme de Utilización puede extinguirse de varias de las maneras previstas con carácter general en el Derecho común<sup>747</sup>. De ellas, pueden descartarse –bien por la naturaleza propia del contrato, bien por no haberse estipulado nada al respecto– tanto la consecución plena de la finalidad económica (puesto que, en definitiva, la obligación de contratar de la empresa ferroviaria promitente no desaparece con la celebración de un solo contrato de utilización, sino que ésta perdura mientras que la empresa siga siendo parte contratante del CUU), como el cumplimiento de un término final o de una condición resolutoria (por no estar previstos en el contrato) y la confusión de derechos<sup>748</sup>. Restan, pues, la celebración de un negocio extintivo y el desistimiento unilateral que, a nuestro entender, requieren un estudio más detenido en el caso que aquí nos interesa.

Respecto de la posibilidad de extinguir el Contrato Uniforme de Utilización mediante un acuerdo extintivo ha de precisarse que éste reviste, al menos en Derecho español<sup>749</sup>, naturaleza contractual, por lo que ha de producirse un acuerdo de voluntades que recaiga sobre los requisitos esenciales de validez de los contratos (objeto y causa). Como quiera que el número de partes contratantes es elevado, y ante la imposibilidad fáctica de reunir a todos los contratantes físicamente, cabe pensar en dos modos de producirse el acuerdo de voluntades. La primera, y siguiendo el procedimiento previsto para la modificación del contrato, requeriría la propuesta de extinción por parte de veinticinco partes contratantes – bien directamente, bien a través del Comité común– a los demás contratantes, cuya falta de oposición tendría el valor de una aceptación tácita (aps. I.7 a I.11 del Anexo 8 al CUU). No creemos, sin embargo, que sea posible subsumir la extinción del contrato bajo el término “*amendement*”, por lo que esta primera opción ha de descartarse. Una segunda posibilidad

---

<sup>747</sup> DíEZ-PICAZO (*Fundamentos...*, op.cit., Vol. II, p. 1084) enumera las siguientes formas de extinguirse la relación obligatoria: a) la celebración de un contrato extintivo (mutuo disenso); b) la consecución plena de la finalidad económica prevista; c) el concurso de una circunstancia prevista expresamente como desencadenante de la terminación de la relación (término final o condición resolutoria); d) el desistimiento unilateral o la resolución por incumplimiento; y e) la confusión de derechos.

<sup>748</sup> En rigor, sí puede darse el caso de una confusión de derechos que conllevaría la extinción del contrato (en caso de que todas las empresas adheridas fueran absorbidas por una única empresa), pero se trata de una hipótesis harto improbable.

<sup>749</sup> Así, DíEZ-PICAZO, L., *Fundamentos...*, op.cit., Vol. II, p. 1085. Para el Derecho italiano cfr. el art. 1.321 del Codice civile que define el contrato como “*l'accordo di due o più parti per costituire, regolare o estinguere fra loro un rapporto giuridico patrimoniale*”.

supondría un llamamiento general a todos los contratantes para que éstos presten su consentimiento a la extinción del contrato, fijando para ello un plazo a cuyo vencimiento pueden presentarse dos hipótesis: si todas las partes contratantes prestan su consentimiento a la extinción del contrato, éste ha de entenderse extinguido en la misma fecha de expiración del plazo; si, en cambio, el llamamiento es seguido por sólo algunas de las partes contratantes, ha de entenderse que éstas desisten unilateralmente del contrato, mientras que éste permanece en vigor para todas aquellas partes que no hubieran declarado su voluntad en este sentido.

También puede quedar extinguido el Contrato Uniforme de Utilización si por causa de sucesivas denuncias formuladas por parte de empresarios adheridos o como consecuencia de su exclusión por impago –que, como se ha visto, no influyen sobre la eficacia o el contenido del contrato– sólo resta una parte, en cuyo caso se verificaría el efecto típico del desistimiento unilateral en los contratos sinalagmáticos, la extinción del contrato. Probablemente, y creemos que debe ser así, el contrato queda extinguido también cuando como consecuencia de dichas denuncias sólo permanecen como partes contratantes, bien empresas ferroviarias que sólo aportan tracción, bien titulares de vagones que carezcan de ella<sup>750</sup>. Y ello porque, en este caso, dejarían de existir dos posiciones contractuales distintas en aquella parte del acuerdo que hemos identificado como contrato preliminar mixto; la extinción de éste haría desaparecer, a su vez, el fin común y con ello la causa del contrato plurilateral. En este supuesto, el contrato de mandato celebrado con el titular de la Oficina CUU habría de entenderse revocable, aun cuando no quiera verse un motivo importante en el sentido del apartado I.3 del Anexo 8, en aplicación de la doctrina de la cláusula (tácita) *rebus sic stantibus*.<sup>751</sup>

---

<sup>750</sup> Diferente sería el tratamiento en el caso de que sólo quedaran como partes contratantes empresas ferroviarias que presten servicios de tracción y dispongan, al propio tiempo, de vagones para efectuar transportes de mercancías por ferrocarril, puesto que no es óbice para la aplicación del CUU al concreto contrato de utilización que el titular del vagón sea otra empresa ferroviaria, dada la posición híbrida que ocupan dichas empresas en el contrato cuadro de utilización.

<sup>751</sup> Cfr. DE CASTRO Y BRAVO, F., *El negocio jurídico*, op.cit., pp. 318 y s., quien admite la aplicación de la cláusula precisamente en aquellos casos, en los que el mantenimiento de la relación resulte en contradicción con el propósito concreto del negocio.

## **IV. La licitud del Contrato Uniforme de Utilización a la luz del Derecho europeo de defensa de la competencia**

Ya se ha visto en repetidas ocasiones que las partes del Contrato Uniforme de Utilización se han abstenido expresamente de regular las condiciones comerciales de las operaciones de utilización de vagones en el transporte de mercancías por ferrocarril (art. 1.1 2º CUU), en aras a evitar una posible vulneración del Derecho comunitario de defensa de la competencia en materia de cárteles de precios y de condiciones comerciales. Ello no obstante, el acuerdo podría igualmente suponer una infracción de la normativa citada, si las condiciones de utilización pactadas en el acuerdo uniforme resultan prohibidas por lo dispuesto en el artículo 81 TCE. Para valorar la licitud o ilicitud del pacto alcanzado, será necesario, en primer lugar, determinar la normativa concurrencial aplicable al transporte por ferrocarril y, en segundo lugar, si lo dispuesto en el CUU puede considerarse conforme con el principio de libre competencia en el mercado.

### **1. Transporte ferroviario y Derecho de defensa de la competencia**

Como una de sus principales consecuencias, la liberalización en el sector del transporte por ferrocarril permite la aplicación plena de las normas comunitarias en materia de defensa de la libre competencia a un sector tradicionalmente dominado por monopolios legales. En este sentido, el sector del transporte ha sido considerado desde siempre un ámbito especial al que no podían aplicarse, sin más, las normas que eran, por lo demás, imperativas para otros sectores desde el momento mismo de la entrada en vigor del Tratado de Roma. El derecho de la competencia no constituye ninguna excepción, y buena prueba de ello es el Reglamento nº 141/1962<sup>752</sup>, a la sazón vigente, que declaró la no aplicación al sector del transporte del Reglamento nº 17/1962<sup>753</sup>, por el que se desarrollan los artículos 85 y 86 (actualmente 81 y 82)

---

<sup>752</sup> Reglamento nº 141/1962/CEE, de 26 de noviembre de 1962, publicado en el DO L 124, de 28 de noviembre de 1962.

<sup>753</sup> Reglamento nº 17/1962/CEE, de 6 de febrero de 1962 (DO L 13, de 21 de febrero de 1962). Ambos Reglamentos han sido derogados por el Reglamento 1/2003, de 16 de diciembre de 2002, relativo a la

del Tratado. La exclusión del sector de los transportes del ámbito de aplicación del Reglamento nº 17 se justificó apelando a las “*peculiaridades del sector*” (Cdo. 1), aunque el propio Reglamento nº 141/1962 preveía la elaboración de una regulación de la competencia en los transportes por carretera, ferrocarril y vías navegables en un “*plazo prudencial*” (Cdo. 2). A tal efecto, la Comisión debía presentar una propuesta antes del 30 de junio de 1964 (art. 2), contemplándose una duración máxima de la excepción hasta el 31 de junio de 1964 (art. 3). Sin embargo, este plazo máximo sería prorrogado, una primera vez hasta el 31 de diciembre de 1967<sup>754</sup> y, una segunda vez, hasta el 30 de junio de 1968<sup>755</sup>.

En virtud de su artículo primero, el Reglamento nº 141/1962 declaró la no aplicación del Reglamento nº 17 a las conductas más claramente contrarias a la libre competencia, esto es, la fijación de precios, la limitación de la oferta y el reparto del mercado, así como los abusos de una posición dominante contempladas en el entonces artículo 86 TCE (hoy art. 82). Una de las aludidas “*particularidades del sector*” de las que trajo causa esta situación particularmente privilegiada era la nacionalización más o menos reciente de las diferentes empresas ferroviarias existentes con anterioridad<sup>756</sup>, dando lugar a ferrocarriles de bandera que habían consolidado su posición como monopolios naturales o incluso legales en los diferentes Estados miembros de la Comunidad. Este mismo fenómeno se ha presentado, con mayor o menor intensidad, en otros sectores económicos (servicios postales, telecomunicaciones, energía, etc.), y al igual que en éstos, las mismas razones que en su momento se adujeron para nacionalizar los ferrocarriles se citan ahora, curiosamente, para propugnar la liberalización del mercado.

Una primera referencia a la necesidad de introducir un mínimo de competencia en el sector de los transportes por ferrocarril se encuentra en la Decisión 65/271/CEE del

---

aplicación de las normas sobre competencia previstas en los artículos 81 y 82 del Tratado (DO L 1, de 4 de enero de 2003).

<sup>754</sup> Reglamento nº 165/65/CEE, de 9 de diciembre de 1965, por el que se prorroga el plazo de no aplicación del Reglamento nº 17 del Consejo a los transportes por ferrocarril, carretera y vía navegable.

<sup>755</sup> Reglamento nº 1002/67/CEE, de 14 de diciembre de 1967, por el que se prorroga el plazo de no aplicación del Reglamento nº 17 del Consejo a los transportes por ferrocarril, carretera y vía navegable.

<sup>756</sup> La razón principal para ello ha de buscarse, bien en el hecho de que los empresarios privados se limitaban a construir líneas rentables, bien en una rentabilidad decreciente del negocio ferroviario en general. Así, VON KUNOWSKI, J., *Ordnung des Wettbewerbs und Wirtschaftslenkung in der verkehrspolitischen Gesetzgebung*, tesis doctoral, Munich 1978, pp. 68 y ss.; GARCÍA PÉREZ, J., *Régimen jurídico...*, op.cit., pp. 92 y ss.

Consejo<sup>757</sup>, cuyo artículo 5 pide a los Estados miembros que reduzcan al mínimo las obligaciones inherentes a la noción de servicio público, mientras que los artículos 7 y 8 persiguen una normalización de las cuentas así como la autonomía financiera de las empresas ferroviarias<sup>758</sup>. Un paso más –y hasta hace poco definitivo– lo daría el Reglamento n° 1017/68<sup>759</sup> que pretendía evitar que la competencia en el interior del mercado común fuera falseada por “*aquellos acuerdos entre empresas, aquellas decisiones de asociaciones de empresas y aquellas prácticas concertadas entre empresas, así como aquella explotación abusiva de una posición dominante en el mercado común, que pudieran tener tales efectos*” (Cdo. 7). Si bien el tenor ambiguo del preámbulo del Reglamento no deja claro si el Consejo finalmente optó por la teoría universalista o minimalista en cuanto a la aplicabilidad de las previsiones generales del Tratado (entre ellas las de defensa de la competencia) al sector de los transportes<sup>760</sup>, el problema se eludió en cierta medida al volver a describir las conductas prohibidas en virtud de los artículos 85 y 86 (ahora 81 y 82) del Tratado en los artículos 2 y 8 del Reglamento. Sería el Tribunal de Justicia quien tendría que decidir si iba a interpretar el texto a la luz de las normas de competencia del Tratado en general, y del Reglamento n° 17 en particular, o si, por el contrario, no podía recurrir a éstas y otras fuentes del ordenamiento comunitario y así crear una jurisprudencia autónoma en torno al Reglamento n° 1017.<sup>761</sup>

---

<sup>757</sup> Decisión 65/271/CEE, del Consejo, de 13 de mayo de 1965, relativa a la armonización de determinadas disposiciones que inciden en la competencia en el sector de los transportes por ferrocarril, por carretera y por vía navegable.

<sup>758</sup> Los órganos comunitarios se han hecho eco de dicha obligación y han adoptado sendos Reglamentos sobre la normalización de las cuentas de las empresas ferroviarias (Reglamento n° 1192/69/CEE) y sobre ayudas públicas en el sector del transporte (Reglamento n° 1107/70/CEE).

<sup>759</sup> Reglamento n° 1017/68/CEE del Consejo, de 19 de julio de 1968, por el que se aplican las normas de la competencia a los sectores de los transportes por ferrocarril, por carretera y por vía navegable, que ha sido derogado, en su mayor parte, por el Reglamento n° 1/2003. Se observa, pues, que el citado Reglamento n° 1017 se dicta después de expirar el plazo de suspensión fijado en en las subsiguientes modificaciones del Reglamento 141/1962, por lo que, de acuerdo con su art. 30, los efectos del Reglamento se retrotraen al 1 de julio de 1968.

<sup>760</sup> Así, BLONK, W.A.G., “Regulation (EEC) No. 1017/68 of the Council of July 19, 1968. Applying Rules of Competition to Transport by Rail, Road and Inland Waterway”, en: *CMLR*, vol. 6 (1968/69), p. 454. En virtud de la tesis minimalista, el Título relativo a los transportes constituye un régimen jurídico separado, por lo que las normas generales del Tratado no le son de aplicación, mientras que la teoría universalista aboga por entender que las normas generales del Tratado se aplican a todos aquellos sectores que no están expresamente excluidos. Sobre esta cuestión vid., con detalle, SALES PALLARÉS, L., *Los acuerdos entre navieras...*, op.cit., pp. 97 y ss.

<sup>761</sup> BLONK, W.A.G., “Regulation (EEC) No. 1017/68 of the Council...”, op.cit., p. 455.



La cuestión acerca de la aplicabilidad de las normas generales del Tratado sería resuelta por el Tribunal de Justicia en el asunto de los “marinos franceses”<sup>762</sup>, en el sentido de que (al menos) las normas de la Segunda Parte del Tratado son aplicables también al sector del transporte. Al no pronunciarse el Tribunal sobre la sumisión de los transportes a las restantes normas del Tratado, aquél tuvo que declarar en otra sentencia posterior<sup>763</sup> la aplicabilidad de las prescripciones de la Tercera Parte –en particular, las normas sobre competencia– al sector. Para el transporte terrestre en general, y el transporte ferroviario en particular, no ha de olvidarse, sin embargo, que el Reglamento nº 1017 contiene unas reglas específicas sobre la competencia en estos medios de transporte. Así, en su sentencia en el asunto *UIC*<sup>764</sup>, el Tribunal de Justicia confirma la tesis mantenida por el Tribunal de Primera Instancia de que, una vez determinada la aplicabilidad del Reglamento nº 1017 en virtud de su artículo primero, ya no puede aplicarse el Reglamento nº 17, debido a las “diferencias fundamentales” entre ambos textos.<sup>765</sup> Ello no implica, sin embargo, que para la interpretación de las normas del Reglamento nº 1017 no pueda traerse a colación la labor interpretativa efectuada con respecto a los artículos 85 y 86 (hoy 81 y 82) TCE. Para el sector del transporte por ferrocarril, el Tribunal de Primera Instancia admite esta posibilidad, si bien implícitamente, en su sentencia en el asunto *Deutsche Bahn*<sup>766</sup>.

Ya se ha visto que los artículos 2 (prohibición de cárteles) y 8 (prohibición de abusos de una posición de dominio) del Reglamento nº 1017 se corresponden, en su contenido regulatorio, con los artículos 85 y 86 (actuales 81 y 82) del Tratado, por lo que se consideran

---

<sup>762</sup> STJCE de 4 de abril de 1974, asunto 167/73 – *Comisión c. Francia*.

<sup>763</sup> STJCE de 30 de abril de 1986, asuntos acumulados 209-213/84, *Ministère Public c. Lucas Asjes y otros*, “Nouvelles Frontières”.

<sup>764</sup> STCJE de 11 de marzo de 1997, asunto C-264/95, *Comisión de las Comunidades Europeas c. Union Internationale des Chemin de Fer (UIC)*, aps. 59 y ss.

<sup>765</sup> De particular importancia resultaba la previsión según la cual las empresas podían juzgar por sí mismas si sus acuerdos eran lícitos o ilícitos, sin tener que notificarlos a la Comisión (Cdos. 14 y 15 del Reglamento), hoy extendida a todos los sectores económicos en virtud del Reglamento 1/2003. Además, la lista de excepciones a y exenciones de las reglas de prohibición de los arts. 2 y 8 del Reglamento era bastante extensa; baste con señalar las excepciones referentes a los acuerdos técnicos, los acuerdos que tiendan a mejorar la calidad de los servicios de transporte o la productividad de las empresas, y las referentes a los llamados “cárteles de crisis” (arts. 3 a 6 del Reglamento).

<sup>766</sup> STPI de 21 de octubre de 1997, asunto T-229/94, *Deutsche Bahn AG c. Comisión de las Comunidades Europeas*.

de carácter meramente declaratorio<sup>767</sup>. Esta dualidad de regímenes dejó de existir con la entrada en vigor del Reglamento n° 1/2003, que deroga la práctica totalidad del Reglamento n° 1017. Aparte de algunas disposiciones transitorias, sólo se mantienen en vigor tres artículos de los que el primero (art. 1)<sup>768</sup> define el ámbito de aplicación de la norma, mientras que los dos restantes se refieren a excepciones legales para acuerdos técnicos y a exenciones para agrupaciones de pequeñas y medianas empresas (arts. 3 y 4). Desaparecen, en cambio, las exenciones para acuerdos que tiendan a mejorar la calidad de los servicios de transporte, a incrementar la productividad o a fomentar el progreso técnico o económico, así como la referencia a los “cárteles de crisis” (arts. 5 y 6 del Reglamento n° 1017).

Ello no significa que ya no se puedan considerar lícitos aquellos acuerdos que cumplan con los requisitos del ahora derogado artículo 5 del Reglamento, sino que dichos acuerdos habrán de examinarse a la luz de las reglas generales del apartado tercero del artículo 81 TCE, siguiendo el procedimiento consignado en el Reglamento n° 1/2003. De esta forma, al igual que ocurría bajo el Reglamento n° 1017 –y en contraposición a lo dispuesto en el (derogado) Reglamento n° 17– serán las propias empresas de transporte quienes deban valorar la licitud de sus acuerdos, sin que sea preceptivo –aunque tal vez sí recomendable– obtener previamente una decisión favorable de la Comisión (art. 1.2 del Reglamento n° 1/2003).

Desde la entrada en vigor del Reglamento n° 1/2003, el régimen de defensa de la competencia en el sector del transporte será, pues, el que se describe a continuación. Se aplicará el régimen general de los artículos 81 y 82 TCE para determinar si una conducta ha de considerarse prohibida. En el caso de que la conducta pueda subsumirse bajo el artículo 82 TCE, aquélla será considerada un abuso de una posición dominante en el mercado sin que

---

<sup>767</sup> STEHMANN, O. / ZELLHOFER, G., “Dominant Rail Undertakings under European Competition Policy”, en: *European Law Journal*, vol. 10-3 (2004), p. 335.

<sup>768</sup> “En el sector de los transportes por ferrocarril, carretera y vía navegable, las disposiciones del presente Reglamento se aplicarán a acuerdos, decisiones y prácticas concertadas que tengan por objeto o por efecto la fijación de precios y condiciones de transporte, la limitación o el control de la oferta de transporte, el reparto de los mercados de transporte, la aplicación de mejoras técnicas o la cooperación técnica, la financiación o la adquisición en común de material o suministros de transporte directamente vinculados a la prestación de transporte en la medida en que ello sea necesario para la explotación en común de una agrupación de empresas de transporte por carretera o vía navegable según la definición del artículo 4, así como a las posiciones dominantes en el mercado de los transportes. Estas disposiciones se aplicarán igualmente a las operaciones de aquellos auxiliares de transporte que tuvieran el mismo objeto o efectos que los arriba previstos.”

pueda hacerse valer ninguna exención.<sup>769</sup> El artículo 81 TCE, sin embargo, sigue sujeto, en el ámbito de los transportes, a un tratamiento más específico. En este sentido, el artículo 3 del Reglamento nº 1017 delimita el supuesto de hecho del apartado primero del artículo 81 TCE al enumerar determinados tipos de acuerdos que “*pueden quedar al margen de la prohibición de los acuerdos, decisiones y prácticas concertadas*” (Cdo. 8) en su artículo 3.1. Su carácter es, pues, meramente declaratorio<sup>770</sup> y constituye, no una exención por categorías, sino una excepción legal.

Teniendo en cuenta que el artículo 4 del Reglamento nº 1017, como segundo precepto de contenido material no derogado por el Reglamento nº 1/2003, es de aplicación exclusiva a los transportes por carretera y por vía navegable, la única especificidad del transporte ferroviario frente al régimen general de defensa de la competencia previsto en el Tratado la constituye el artículo 3 del Reglamento nº 1017<sup>771</sup>, respecto de la excepción legal para los acuerdos técnicos entre transportistas<sup>772</sup>.

---

<sup>769</sup> SOUTY, F., *Le droit et la politique de la concurrence de l'Union Européenne*, 3ª ed., Montchrestien, París 2003, pp. 64 y s. Téngase presente, sin embargo, lo dispuesto en el art. 86.2 TCE, que exceptúa algunas empresas encargadas de la prestación de servicios de interés económico general de la aplicación de las normas de defensa de la competencia en la medida en que ésta entorpecería su misión específica.

<sup>770</sup> Así, la Comisión en su Decisión de 16 de mayo de 2000, *FETTCSA*, aps. 145 y ss. Si bien la decisión versa sobre la aplicación del art. 2.1 del Reglamento nº 4056/86, la propia Comisión constata (ap. 161) que “el punto de vista de la Comisión expuesto anteriormente en relación con la aplicabilidad del artículo 2 del Reglamento (CEE) nº 4056/86 a las actividades en el marco del *FETTCSA* se aplica, *mutatis mutandis* [sic], a la aplicabilidad del artículo 3 del Reglamento (CEE) nº 1017/68”.

<sup>771</sup> La Comisión presentó, con fecha 27 de noviembre de 2006, una Propuesta de Reglamento Europeo y del Consejo por el que se aplican las normas de la competencia a los sectores de los transportes por ferrocarril, por carretera y por vía navegable (COM/2006/722 final), pero se trata, de acuerdo con la Exposición de Motivos de la Propuesta, de una mera *codificación* de la legislación preexistente y, en su consecuencia, el nuevo art. 2.1 reproduce literalmente el contenido del antiguo art. 3.1 del Reglamento nº 1017. La Propuesta de la Comisión, si bien aprobada por el Parlamento, no ha sido objeto de adopción por el Consejo todavía.

<sup>772</sup> Sobre todo desde que el art. 1.2 del Reglamento 1/2003 recogiera para la totalidad de los sectores económicos el procedimiento particular previsto en el Reglamento nº 1017, sustituyendo el sistema de *reserva de excepciones* por uno de *excepción legal*. Sobre el acierto del sistema de excepción legal y la autoevaluación por parte de las empresas implicadas, vid. HAMER, J., “Die Durchsetzung der EG-Wettbewerbsregeln im Rahmen der VO 1/2003”, en: *ERA-Forum*, 1/2004, pp. 11 y s.; PIJETLOVIC, K., “Reform of EC Antitrust Enforcement: Criticism of New System is Highly Exaggerated”, en: *European Competition Law Review*, 6/2004, pp. 356 y s.

Para algunos, la introducción de un control *ex post* frente a la entonces vigente fiscalización *ex ante* convierte la aplicación del art. 81 en su conjunto “en una *rule of reason* en que se contienen todos los elementos para que las propias empresas evalúen los aspectos contrarios o beneficiosos para la competencia de un determinado acuerdo por sí mismas”. Así, CALVO CARAVACA, A.-L. / CARRASCOSA GONZÁLEZ, J., *Mercado único y libre competencia en la Unión Europea*, Colex, Madrid 2003, p. 854.

## 2. El Contrato Uniforme de Utilización en el marco del Reglamento n° 1017

De lo dicho hasta aquí se infiere que todos aquellos acuerdos que resulten cubiertos por una de las categorías previstas en el artículo 3.1 del Reglamento n° 1017 no son susceptibles de ser enjuiciados por la vía del procedimiento previsto en el Reglamento 1/2003, puesto que su carácter de excepción legal excluye la posibilidad de que dichos acuerdos, decisiones o prácticas concertadas encajen en el supuesto de hecho previsto en el artículo 81.1 TCE. De acuerdo con el precepto citado, los pactos que han de considerarse lícitos en el ámbito de los transportes por ferrocarril, por carretera y por ferrocarril son aquéllos que “tengan solamente por objeto y por efecto la aplicación de mejoras técnicas o la cooperación técnica mediante:

- a) la aplicación de normas y tipos para el material, suministros para transportes, medios de transporte e instalaciones fijas;
- b) el intercambio o la utilización en común, para la explotación de los transportes, de personal, material, medios de transporte e instalaciones fijas;
- c) la organización y puesta en práctica de transportes sucesivos, complementarios, sustitutivos o combinados, así como el establecimiento y aplicación de precios y condiciones globales para esos transportes, incluidos los precios de competencia;
- d) el despacho de transportes efectuado a través de una sola modalidad de transporte por los itinerarios más racionales [sic] desde el punto de vista de la explotación;
- e) la coordinación de los horarios de transporte sobre itinerarios sucesivos;
- f) el agrupamiento de remesas aisladas;
- g) el establecimiento de reglas uniformes relativas a la estructura y condiciones de aplicación de las tarifas de transporte, siempre que no determinen los precios y condiciones de transporte.”

Ciertamente, aunque algunos de los aspectos contemplados en el catálogo de excepciones previsto en el artículo 3.1 del Reglamento puedan tener incidencia en la utilización de vagones ferroviarios (en particular, las de las letras a, b, c y g), resulta dudoso si el Contrato Uniforme de Utilización puede subsumirse bajo el carácter técnico de los acuerdos como presupuesto para su licitud. Y ello porque el Contrato Uniforme precisamente no se limita a regular los aspectos técnicos u organizativos de la utilización de los vehículos, sino que establece asimismo condiciones relacionadas con su explotación (condiciones de

aceptación de los vagones, responsabilidad del poseedor y de la empresa ferroviaria, etc.), lo cual parece excluir la aplicación de la excepción en virtud de lo dispuesto en el artículo 3.1 lit. g *in fine* del Reglamento.

Ahora bien, creemos que tal conclusión ha de matizarse en atención a tres consideraciones que deben llevar, en última instancia, a admitir la validez del acuerdo. En primer lugar, el Contrato Uniforme de Utilización no es un pacto entre empresas que pertenezcan al mismo escalón en la cadena de distribución de los servicios de transporte por ferrocarril, sino que en él se aglutinan ambas partes del futuro contrato de utilización, esto es, tanto poseedores de vagones como empresas ferroviarias. En su consecuencia, no puede hablarse, en rigor, de un cártel de condiciones, pues éstas son negociadas entre demandantes y oferentes de los servicios correspondientes. En segundo lugar, y con independencia de lo que después se diga acerca de la naturaleza jurídica del concreto contrato de utilización, lo dispuesto en el Contrato Uniforme de Utilización no alcanza las condiciones de transporte de las mercancías que se carguen sobre el vagón y que, al parecer, es el objeto principal de regulación del artículo 3 del Reglamento. Finalmente, también el hecho de que el Contrato Uniforme permanece abierto a la adhesión de cuantas empresas ferroviarias o titulares de vagones quieran formar parte de él y que los intervinientes en el concreto contrato de utilización sean libres a la hora de modificar o derogar las cláusulas predisuestas en el CUU aboga por entender que éste no supone una vulneración de la normativa comunitaria en materia de defensa de la competencia.



## **Capítulo IV**

—

### **La utilización de vagones particulares al amparo del Contrato Uniforme de Utilización**





## I. Naturaleza jurídica del contrato de utilización

El capítulo precedente se ha dedicado a la determinación de la naturaleza jurídica y de los elementos esenciales del Contrato Uniforme de Utilización. Se ha intentado demostrar que éste constituye un contrato plurilateral que engloba un contrato preliminar mixto en la medida en que contiene elementos de un contrato preliminar unilateral dirigido a la celebración de un número indeterminado de contratos futuros con el contenido prefijado en el acuerdo uniforme. Ahora bien, nada se ha dicho de la naturaleza jurídica del contrato de utilización a cuya celebración se obligan las empresas ferroviarias adheridas y cuyo contenido será integrado, salvo pacto expreso en contrario, con las cláusulas preestablecidas en el CUU. Será menester, pues, analizar cuál es la función de dicho contrato y determinar si puede subsumirse bajo alguno de los contratos tipificados en el Código civil o en el de comercio, o si, por el contrario, estamos también aquí ante un contrato atípico.

Como enseguida se verá, las dudas acerca de la naturaleza jurídica que deba atribuirse al acuerdo sobre la utilización del vagón no son muy distintas a las que se sometieran a estudio al analizar la naturaleza jurídica del tradicional contrato de matriculación (vid. *supra*, *sub* Cap. III, I.1.1), pero ello no obsta a que se haya de volver sobre el particular en atención a las razones que se detallan a continuación. En primer lugar, y desde el punto de vista estructural, lo que en su momento se vio era la naturaleza jurídica del acuerdo marco en cuya virtud se realizaban los transportes por medio de vagones particulares. Aquí, en cambio, lo decisivo no es el marco uniforme sino el concreto contrato que fija los derechos y las obligaciones de las partes en cada una de las operaciones de utilización del vagón. Desde una óptica funcional, por su parte, no será necesario regresar sobre la cuestión de si la naturaleza jurídica *del vagón* es la de una mercancía o la de un medio de transporte, pues la polémica ha quedado zanjada con la entrada en vigor del Protocolo de Vilna en el sentido de que el vagón será, salvo que se pacte su transporte como mercancía *ex* artículo 24 RU CIM, un medio de transporte (arts. 1 RU CUV, 1.1 CUU). Finalmente, con la desaparición del monopolio ferroviario en los Estados miembros de la Unión Europea, ha de plantearse si la modificación del marco legal comporta, asimismo, un cambio en la calificación jurídica que ha de merecer la utilización de vagones particulares en el transporte de mercancías por ferrocarril.

## **1. Supuesto de hecho: hipótesis de utilización de vagones particulares en el transporte de mercancías por ferrocarril**

Prácticamente desde el mismo momento en que la tenencia de vagones particulares se perfilara como una necesidad social, su explotación económica se ha producido de dos formas distintas: bien para transportar las mercancías del propio titular del vagón –la actividad principal de éste no era, por tanto, la explotación de vagones sino la extracción, fabricación o comercialización de las mercancías transportadas–, bien para alquilar aquéllos a la industria cargadora con el fin de que ésta hiciera transportar las mercancías sobre ellos cargadas. Esta dualidad de regímenes no ha cambiado mucho con la entrada en vigor de las Reglas Uniformes CUV, y sobre la base de esta división fundamental respecto de la explotación de los vagones en uso propio y cesión a terceros, pueden perfilarse seis hipótesis cuyo análisis aportará datos valiosos para la determinación de la naturaleza jurídica del contrato de utilización. Algunos de los aspectos más relevantes en lo que al uso del vagón se refiere se han visto ya al estudiar el ámbito subjetivo de la utilización de vagones particulares, pero creemos conveniente reordenarlos de conformidad con un criterio funcional.

### **1.1 Uso del vagón por parte de su titular**

Este primer modo de explotación del vagón implica que el derecho de disposición sobre el vagón permanece íntegramente con su titular. Será él quien impartirá las órdenes pertinentes a la empresa ferroviaria acerca del origen y destino del viaje y quien dispondrá sobre el vagón una vez que se haya descargado la mercancía. Dentro de este grupo pueden aislarse, a su vez, dos hipótesis distintas. De acuerdo con la primera, serán las mercancías del propio titular las que se cargarán sobre el vagón, reuniendo aquél las características propias del cargador efectivo de la mercancía y del poseedor del medio de transporte sobre el que se carga. Entregado el vagón a la empresa ferroviaria, ésta asume la custodia de las mercancías en virtud de un contrato de transporte y ocupa frente al cargador/poseedor la posición de transportista de las mercancías. En función de que el traslado haya de efectuarse en tráfico nacional o internacional, resultarán de aplicación al contrato de transporte *de las mercancías*, bien las Reglas Uniformes CIM, bien los artículos 349 y ss. Ccom, 91 y ss. RSF.

La solución no puede ser distinta para la segunda hipótesis, donde la mercancía pertenece a un tercero, quien la entrega al poseedor para su transporte con un vagón titularidad de éste. Para ello resulta indiferente que se haya pactado, entre el cargador efectivo y el poseedor del vagón, que las mercancías sean trasladadas exclusivamente por vía férrea o que, por el contrario, el transporte haya de efectuarse mediante la combinación de dos o más medios de transporte. En uno y otro caso, el poseedor ocupará, frente al cargador efectivo, la posición de transportista contractual en virtud del artículo 379 Ccom<sup>773</sup>. La relación entre el poseedor y la empresa ferroviaria será, respecto de las mercancías entregadas para su traslado, un contrato de transporte típico al que se aplicarán las Reglas Uniformes CIM o el Derecho mercantil nacional que le resulte de aplicación.

### 1.2 Cesión del uso del vagón a un tercero

En caso de que el uso del vagón se ceda a un tercero en virtud de un contrato de arrendamiento (o de comodato de uso, si la cesión fuera gratuita), será éste quien ejercerá el derecho de disposición sobre el vagón cargado y vacío, esto es, aquél que le corresponde al poseedor del vagón de acuerdo con los artículos 9 y 14 CUU<sup>774</sup>. En los supuestos de cesión del uso del vehículo a un tercero, quien celebra el contrato de transporte sobre las mercancías con la empresa ferroviaria es el cesionario, y será él quien ocupe la posición de cargador frente al porteador. Al igual que en los supuestos de uso del vagón por parte del propio titular, pueden distinguirse dos hipótesis, en función de quién sea el propietario de las mercancías. Si las mercancías son del arrendatario, éste será a la vez cargador y expedidor en el sentido del artículo 22.1 LOTT<sup>775</sup>. En caso de que aquéllas fueran de un tercero, el arrendatario tendrá la

---

<sup>773</sup> Salvo que no hubiera asumido él mismo la obligación de efectuar el transporte. Ya se ha visto que, desde el punto de vista del Derecho privado, nada obsta a que el intermediario pueda limitarse a celebrar el contrato de transporte con la empresa ferroviaria como comisionista en nombre y por cuenta del cargador efectivo. A ello tampoco se opone el tenor del art. 120.2 LOTT, puesto que éste se halla incardinado en el Título IV de la Ley, relativo a las actividades auxiliares y complementarias del transporte *por carretera*.

<sup>774</sup> Un contrato de arrendamiento que no contemple la cesión de dicho derecho carecería de interés para el arrendatario y habría de considerarse contrario al artículo 1.543 Cc porque imposibilita el goce o uso de la cosa arrendada por parte de aquél.

<sup>775</sup> Dispone el citado precepto que “*se entiende por cargador o remitente la persona, física o jurídica, que, ya sea directamente o como intermediario de transporte, solicita la realización del transporte en nombre propio y frente a la cual el porteador asume, en virtud del contrato, la obligación de efectuarlo*”. Rige, asimismo, que por expedidor “*se entiende [...] la persona, física o jurídica, que entrega las mercancías al*

consideración de un intermediario que, como se ha visto, podrá asumir o no la obligación de realizar el transporte. Si la asume, ocupará, con referencia a las mercancías transportadas, la posición de porteador frente al cargador y la de éste frente a aquél; en caso contrario, será un mero comisionista que no responde del buen fin de la operación sino sólo de la elección diligente de la contraparte en el contrato de transporte (art. 253 Ccom).

Como se acaba de ver, la situación que ocupa el poseedor en las hipótesis de uso propio del vagón y el arrendatario en estos últimos supuestos no es distinta si se contempla la relación entre los sujetos respecto del transporte de las mercancías. Todas ellas –salvo el caso excepcional de la comisión– encuentran su expresión en un contrato de transporte típico al que resulta de aplicación la normativa específica sobre la materia y que determina los derechos y las obligaciones de las partes. Los negocios jurídicos que sobre el traslado de las mercancías se celebren son, sin embargo, distintos de los que tengan por objeto el traslado del vagón, y la calificación jurídica que merezcan aquéllos no necesariamente es idéntica a la que deba atribuirse al contrato de utilización del vagón.

### 1.3 Hipótesis no contempladas

Aun siendo las hipótesis citadas las más típicas, no puede dejar de mencionarse otras situaciones que igualmente pueden darse en la práctica, aunque quizás con menor frecuencia. La primera de ellas se presenta cuando una empresa ferroviaria solicita la cesión del uso de un vagón en aras de satisfacer las necesidades de transporte de un cliente suyo que, por la razón que sea, no puede atender con recurso a sus propios vehículos (exceso de demanda, inadecuación de su parque de vehículos a la naturaleza particular de las mercancías, etc.). La diferencia con las hipótesis analizadas *sub* 1.1.1 ha de buscarse en el hecho de que el titular del vagón no participa en el contrato de transporte, ni tampoco existe identidad con los supuestos estudiados *sub* 1.1.2, porque el cesionario del uso ocupa aquí la posición de porteador contractual y efectivo en el contrato que sobre el transporte de las mercancías se

---

*porteador para su transporte*” y añade que “[p]odrá ser expedidor de las mercancías el propio cargador o una persona distinta”.

celebre con el cliente. No por ello, sin embargo, cambia la relación jurídica entre cedente y cesionario, y ésta ha de calificarse de contrato de arrendamiento.<sup>776</sup>

Dado el extenso ámbito de aplicación de las Reglas Uniformes CUV (art. 1 RU CUV), este supuesto de arrendamiento puede tener cabida, sin duda, en el concepto genérico de contrato de utilización previsto en el texto uniforme<sup>777</sup>, pero para la determinación de la naturaleza jurídica del contrato de utilización celebrado en el marco del CUU, el supuesto del arrendamiento aquí contemplado no presenta ninguna especialidad respecto de la relación arrendaticia entre el poseedor y un sujeto distinto de una empresa ferroviaria por cuanto el derecho de disposición sobre el vagón se transfiere a la arrendataria. A ello tampoco obsta el hecho de que el vagón puede ser objeto de entrega a otra empresa ferroviaria con tal de finalizar el transporte contratado con el cliente, y ello porque esta situación no es distinta de la que pueda presentarse en cualquier otro contrato de transporte sobre vagón particular en el que interviene una pluralidad de empresas ferroviarias. Lo que habría de retenerse del análisis de esta figura es que no existe un único contrato de utilización, y que la denominación empleada en las Reglas Uniformes CUV es lo suficientemente amplia para agrupar distintas fórmulas contractuales de explotación o de utilización del vagón<sup>778</sup>, sin perjuicio de que el

---

<sup>776</sup> Idéntico sería el resultado si la empresa ferroviaria arrienda el vagón para realizar transportes, no para un tercero sino para satisfacer sus propias necesidades, como podría ser el transporte de combustible desde la refinería hasta sus propios depósitos, y ello porque –como se ha visto– la práctica totalidad de los transportes de mercancías peligrosas por ferrocarril se realiza mediante vagones que no sean titularidad de ninguna empresa ferroviaria.

<sup>777</sup> A este respecto vid., asimismo, la OTIF en su “Rapport explicatif actualisé (RU CUV 1999)”, op.cit., p. 458, de acuerdo con la que “[à] l’origine, les RU CUV ne devaient pas régler d’autres types de contrat, comme p.ex. le contrat de location, de leasing ou d’affrètement. Compte tenu du libellé très général de l’article premier, d’autres contrats, comme p.ex. celui relatif à la location ou au leasing d’un véhicule, peuvent être soumis aux RU CUV, à moins que les parties n’expriment clairement leur volonté lors de la conclusion d’un contrat de location ou de leasing de conclure un tel contrat et non pas un contrat d’utilisation au sens des RU CUV”. Todavía en 1997, la misma OTIF (“Commission de révision. 12ème session (Droit des véhicules)”, en: *Z.Int.Eisenb.*, vol. 105 [1997], p. 105) explicaba que las entonces RU UIV “ne veulent pas régler d’autres types de contrat, comme p.ex. le contrat de location, de leasing ou d’affrètement”, por lo que “[i]l dépend de la vonlonté des parties au contrat de définir quel type de contrat elles souhaitent conclure. Par conséquent, elles devraient avoir le plus grand intérêt à exprimer clairement leur volonté lors de la conclusion du contrat et à qualifier leur contrat en tant que d’utilisation conformément aux RU/UIV”.

<sup>778</sup> También en este punto llama la atención la similitud que guarda el Derecho del transporte ferroviario con el Derecho marítimo y aeronáutico, por cuanto la doctrina suele acoger una multiplicidad de contratos bajo la denominación genérica de contratos de utilización (o de explotación) del buque o de la aeronave. Sobre este particular vid., por todos, ANTONINI, A., *Corso di diritto dei trasporti*, 2ª ed., Giuffrè, Milán 2008, p. 62 y ss.; SÁNCHEZ CALERO, F., “Consideraciones sobre la clasificación de los contratos de explotación del buque”, en: AA.VV., *Estudios de derecho mercantil...*, op.cit., pp. 1053 y ss.; en el Derecho aeronáutico, CALLEGARI, G. / PRATI, S., “I nuovi contratti di utilizzazione dell’aeromobile”, en: AA.VV., *Il*

presente estudio se centrará primera y principalmente en aquél contrato de utilización que resulta amparado por lo dispuesto en el CUU.

La última hipótesis que merece ser estudiada se presenta cuando el vagón es puesto a disposición por su titular a un tercero, pero sin desprenderse aquél del derecho de disposición sobre el vagón cargado o vacío que ostenta frente a la empresa ferroviaria en virtud de los artículos 9 y 14 CUU. Se habla en este caso de arrendamiento impropio o falso arrendamiento, puesto que, en efecto, no puede hablarse de un auténtico contrato de arrendamiento de cosas, y ello porque el “arrendatario” no puede hacer un uso directo del vagón en el sentido del artículo 1.543 Cc. Si bien se mira, y a la vista de la obligación que asume el titular del vagón, se estaría más bien ante un supuesto similar al fletamento por tiempo o *time-charter* en el transporte marítimo por cuanto el poseedor pone a disposición de la contraparte un vagón adecuado para ser utilizado en transportes de mercancías por ferrocarril durante un tiempo, atribuyendo a éste el uso comercial determinando los viajes a realizar<sup>779</sup>.

Situado así el *quid* de la situación, el tratamiento jurídico que merece el falso arrendamiento no puede ser distinto que el del *time-charter* marítimo. La relación que une el

---

*nuovo diritto aeronautico in ricordo di Gabriele Silingardi*, Giuffrè, Milán 2002, p. 539; VIDELA ESCALADA, F., “Quelques aspects de l'évolution du régime juridique du transport aérien au cours des dernières années”, en: TURCO BULGHERINI, E. (Dir.), *Studi in onore di Antonio Lefebvre d'Ovidio*, T. II, Giuffrè, Milán 1995, pp. 1323 y ss. Con matices, RECALDE CASTELLS (“Los contratos de utilización...”, op.cit., p. 254), quien entiende que, en rigor, el arrendamiento no supone una forma de explotación del buque sino que, al transmitirse la posibilidad temporal de utilizarlo, debería tratarse en el régimen del buque y de su propiedad; en sentido parecido, MARTÍNEZ JIMÉNEZ, M<sup>a</sup>.I., “Consideraciones de *lege ferenda* al Anteproyecto de Ley sobre Contratos de Utilización del Buque”, en: IGLESIAS PRADA, J.L. (Coord.), *Estudios jurídicos en homenaje al profesor Aurelio Menéndez*, T. III, Civitas, Madrid 1996, pp. 3882 y s. TULLIO (“I contratti di utilizzazione della nave e dell'aeromobile come categoria generale”, en: AA.VV., *Studi in onore de Gustavo Romanelli*, Giuffrè, Milán 1997, pp. 1197 y ss., en particular, p. 1203), por su parte, entiende que es la atribución de la utilidad del buque, entendida como transporte técnico, la que permite agrupar jurídicamente todos los contratos de utilización y aplicar por analogía las disposiciones de algunos de los contratos a otros. Sobre esta cuestión vid. también LEFEBVRE D'OVIDIO, A. / PESCATORE, G. / TULLIO, L., *Manuale de diritto della navigazione*, 10<sup>a</sup> ed., Giuffrè, Milán 2004, p. 411. Crítico respecto de la posibilidad de plasmar la categoría dogmática de contratos de utilización en preceptos jurídicos, BASEDOW (*Der Transportvertrag*, op.cit., p. 118), por entender que existen pocas normas comunes a todos los contratos de utilización, pero diferentes de las generales del derecho de las obligaciones.

<sup>779</sup> Es ésta la definición, adecuada al supuesto que aquí nos interesa, que del fletamento por tiempo ofrece RECALDE CASTELLS, A., “Los contratos de utilización del buque (Título IV. De los Contratos de utilización del Buque)”, en: EMPARANZA SOBEJANO, A. / MARTÍN OSANTE, J.M., *Estudio sistemático de la Propuesta de Anteproyecto de Ley General de la Navegación Marítima*, Servicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco, Vitoria-Gasteiz 2006, p. 256. Parecido, BREITZKE, C., *Die Rechtsnatur der Zeitcharter*, LIT Verlag, Münster 2005, pp. 9 y ss.; GABALDÓN GARCÍA, J.L. / RUIZ SOROA, J.M<sup>a</sup>., *Manual de Derecho de la navegación marítima*, 3<sup>a</sup> ed., Marcial Pons, Madrid / Barcelona 2006, p. 520; HERBER, R., *Seehandelsrecht*, de Gruyter, Berlín / Nueva York 1999, p. 133; SÁNCHEZ CALERO, F., “Consideraciones sobre la clasificación...”, op.cit., p. 1058.

titular del vagón y la contraparte en el contrato no es de arrendamiento –el titular se reserva, en definitiva, la posesión del vagón– sino de transporte<sup>780</sup>, por lo que aquél resulta obligado frente a ésta a efectuar los viajes que se determinen, con la particularidad de que para ello, aun utilizando sus propios medios de transporte (el vagón), necesitará de la colaboración de una empresa ferroviaria que le preste la tracción. En definitiva, el poseedor del vagón actúa como intermediario entre el interesado en el traslado de las mercancías y la empresa ferroviaria, ocupando frente a aquél la posición de porteador (contractual) y frente a ésta la de cargador. Es por ello que, para la cuestión que aquí nos interesa, no se distinguen razones para brindar al arrendamiento impropio un tratamiento distinto al de las hipótesis *sub* 1.1.1, puesto que el contrato de utilización que se concluya al amparo del Contrato Uniforme de Utilización lo será, en todo caso, entre el poseedor del vagón y la empresa ferroviaria.

## 2. Análisis funcional: objeto y causa del contrato

Como quiera que los motivos que impulsen a las partes a utilizar vagones particulares<sup>781</sup> carecen de trascendencia para el Derecho<sup>782</sup>, la naturaleza jurídica de cualquier contrato ha de determinarse de conformidad con su causa<sup>783</sup> como fin económico-social/individual del negocio. Ahora bien, desde un punto de vista funcional puede constatarse en primer lugar que

---

<sup>780</sup> Parece ser ésta la opinión que, hoy día, mayoritariamente se defiende respecto del fletamento por tiempo *not by way of demise*. Al respecto vid. GABALDÓN GARCÍA, J.L. / RUIZ SOROA, J.M<sup>a</sup>, *Manual de Derecho...*, op.cit., pp. 522 y s.; MARTÍNEZ JIMÉNEZ, M<sup>a</sup>.I., “Consideraciones de *lege ferenda...*”, pp. 3883 y ss.; RECALDE CASTELLS, A., “Los contratos...”, op.cit., pp. 260 y s.; para el Derecho alemán, ABRAHAM, H.J., *Das Seerecht*, 4<sup>a</sup> ed., de Gruyter, Berlín 1974, p. 135; HERBER, R., *Seehandelsrecht*, op.cit., pp. 349 y ss., sin embargo, limita la consideración como contrato de transporte a la responsabilidad por daños en la mercancía; en el Derecho neerlandés, BOONK, H., “Charter Parties and the Governing Law”, en: VAN HOOYDONK, E. (Dir.), *English and Continental Maritime Law*, Maklu, Amberes 2003, p. 114. Para FORCE, YIANNOPOULOS y DAVIES (*Admiralty and Maritime Law, Practioner’s Edition*, Vol. I, Beard Books, Washington 2007, p. 125) se trata, con carácter general, de un contrato de arrendamiento de obra (“*contract for services – locatio operis vehendarum mercium*”). *Contra*, todavía, SÁNCHEZ CALERO, F., “Consideraciones sobre la clasificación...”, op.cit., pp. 1058 y ss., quien defiende que el fletante no se obliga a un resultado; para el fletamento por tiempo de aeronaves, si bien con matices, LUKOSCHEK, R.P., *Das anwendbare Deliktsrecht bei Flugzeugunglücken*, VVW, Karlsruhe 1984, pp. 9 y s.

<sup>781</sup> Sobre esta cuestión vid., con detalle, *supra*, *sub* Cap. I, I.

<sup>782</sup> Dice BETTI (*Teoría general...*, op.cit., p. 159) que los motivos son “esencialmente subjetivos e internos, contingentes, variables, múltiples, diversos y, frecuentemente, también contradictorios” y añade que “son imponderables y, a diferencia de la causa no admiten una valoración social mientras no son elevados a contenido del negocio”. En sentido parecido, DE CASTRO Y BRAVO, F., *El negocio jurídico*, op.cit., pp. 228 y s.; DÍEZ-PICAZO, L., *Fundamentos...*, op.cit., Vol. I, p. 268.

<sup>783</sup> Así acertadamente DE CASTRO Y BRAVO, F., *El negocio jurídico*, op.cit., pp. 203 y s.

el contrato de utilización es un contrato vehicular que aparece ligado a otro contrato, el de transporte de las mercancías que se carguen sobre el vagón, hasta tal punto que la posibilidad misma de celebrar un contrato de utilización –y no de transporte del vagón como mercancía– suele vincularse a la celebración previa o contemporánea de un contrato de transporte de mercancías<sup>784</sup>. No por ello, sin embargo, han de confundirse ambos contratos, puesto que el vagón también “se utiliza” cuando no se encuentra cargado sino vacío, bien en tránsito, bien parado sin que se cumplan los requisitos para la finalización del período de custodia establecidos en el artículo 1.4 CUU (entrega al titular, a otra empresa ferroviaria, al destinatario o al titular de un apartadero particular). El vagón no es, en definitiva, un mero envoltorio o embalaje de la mercancía.

De lo que se acaba de decir puede concluirse, apriorísticamente, que la utilización del vagón, aun cuando está ligada al transporte de mercancías por ferrocarril, no es un derecho o una obligación accesoria que derive del contrato de transporte de las mercancías, sino que ha de considerarse un negocio jurídico autónomo, con las matizaciones que más adelante se expondrán. En este sentido, y respecto de los requisitos generales de validez de los contratos, el consentimiento de las partes no plantea, al menos en el caso de que el vagón sea usado por su propio titular, dificultades desde el punto de vista teórico. Sí resulta discutible, en cambio, el objeto y la causa del contrato de utilización que habrán de analizarse detenidamente en aras de precisar la naturaleza jurídica de dicho contrato.

Siguiendo con el análisis funcional de la utilización del vagón puede decirse, en segundo lugar, que no sólo el contrato de utilización es un contrato ligado a otro contrato, el de transporte de mercancías, sino que también el propio vagón como realidad objetiva cumple una función vehicular, la de servir de medio de transporte –esto es, de soporte– para las mercancías que se pretenden trasladar. De ello se desprende con facilidad que el traslado del

---

<sup>784</sup> En este punto resulta ilustrativo lo dispuesto en el artículo 1 RU CUV, de acuerdo con el que “[l]as presentes Reglas uniformes se aplicarán a los contratos bilaterales o multilaterales relativos a la utilización de vehículos ferroviarios como medio de transporte para efectuar transportes de conformidad con las Reglas uniformes CIM” (la redonda es nuestra).

Exceptúese, con carácter general y con independencia de la calificación jurídica que merezcan en cada caso concreto, aquellos supuestos contemplados como utilización (y no transporte) del vagón (códigos 9921 y 9922) en la *Nomenclature Harmonisée Marchandises* (NHM, ficha UIC núm. 221), una parte integrante del *Système Harmonisé* (SH) de la Organización Mundial de Aduanas, que no tienen como presupuesto la existencia de un contrato de transporte, *id est*, los viajes para revisión, reparación y limpieza del vagón. Tales viajes no pueden calificarse de *utilización* del vagón. Así también, FREISE, R., “Neue Entwicklungen...”, *op.cit.*, p. 52.



vagón no es un fin en sí mismo sino que acontece con el objetivo de que éste pueda servir de sustento de las mercancías (propias o ajenas) durante su transporte. Aun siendo ésta la finalidad empírica de la utilización del vagón, no puede ocultarse que, contemplada aisladamente, no arroja luz sobre la naturaleza jurídica del contrato de utilización sino sólo puede servir de argumento para fundamentar la solución que finalmente se adopte. La razón para ello ha de buscarse en el hecho de que la “utilización” es, en este contexto, un término que no se halla determinado jurídicamente por no encontrarse definido en el artículo 2 RU CUV.

Dada la indefinición jurídica en torno al término “utilización” surge inmediatamente la duda acerca de quién está utilizando el vagón en virtud del contrato de utilización. En este caso, el sentido literal de la expresión no es capaz de proporcionar un resultado unívoco, pues “utilizar” no significa más que “aprovecharse de algo”<sup>785</sup> y, en rigor, ya se ha visto que ambas partes contratantes se aprovechan del vagón: la empresa ferroviaria, porque no tiene que suministrar un vagón propio, el poseedor o arrendatario, porque puede disponer de él libremente sin depender de la existencia de vagones de titularidad de la empresa ferroviaria que sean aptos para servir sus propósitos y estén disponibles en ese momento concreto. Dicho de otra manera, la empresa ferroviaria utiliza el vagón para transportar (como porteador) las mercancías que le son entregadas por un tercero y asegurarse de esta forma el flete. El poseedor o arrendatario, en cambio, lo utiliza como cargador en esta misma relación comercial para beneficiarse de la reducción del precio del transporte que comporta la utilización de un vagón ajeno a la empresa ferroviaria.

Por razones de orden sistemático conviene limitar el análisis del significado exacto del término “utilización”, en un primer momento, a las hipótesis de entrega del vagón a la empresa ferroviaria por parte del poseedor del mismo, dado que el número de sujetos que intervienen en el contrato de utilización queda así reducido a dos. Si se contempla, pues, la relación entre el poseedor y la empresa ferroviaria, podría pensarse que quien utiliza el vagón es ésta porque se sirve del vagón para el transporte de mercancías por cuenta ajena. Para ello debería mediar, en buena lógica, una relación de cesión del uso del vagón que, en Derecho español, puede revestir la forma de un comodato de uso o de un arrendamiento de cosas, en función de si la cesión es gratuita u onerosa.

---

<sup>785</sup> Así, la Real Academia en la 22ª edición de su diccionario académico.

Esta tesis es capaz de explicar satisfactoriamente algunas de las características típicas del contrato de utilización (v.gr., el hecho de que la empresa ferroviaria se sirva del vagón para obtener un beneficio económico, la obligación de usar la cosa como un buen padre de familia<sup>786</sup>, o la penalización si la cosa se “devuelve” después del tiempo convenido), y parece resultar, asimismo, de la definición que del objeto del Contrato Uniforme de Utilización suministra el artículo 1.1 CUU. De la redacción del citado precepto se desprende que lo que pretende regular el acuerdo uniforme son las condiciones –según la versión lingüística que se consulte– de la cesión (*Überlassung*), puesta a disposición (*provision*) o entrega (*remise*) de vagones para su utilización como medio de transporte por parte de las empresas ferroviarias<sup>787</sup>. Quien utiliza el vagón será, por tanto, la empresa ferroviaria y parece confirmarse la teoría del contrato de cesión de uso por cuanto éste tiene por objeto, precisamente, la entrega de la cosa para que el arrendatario o, en su caso, el comodatario la use por tiempo determinado y la devuelva al arrendador o comodante (arts. 1.543 y 1.470 Cc).

Este criterio literal, sin embargo, no resulta convincente. En primer lugar, porque las Reglas Uniformes CUV como sustrato legal sobre el que se construyó el Contrato Uniforme omiten cualquier referencia a la persona que utiliza el vagón, por lo que es éste un criterio que fue introducido *a posteriori* al redactar el CUU. Pero además, creemos que existen razones de peso que obligan a interpretar de forma diferente lo preceptuado en el artículo 1.1 CUU. Algunos de estos argumentos que impiden hablar de una relación de arrendamiento de cosas o de comodato de uso entre el titular del vagón y la empresa ferroviaria se han estudiado ya con detalle al analizar la naturaleza jurídica del contrato de matriculación, pero creemos conveniente recordar brevemente los más significativos.

Si bien es cierto que, *prima facie*, el poseedor entrega el vagón para su uso por parte de la empresa ferroviaria a cambio de una contraprestación que se traduce en una reducción del precio para el transporte de las mercancías cargadas –no puede tratarse, por tanto, de un comodato por ser éste esencialmente gratuito (art. 1.740, párr. 2º Cc)–, lo es igualmente que la disposición por parte del poseedor sobre el vagón vacío comporta la obligación de satisfacer

---

<sup>786</sup> Esta obligación, recogida legalmente en el art. 1.555, 2ª alt. Cc, encuentra su reflejo en el art. 12 CUU, de acuerdo con el que la empresa ferroviaria ha de tratar el vagón “*avec soin et en bon père de famille*”.

<sup>787</sup> Cfr. asimismo los arts. 1.2 (“*Les disposition du présent contrat s’appliquent aux détenteurs de wagons et E[n]treprises[F]erroviaires en tant qu’utilisateurs de wagons*”), 7.2 y 15.1 (que hablan de la “*E[n]treprise[F]erroviaire utilisatrice*”) CUU.

un precio por ello (habitualmente más reducido), y no puede concebirse un arrendamiento de cosas donde el obligado a pagar es el arrendador (cfr. art. 1.555, 1ª alt. Cc). Tampoco parece compatible con el contrato de arrendamiento que quien ostenta el derecho de disposición sobre el vagón sea su titular, aun cuando el artículo 1.555, 2ª alt. Cc prescribe el destino de la cosa arrendada “*al uso pactado*”. De ahí a entender que el arrendatario no pueda influir para nada sobre el uso de la cosa nos parece darle a la norma una interpretación contraria a su tenor y, con ello, incompatible con el mismo.

Pero también lo dispuesto en algunas de las cláusulas previstas en el Contrato Uniforme de Utilización apunta claramente a que el contrato cuyo contenido pretende integrar no es un contrato de arrendamiento sino otro contrato distinto. En este sentido, resulta abiertamente contraria a una relación arrendaticia el tenor de los artículos 13 y 14 CUU, que hablan expresamente del transporte (*transport/acheminement, carriage, Beförderung*) del vagón cargado o vacío. Parece lícito, por ello, pensar que la finalidad perseguida con la celebración del contrato de utilización no es (sólo) el uso de éste por parte de la empresa ferroviaria sino, primera y principalmente, su traslado y custodia. Como más adelante veremos, ésta tesis viene respaldada tanto por la función económico-individual del contrato como por la regulación legal y convencional del mismo.

## 2.1 Distinción de figuras afines

Partiendo de la hipótesis de que la función del contrato de utilización consiste en dar cobertura convencional al traslado y la custodia del vagón por parte de la empresa ferroviaria, la naturaleza propia del vagón como vehículo ferroviario necesitado de fuerza motriz externa para su desplazamiento presenta similitudes con otros contratos que igualmente tienen por objeto la adquisición de tracción por parte del titular de vagones ferroviarios. Para situar correctamente el contrato de utilización diseñado en el CUU, conviene distinguirlo de estos otros contratos en aras de perfilar mejor su función económica en el transporte de mercancías por ferrocarril.

### 2.1.1 El contrato de arrendamiento de medios de tracción ferroviaria

El contrato de arrendamiento de medios de tracción ferroviaria contemplado por el *Comité International des Transports Ferroviaires* (CIT)<sup>788</sup> es aquel contrato por medio del cual una empresa ferroviaria se compromete frente a otra empresa ferroviaria a poner a disposición de ésta un vehículo tractor, junto con el personal correspondiente, para realizar transportes internacionales sujetos a las Reglas Uniformes CIM. El contrato de arrendamiento de material tractor se diferencia del contrato de transporte internacional de mercancías CIM en que el arrendador no asume la obligación de transportar los efectos sino que se limita a poner a disposición de la empresa ferroviaria porteadora una locomotora junto con su tripulación. El contrato se asemeja, por tanto, al fletamento por tiempo *by way of demise* en el transporte marítimo, al *wet lease* aeronáutico<sup>789</sup> y al *Lohnfuhrvertrag* o arrendamiento con conductor en los transportes por carretera<sup>790</sup> en los que el *charterer* o el *lessee* adquiere la posesión (jurídico-privada) de la nave y efectúa transportes bajo su propia responsabilidad.

El acuerdo sobre el arrendamiento de medios de tracción con tripulación se distingue del contrato de utilización en que ambas partes contratantes han de ser necesariamente empresas ferroviarias, puesto que quien procederá a la prestación de los servicios de transporte con el material tractor arrendado es la arrendataria, y esta función queda reservada a aquellos empresarios transportistas que hubieran obtenido la licencia de empresa

---

<sup>788</sup> Cfr. las *Allgemeine Geschäftsbedingungen für den Mietvertrag eines Triebfahrzeugs mit Triebfahrzeugführer im Güterverkehr*.

<sup>789</sup> Sobre esta figura vid. CALLEGARI, G. / PRATI, S., “I nuovi contratti ...”, op.cit., pp. 542 y s.; MORRELL, P.S., *Airline Finance*, 3ª ed., Ashgate, Aldershot 2007, ap. 10.4 (p. 125); SCHWENK, W. / GIEMULLA, E., *Handbuch des Luftverkehrsrechts*, 3ª ed., Carl Heymanns Verlag, Colonia 2005, p. 313, quienes ponen de relieve que la posesión jurídico-privada de la nave es adquirida por el arrendatario mientras que el “poseedor” registral o de Derecho público sigue siendo el arrendador. Sobre la equiparación de *gross charter* (*time charter by demise*) y *wet lease* vid., asimismo, BASEDOW, J., *Der Transportvertrag*, op.cit., p. 100 (nota 73).

<sup>790</sup> En virtud de este contrato, el titular del vehículo lo pone a disposición del cargador, para que éste imparta las instrucciones necesarias para su transporte. Dado que el titular del vehículo no asume la custodia de las mercancías, ha de negarse la existencia de un contrato de transporte entre éste y el cargador. Así, CSOKLICH, P., “Rechtsvergleichende Grundlagen des Speditions- und Frachtrechts”, en: *ETL*, vol. XXXVI (2001), p. 694; MERKT, H., “§ 407”, en: BAUMBACH, A. / HOPT, K.J., *Handelsgesetzbuch*, 32ª ed., Verlag C.H. Beck, Munich 2006, nm 13 (p. 1395). Sobre esta cuestión vid., asimismo, DUBISCHAR, R., “Sechster Abschnitt. Frachtgeschäft”, en: AA.VV., *Münchener Kommentar...*, op.cit., § 425 HGB, nm 14 (p. 495); HELM, J.G., *Frachtrecht I*, op.cit., § 425, nm 94 (pp. 40 y s.); KOLLER, I., *Transportrecht*, op.cit., § 407 HGB, nm 18 (pp. 37 y s.).

ferroviaria.<sup>791</sup> Por esta misma razón, el contrato de utilización no puede adoptar la forma de un contrato de arrendamiento de material tractor por cuanto éste, en sí mismo considerado, no implica la realización de desplazamiento de mercancías alguno sino que se limita a reglamentar la cesión de locomotoras con conductor a la arrendataria.

### 2.1.2 El contrato de tracción ferroviaria

El contrato de tracción ferroviaria<sup>792</sup> es un contrato innominado y atípico por el que una empresa ferroviaria<sup>793</sup> se compromete frente a otra empresa ferroviaria a prestar servicios de tracción consistentes en el desplazamiento de vehículos ferroviarios, bien en el interior de una estación, bien entre estaciones diferentes. Aun cuando los vehículos remolcados se utilicen para el transporte nacional e internacional de mercancías por ferrocarril, la diferencia entre el contrato de tracción ferroviaria y el de transporte ferroviario de mercancías ha de buscarse en el hecho de que el traccionista no se obliga al transporte de las mercancías cargadas sino que se limita a proveer tracción a los vehículos cargados<sup>794</sup>. Como quiera que la custodia de las mercancías permanece con el titular de los medios remolcados, el contrato ha de calificarse de mero arrendamiento, que será de obra o de servicios en función de las obligaciones que asume el traccionista frente al transportista de las mercancías.

El contrato de tracción ferroviaria se distingue del contrato aquí analizado en que por éste último la empresa ferroviaria promete, en virtud del contrato de transporte de las

---

<sup>791</sup> A este respecto, el art. 44.1 LSF dispone que “[l]a prestación del servicio de transporte ferroviario de viajeros y de mercancías no podrá realizarse sin obtener, previamente, la correspondiente licencia de empresa ferroviaria”. Cfr., asimismo, el art. 59 RSF.

<sup>792</sup> Cfr. las *Allgemeine Geschäftsbedingungen für den Traktionsvertrag im Güterverkehr* del CIT.

<sup>793</sup> Al igual que en el supuesto anterior, conviene recordar que todo aquel que pretenda prestar servicios de transporte ferroviario (aquí, de vagones) deberá estar en posesión de una licencia de empresa ferroviaria, arts. 43 y 44 LSF.

<sup>794</sup> La situación es, pues, parecida a la de aquel remolque marítimo en el que el buque o artefacto remolcado porta, asimismo, mercancías entregadas por un tercero para su transporte. Si el titular del objeto remolcado asume la custodia de las mercancías cargadas, el remolcador se limita a cuidar los aspectos náuticos de la operación. Sobre esta cuestión vid. PULIDO BEGINES, J.L., *Los contratos de remolque marítimo*, Bosch, Barcelona 1996, pp. 97 y s., así como *infra*, sub 2.2.1.

HAAK (*The Liability of the Carrier under the CMR*, Stichting Vervoeradres, La Haya 1986, p. 85), al tratar el contrato de tracción en el transporte por carretera, advierte que el propietario de la cabeza tractora debería, para no ser considerado transportista respecto de las mercancías cargadas en el remolque o semirremolque, hacer constatar fehacientemente que sólo asume la obligación de desplazar el vehículo, pero no la custodia de las mercancías en él cargadas.

mercancías cargadas en el vagón utilizado, el transporte de aquéllas y queda obligado como transportista (contractual o de hecho) a la correcta realización del traslado. Responderá, por ello, de pérdidas o averías en las mercancías, así como por retrasos en la entrega de conformidad con la legislación nacional (arts. 349 y ss. Ccom, 93 y s. RSF) o internacional (Reglas Uniformes CIM).

## 2.2 Figuras afines en otros modos de transporte

Encontramos contratos de suministro de fuerza motriz también en otros modos de transporte donde se requiere igualmente de servicios de tracción ajena, bien porque la nave o el vehículo objeto del contrato se halla desprovisto de ella, bien porque, en el caso concreto, no pueda o no quiera recurrir a la misma. Se trata de aquellos supuestos en los que la relación jurídica entre los titulares del vehículo provisto de tracción y del que carece de ella reviste la naturaleza de un contrato de remolque en su acepción más amplia, presente sobre todo en el tráfico marítimo, pero también en el transporte por vías navegables interiores y por carretera. Un estudio, siquiera somero, de estas formas contractuales puede resultar útil a la hora de determinar la exacta configuración jurídica del contrato de utilización aquí analizado.

### 2.2.1 El contrato de remolque marítimo

Si, de acuerdo con el criterio seguido también en este estudio, los contratos de remolque marítimo se clasifican de conformidad con su causa, éstos pueden dividirse, *grosso modo*, en dos clases: el remolque maniobra o portuario, de un lado, y el remolque transporte, de otro<sup>795</sup>. El primero<sup>796</sup>, de utilización sobre todo en los puertos donde los buques no pueden utilizar su

---

<sup>795</sup> En este sentido, PULIDO BEGINES, J.L., *Los contratos...*, op.cit., pp. 112 y ss. Por un recurso a la causa como finalidad económico-social para calificar jurídicamente los contratos de utilización del buque aboga, asimismo, SÁNCHEZ CALERO, F., “Consideraciones sobre la clasificación...”, op.cit., pp. 1053 y ss. Con matices, RECALDE CASTELLS, A., “Los contratos de utilización...”, op.cit., p. 254.

<sup>796</sup> El remolque maniobra ha sido, al menos desde el punto de vista del Derecho público portuario, objeto de definición legal, bajo la rúbrica “*servicio de remolque portuario*”, en la Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de régimen económico y de prestación de servicios de los puertos de interés general, cuyo art. 82.1 dispone que “[s]e entiende por *servicio de remolque portuario* aquél cuyo objeto es la operación náutica de ayuda a los movimientos de un buque, denominado *remolcado*, siguiendo las instrucciones del capitán del buque, mediante el auxilio de otro u otros buques, denominados *remolcadores*, que

propia fuerza de propulsión para maniobrar, suele considerarse un contrato de arrendamiento, bien de servicios, bien de obra<sup>797</sup>, pero, debido a su propio carácter de actividad vehicular para realizar las operaciones de maniobra en un puerto no guarda similitud con el contrato aquí analizado. Sí existe relación, en cambio, con el contrato de tracción en su modalidad de tracción-maniobra en las estaciones de ferrocarril.

Más semejanzas con el contrato de utilización presenta el llamado contrato de remolque transporte o directo, en virtud del cual una de las partes, el remolcador, se obliga, a cambio de un precio, a desplazar un buque o artefacto flotante de un lugar a otro<sup>798</sup>. Planteadas así las notas características del contrato de remolque directo, surge seguidamente la duda acerca de su naturaleza jurídica, ampliamente discutida en la doctrina especializada. Siendo la obligación principal que asume el remolcador –al menos en la mayoría de los supuestos– de resultado y no de medios, parece existir consenso acerca de que se está ante un contrato de arrendamiento de obra y no de servicios<sup>799</sup>, pero plantea dudas su subsunción bajo el concepto de contrato de transporte como subespecie del de arrendamiento de obra.

---

*proporcionan su fuerza motriz o, en su caso, el acompañamiento o su puesta a disposición dentro de los límites de las aguas incluidas en la zona de servicio del puerto”. Cfr. también el art. 341 del Proyecto de Ley General de la Navegación Marítima (PLGNM, publicado en el BOCG [Congreso], de 10 de noviembre de 2006): “Cuando el remolque tenga por objeto la asistencia del remolcador a la maniobra del remolcado se entenderá que, salvo pacto en contrario, la dirección de la maniobra recae sobre el mando del buque remolcado”.*

<sup>797</sup> Lo califican de contrato de servicios, ANTONINI, A., *Corso di diritto...*, op.cit., p. 97; BASEDOW, J., *Der Transportvertrag*, op.cit., p. 97; GABALDÓN GARCÍA, J.L. / RUIZ SOROA, J.M<sup>a</sup>., *Manual...*, op.cit., pp. 630 y s.; RABE, D., *Seehandelsrecht*, 4<sup>a</sup> ed., Verlag C.H. Beck, Munich 2000, Anh § 556, nm 4 (p. 381); PULIDO BEGINES, J.L., *Los contratos...*, op.cit., pp. 140 y ss. (en particular, pp. 147 y s.) y doctrina ahí citada (notas 438 a 442); ZUBIRI DE SALINAS, M., “Los contratos de pasaje y de remolque”, en: EMPARANZA SOBEJANO, A., / MARTÍN OSANTE, J.M., *Estudio sistemático...*, op.cit., pp. 407 y s. A favor de encuadrarlo en el contrato de arrendamiento de obra, JOHANNSEN, K.H., “Verjährung”, en: AA.VV., *Das bürgerliche Gesetzbuch*, Tomo I, 12<sup>a</sup> edición, de Gruyter, Berlín / Nueva York (1975), § 196, nm 33 (p. 32); MERKT, H., “§ 407”, op.cit., nm 13 (p. 1395); SÁNCHEZ CALERO, F., “Consideraciones sobre la clasificación...”, op.cit., p. 1065; al parecer también (“realización de un determinado resultado”), ARROYO MARTÍNEZ, I., *Compendio de Derecho Marítimo*, Tecnos, Madrid 2002, p. 161. TETLEY (“Maritime Transportation”, en: HERBER, R. [Dir.], *International Encyclopedia of Comparative Law, Volume XII, Law of Transport*, Mohr Siebeck, Tubinga 2001, ap. 145 y s. [p. 54]) entiende que el supuesto típico en el remolque maniobra es la asunción del control por parte del remolcador, por lo que se trataría de un *contract for services* y no *of services*. *De lege ferenda*, parece que en España se optará por entender, salvo pacto en contrario, que en el remolque maniobra la dirección de la operación recae sobre el remolcado (cfr. el citado art. 341 PLGNM).

<sup>798</sup> Es ésta la definición suministrada por PULIDO BEGINES, J.L., *Los contratos...*, op.cit., p. 257. Cfr., en sentido parecido, ID., “Las cláusulas de exoneración de responsabilidad en el contrato de remolque: comparación de dos regímenes (EE.UU. – Inglaterra)”, en: *Anuario de Derecho Marítimo*, núm. 13 (1996), pp. 63 y s.; GABALDÓN GARCÍA, J.L. / RUIZ SOROA, J.M<sup>a</sup>., *Manual...*, op.cit., p. 628; ZUBIRI DE SALINAS, M., “Los contratos...”, op.cit., p. 405; STS núm. 999/1997, de 15 de noviembre (RJ 1997\8125), FJ 1<sup>o</sup>.

<sup>799</sup> Vid., por todos, GABALDÓN GARCÍA, J.L. / RUIZ SOROA, J.M<sup>a</sup>., *Manual...*, op.cit., p. 629; MANDARAKA-SHEPPARD, A., *Modern Admiralty Law*, Cavendish, Londres 2001, p. 747 (*contract for services*); ZUBIRI DE

Particularmente ardua resulta la tarea delimitadora en aquellos supuestos, en los que el buque remolcado cuenta con su propia tripulación y participa en la ejecución del desplazamiento del tren de remolque. No existe en este caso una auténtica entrega del objeto al remolcador y, en ausencia de un deber de custodia *ex receptum*, el contrato de remolque de un buque tripulado no tendría cabida en el concepto tradicional de transporte.<sup>800</sup> Como consecuencia de la paulatina ampliación del concepto<sup>801</sup>, sin embargo, se viene entendiendo que el contrato de remolque directo es un contrato de transporte, si bien atípico o *sui generis* (al menos en Derecho español), por no producirse la asunción de la custodia sobre el navío remolcado por parte del remolcador.<sup>802</sup> Un amplio consenso existe, en cambio, respecto de la calificación jurídica de aquellos contratos de remolque directo, en los que el objeto remolcado es un artefacto flotante inerte, no tripulado. En este caso, la subsunción bajo el concepto (incluso estricto o tradicional) de transporte no plantea los mismos problemas que el remolque de navíos tripulados por cuanto existe una auténtica entrega del objeto remolcado al naviero

---

SALINAS, M., “Los contratos...”, op.cit., pp. 406 y s; así como la STS de 8 de enero de 1991 (RJ 1991\290), FJ 5º. Así parece desprenderse también del tenor del PLGNM que establece en su art. 340.1 que “se entenderá que, salvo pacto en contrario, la dirección de la maniobra corresponde al capitán del remolcador”. Con matices, LEFEBVRE D’OVIDIO, A. / PESCATORE, G. / TULLIO, L., *Manuale di diritto...*, op.cit., p. 582.

Todo ello sin perjuicio de que, en atención a lo pactado entre remolcador y remolcado, puedan existir igualmente contratos de remolque que no presenten las características propias de una *locatio operis*. Al respecto vid. GARRIGUES (*Curso...*, op.cit., p. 740), quien distingue en función de quien dirige la operación de remolque: si es el capitán del remolcador será arrendamiento de obra, si es el del buque remolcado, arrendamiento de servicio. En términos similares, según el test de la *dominant mind* en el Common Law, TETLEY, W., “Maritime Transportation”, op.cit., ap. 145 y s. (pp. 53 y s.), pero entiende que, típicamente, el control en el remolque transporte es asumido por el remolcado, tratándose entonces de un *contract of services* y no *for services* (p. 54). Para SCHAPS y ABRAHAM (*Das Seerecht in der Bundesrepublik Deutschland*, 4ª ed., de Gruyter, Berlín 1978, vor § 556, nm 24 [p. 446]), el contrato es de arrendamiento de obra si no se está ante un contrato de transporte (*id est*, cuando el remolcador no asume la custodia de los elementos remolcados) y el remolcador promete el traslado del buque remolcado a un lugar determinado. BRANDIS (*Das deutsche Seerecht*, Vol. II, G.F. Göschen’sche Verlagsbuchhandlung, Leipzig 1908, p. 76), por su parte, distinguía según el tamaño del buque remolcado: si éste era pequeño, el contrato sería de obra, si fuera grande, se estaría ante un arrendamiento mixto de cosa y de servicio.

<sup>800</sup> GARRIGUES (*Curso...*, T. II, op.cit., p. 209), por ejemplo, define el contrato de transporte de cosas como aquel “contrato consensual por el que una persona llamada porteador se compromete, mediante un precio, a realizar las operaciones necesarias para trasladar una cosa material de un lugar a otro, *bajo su propia custodia*” (la cursiva es nuestra). En su consecuencia, entiende que el contrato de remolque será contrato de transporte marítimo sólo cuando la cosa remolcada sea completamente inerte (p. 740). En caso de que el buque se encuentre bajo la dirección técnica del capitán y de su dotación, el contrato será de arrendamiento de obra o de servicio, según lo estipulado entre las partes.

<sup>801</sup> El concepto de transporte propuesto por la reciente doctrina más autorizada prescinde de la custodia, pero incluso del precio como elementos característicos del contrato. Así, en particular, BASEDOW, J., *Der Transportvertrag*, op.cit., pp. 36 y ss. Por la sustitución del deber de custodia por otro de cuidado, vigilancia o seguridad en el concepto de transporte abogan, asimismo, GABALDÓN GARCÍA, J.L. / RUIZ SOROA, J.Mª., *Manual...*, op.cit., p. 629; PULIDO BEGINES, J.L., *Los contratos...*, op.cit., pp. 259 y ss.

<sup>802</sup> Así, entre nosotros, GABALDÓN GARCÍA, J.L. / RUIZ SOROA, J.Mª., *Manual...*, op.cit., p. 630; PULIDO BEGINES, J.L., *Los contratos...*, op.cit., pp. 265 y ss.



del buque remolcador, asumiendo éste la obligación de custodia y una responsabilidad *ex recepto*.<sup>803</sup>

Ahora bien, si el buque o artefacto flotante remolcado se constituye en medio técnico para el traslado de las mercancías en él cargadas (el llamado remolque indirecto), se distinguen, a su vez, dos situaciones bien diferenciadas. En aquellos casos en los que la compañía de remolque proporciona tanto el navío remolcador como el objeto remolcado, el contrato celebrado entre el cargador de las mercancías y el naviero lo es, sin duda, de transporte de mercancías.<sup>804</sup> En cambio, si el artefacto flotante sobre el que se hallan cargadas las mercancías pertenece a un tercero, sea o no el propietario de la carga, se presentan, a nuestro entender, dos relaciones jurídicas bien distintas, un contrato de remolque respecto del objeto remolcado (barcaza, gabarra, etc.) y un contrato de transporte de mercancías en lo que a los efectos sobre él cargados se refiere.

Si el armador del remolcador sólo asume la obligación de desplazamiento del elemento remolcado pero no la de custodia de las mercancías –esto es, se limita a cuidar los aspectos náuticos de la operación– se estaría ante un contrato de remolque celebrado entre el armador del navío remolcador y el del artefacto remolcado, de un lado, y un contrato de transporte de mercancías entre éste y el cargador de las mercancías, de otro.<sup>805</sup> La situación se presenta, pues, muy similar a la de los contratos de tracción ferroviaria antes referidos en los que la empresa ferroviaria prestadora de los servicios de tracción se obliga a remolcar los vagones titularidad de un tercero de un lugar a otro, pero sin convertirse en porteador respecto de los efectos en ellos cargados.

---

<sup>803</sup> GABALDÓN GARCÍA, J.L. / RUIZ SOROA, J.M<sup>a</sup>., *Manual...*, op.cit., p. 629; GARRIGUES, J., *Curso...*, T. II, op.cit., p. 740; RABE, D., *Seehandelsrecht*, op.cit., Anh § 556, nm 3 (p. 380); PULIDO BEGINES, J.L., *Los contratos...*, op.cit., pp. 259 y ss.; RÉMOND, M., *L'exploration pétrolière en mer et le droit*, Technip, París 1970, ap. 110 y ss. (pp. 123 y ss.), así como doctrina francesa ahí citada (p. 123, nota 7); SCHAPS, G. / ABRAHAM, H.J., *Das Seerecht...*, op.cit., vor § 556, nm 24 (pp. 445 y s.); ZUBIRI DE SALINAS, M., “Los contratos...”, op.cit., pp. 405 y s. En este sentido también la regulación proyectada, por cuanto el art. 340.2 PLGNM dispone que “[e]n los casos en que los elementos remolcados hayan sido entregados al remolcador se entenderá que su naviero asume la custodia de ellos, con la consiguiente responsabilidad”.

<sup>804</sup> Así, FORCE, R. / YIANNOPOULOS, A.N. / DAVIES, M., *Admiralty and Maritime...*, op.cit., p. 436; PULIDO BEGINES, J.L., *Los contratos...*, op.cit., pp. 93 y ss, en particular, p. 97; ZUBIRI DE SALINAS, M., “Los contratos...”, op.cit., p. 405 (nota 43).

<sup>805</sup> Vid. PULIDO BEGINES, J.L., *Los contratos...*, op.cit., p. 98; ZUBIRI DE SALINAS, M., “Los contratos...”, op. y loc. últ. cit.

Por su parte, en la medida en que el remolcador sí asume la obligación de custodiar la carga, éste se convierte en porteador en la relación de transporte y responde del traslado incólume de los efectos hasta el lugar de destino.<sup>806</sup> Lo que resulta más esclarecedor para el supuesto que aquí nos interesa es, sin embargo, que para la doctrina que se ha ocupado de delimitar el alcance jurídico de dicha relación, ésta se resuelve unitariamente en el remolque indirecto, de ahí que resulta de aplicación la normativa en materia de transporte de mercancías, siempre y cuando la función económica principal del negocio sea el transporte de los efectos cargados sobre el elemento remolcado.<sup>807</sup> El artefacto remolcado, por su parte, sería un simple medio para llevarlo a cabo.

No puede ocultarse, pues, que el contrato de remolque indirecto presenta un parecido notable con el contrato de utilización aquí analizado. Para que los resultados alcanzados por la doctrina que se ha pronunciado en esta materia sean extrapolables a los contratos amparados por el CUU habrían de cumplirse, sin embargo, los requisitos de entrega del vagón y de las mercancías a la empresa ferroviaria para su desplazamiento, junto con la asunción por parte de ésta de la obligación de custodiar la carga. Aunque este segundo aspecto se presenta en mayor o menor medida en todos aquellos supuestos en los que la utilización del vagón como medio de transporte se efectúa en el marco del CUU, resta por dilucidar si también el vagón se entrega para su transporte o, como parece desprenderse *prima facie* de lo dispuesto en el acuerdo uniforme, meramente con ocasión del transporte en virtud de un contrato de cesión de uso. Sobre ello volveremos al analizar las obligaciones asumidas por cada una de las partes en el contrato.

---

<sup>806</sup> Es éste, por lo demás, el único supuesto analizado como remolque transporte por PADILLA GONZÁLEZ, R., “El transporte de mercancías en régimen de conocimiento de embarque. El contrato de pasaje. El contrato de remolque y otros contratos auxiliares de la explotación comercial del buque. Los contratos de utilización de la aeronave”, en: JIMÉNEZ SÁNCHEZ, G.J. (Coord.), *Derecho mercantil*, vol. II, op.cit., p. 1080; y SÁNCHEZ CALERO, F., “Consideraciones sobre la clasificación...”, op.cit., p. 1066, quien lo califica de una modalidad de contrato de fletamento.

<sup>807</sup> Así, PULIDO BEGINES, J.L., *Los contratos...*, op.cit., pp. 98 y s.; ZUBIRI DE SALINAS, M., “Los contratos...”, op. y loc. últ. cit.

### 2.2.2 El contrato de remolque y de remolque de empuje en vías de navegación interior

Desde un punto de vista empírico, los problemas que suscita el remolque en vías de navegación interior no son distintos de los que se plantean en torno al contrato de remolque marítimo, directo o indirecto. A ello tampoco obsta el hecho de que la técnica tradicional de remolcar los objetos mediante cuerdas fuera abandonada casi por completo y sustituida por el llamado remolque de empuje<sup>808</sup>, en la medida en que el hecho de que el buque o artefacto flotante sea remolcado o empujado no modifica en absoluto la relación jurídica que pueda existir entre las partes intervinientes. De ahí que, también en los remolques (tradicionales o de empuje) en vías de navegación interior, se defiende que la asunción de la custodia del elemento remolcado por parte del remolcador comporta la calificación del negocio jurídico correspondiente como contrato de arrendamiento de obra<sup>809</sup> y, dentro de esta misma categoría, de transporte<sup>810</sup>.

---

<sup>808</sup> Así, BASEDOW, J., *Der Transportvertrag*, op.cit., p. 97; BEMM, W. / VON WALDSTEIN, T., *Rheinschiffahrtspolizeiverordnung*, 3ª ed., de Gruyter, Berlín / Nueva York 1996, § 1.02, nm 14 (p. 107); GOETTE, W., “Gesetz betreffend die privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschifffahrt”, en: AA.VV., *Münchener Kommentar...*, op.cit., § 4 BinSchG, nm 16 (p. 1670); RABE, D., *Seehandelsrecht*, op.cit., § 485, nm 19 (p. 63)

<sup>809</sup> BEMM, W. / VON WALDSTEIN, T., *Rheinschiffahrtspolizeiverordnung*, op.cit., § 1.02, nm 15 (p. 107); RABE, D., *Seehandelsrecht*, op.cit., Anh § 556, nm 5 (p. 381).

<sup>810</sup> Vid., con carácter general, HELM, J.G., *Frachtrecht I*, op.cit., § 425, nmm 84, 95 (pp. 37, 41); para el remolque tradicional, BEMM, W. / VON WALDSTEIN, T., *Rheinschiffahrtspolizeiverordnung*, op.cit., § 1.02, nm 16 (p. 107); FREMUTH, F., “Transportrechtliche Bestimmungen des HGB”, en: ID. / THUME, K.-H. (Dir.), *Kommentar zum Transportrecht*, Verlag Recht und Wirtschaft, Heidelberg 2000, § 407 HGB, nm 79 (p. 41), cuando el buque remolcado no cuenta con tripulación propia; para el remolque de empuje, la sentencia de la Cour d’Appel de Douai de 12 de abril de 1970 que califica la relación entre remolcador y remolcado de contrato de transporte, confirmada por la sentencia de la Cour de Cassation (Chambre commerciale) de 23 de enero de 1973 (71-11.360).

Téngase presente, además, que la responsabilidad por daños causados en los elementos empujados venía determinada, en Alemania, por un acuerdo similar al Contrato Uniforme de Utilización, el llamado *Schubakommen (Allgemeine Bedingungen für Verträge über die Mitnahme fremder Schubleichter durch Schubboote*, de 16 de junio de 1970), que, al igual que las Reglas Uniformes CUV y el propio CUU, establecía un régimen de responsabilidad por culpa con inversión de la prueba y limitaba el monto de la indemnización debida a los daños directos. Al respecto vid. BEMM, W. / VON WALDSTEIN, T., *Rheinschiffahrtspolizeiverordnung*, op.cit., Einführung, nm 43 (p. 24); VORTISCH, O. / BEMM, W., *Binnenschiffahrtsrecht*, 4ª ed., de Gruyter, Berlín / Nueva York 1991, § 4a, nm 31 (p. 80).

### 2.2.3 El contrato de remolque terrestre

Finalmente, también en el transporte por carretera se presentan supuestos en los que cabe hablar de un contrato de remolque. Éste es el caso, muy frecuente en la práctica<sup>811</sup>, cuando la cabeza tractora de un empresario de transporte concreto acarrea un remolque o semirremolque que no pertenezca a su propio parque de vehículos (ya sea a título de dominio, ya sea en concepto de poseedor no dominical, v.gr., como arrendatario). Tradicionalmente, la figura aquí analizada se ha enmarcado, al menos en España, en los supuestos de colaboración entre transportistas, en el sentido de que los propietarios de la cabeza tractora y del remolque o semirremolque, respectivamente, acuerdan colaborar en la realización de un determinado transporte público, asumiendo la dirección de las operaciones de transporte propiamente dichas el propietario del elemento tractor.<sup>812</sup> No puede ocultarse, sin embargo, que los supuestos englobados bajo el concepto de contrato de tracción o remolque reflejan más bien una relación de transporte que, bien responde a un caso de transporte unitario con subtransporte, bien se ejecuta sin la necesidad de que intervenga una pluralidad de empresas transportistas (cuando el elemento remolcado pertenece al cargador).

Sea de ello como fuere, siempre y cuando el propietario del elemento tractor asume la obligación de desplazamiento y de custodia de los elementos remolcados –que es el supuesto más habitual en la práctica– la relación entre aquél y el titular del remolque o semirremolque parece constituir un contrato de transporte<sup>813</sup>, si bien se discute si en el ámbito del transporte

---

<sup>811</sup> La actividad de remolque terrestre adquiere una importancia singular en el desarrollo del llamado transporte marítimo de corta distancia o *Short Sea Shipping* (SSS), donde caben, fuera del transporte de unidades de transporte intermodal (principalmente contenedores) –que no es propio del SSS sino que se da en todos los transportes marítimos– dos posibilidades: a) lo que se carga en el buque es el conjunto de cabeza tractora y remolque o semirremolque; b) sólo se carga este último, con la consecuencia de que el remolque o semirremolque deberá engancharse a otro vehículo en el puerto de destino, perteneciente, en la mayoría de los casos, a otro transportista distinto del propietario del remolque. Esta forma de operar no es exclusiva, sin embargo, del SSS y se da también en el transporte (sobre todo transfronterizo) de remolques o semirremolques por ferrocarril.

<sup>812</sup> Sobre esta cuestión vid. QUINTANA CARLO, I., “Contrato de transporte – contrato de transporte terrestre de mercancías”, en: BERCOVITZ RODRÍGUEZ-CANO, A. / CALZADA CONDE, M<sup>a</sup>.Á. (Dir.), *Contratos mercantiles*, op.cit., p. 687. Cfr. también el Decreto 1968/1972, de 6 de julio, por el que se regula diferentes modos de colaboración entre transportistas, una norma que, sin embargo, fue derogada por la Disposición de derogaciones y vigencias del ROTT (ap. 1 lit. a).

<sup>813</sup> Es ésta la opinión defendida por la doctrina mayoritaria. Vid., por todos, BASEDOW, J., “Übereinkommen über den Beförderungsvertrag...”, op.cit., Art. 1 CMR, n<sup>o</sup> 10, 13 (pp. 892, 893); HELM, J.G., *Frachtrecht I*, op.cit., § 425, n<sup>o</sup> 84, 96 (pp. 37, 41); JASSOGNE, C. (Dir.), *Traité pratique de droit commercial*, T. 2, Kluwer, Bruselas 1992, p. 977; KOLLER, I., *Transportrecht*, op.cit., Art. 1 CMR,

internacional le resulta de aplicación el CMR o no, cuestión que a nuestro entender habría de responderse en sentido negativo.<sup>814</sup> Con todo, la aplicación del CMR respecto de las mercancías cargadas sobre el elemento remolcado resulta indiscutida<sup>815</sup>, salvo que, excepcionalmente, se pacte expresamente que quien proporciona la cabeza tractora no asume la custodia de las mismas (*haulage contract*)<sup>816</sup>.

### 2.3 El contrato de utilización como contrato de obra

De lo visto hasta ahora se desprende que es común a la mayoría de los contratos de remolque presentes en otros modos de transporte la asunción por parte del remolcador o traccionista de la obligación de trasladar, a cambio de un precio, el objeto remolcado de un lugar a otro. Es por ello que se defiende, con acierto a nuestro entender, que en la medida en que la *dominant mind* en la operación –*id est*, quien asume la dirección de la misma– es el remolcador, se está ante un contrato de arrendamiento de obra que puede revestir, con carácter general, la forma de un contrato de transporte como subespecie del mismo, siempre y cuando aquél asuma asimismo la custodia del elemento remolcado. Para poder predicar idéntica naturaleza jurídica del contrato de utilización aquí analizado, la empresa ferroviaria debería, por tanto, obligarse a trasladar el vagón entregado por su titular o por un tercero de un lugar a otro.

---

nmm 4 y s. (pp. 1147 y ss.). En la jurisprudencia, entre nosotros, STS núm. 246/1996, de 1 de abril (RJ 1996\2983), FJ 4º; SAP Barcelona núm. 346/2007, de 26 de junio (AC 2007\1845), FJ 2º.

No faltan, sin embargo, decisiones judiciales en España que, sin entrar a valorar si se trata de una auténtica relación de transporte, aplican la normativa general en materia de responsabilidad contractual, esto es, los arts. 1.101, 1.104, 1.106 y 1.107 1º Cc. Así, las SSAP Madrid núm. 356/2004, de 20 de abril (JUR 2004\247643); y, más recientemente, Guipúzcoa núm. 42/2007, de 7 de marzo (JUR 2007\137604), FFJJ 3º y 4º

<sup>814</sup> Así también, de los autores citados en la nota anterior, HELM (nm 84, p. 37), por entender que no se cumple el requisito del transporte “*por medio de vehículos*” (art. 1.1 CMR); y KOLLER, quien niega la posibilidad de que el remolque sea considerado mercancía en el sentido del art. 1.1 CMR. *Contra*, BASEDOW (nmm 10, 13 [pp. 892, 893]), por entender que se cumplen todos los requisitos establecidos en el CMR, *id est*, el desplazamiento y la entrega en destino; THUME, K.-H., “Übereinkommen über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr (CMR)”, en: FREMUTH, F. / THUME, K.-H. (Dirs.), *Kommentar...*, op.cit., Art. 1 CMR, nm 11 (p. 580); DE LA MOTTE, H. / TEMME, J., “Art. 1”, op.cit., nm 32 (p. 96); y también, al parecer, HAAK, K.F., *The Liability of the Carrier...*, op.cit., pp. 82 y ss., basándose en sendas sentencias de la Rechtbank Rotterdam y del Hof de La Haya, de 3 de septiembre de 1976 y de 31 de marzo de 1978, respectivamente.

<sup>815</sup> Por todos, BASEDOW, J., “Übereinkommen über den Beförderungsvertrag...”, op.cit., Art. 1 CMR, nmm 10 (p. 892); KOLLER, I., *Transportrecht*, op.cit., Art. 1 CMR, nm 5 (p. 1039).

<sup>816</sup> Así, HAAK, K.F., *The Liability of the Carrier...*, op.cit., p. 85.

### 2.3.1 La obligación de desplazar el vagón

Como quiera que el desplazamiento del vagón como hecho fáctico no es, por sí solo, determinante para calificar el contrato en uno u otro sentido ha de analizarse si la empresa ferroviaria se obliga frente a otro a efectuarlo o si, en cambio, aquélla se limita a hacer uso del derecho que le fue concedido en virtud de un contrato de cesión de uso. El problema no tiene fácil solución por cuanto, como se ha visto, la empresa ferroviaria utiliza el vagón para trasladar determinadas mercancías, asegurándose así el cobro del precio debido por su transporte, y es igualmente cierto que, *prima facie*, resulta obligada al pago de una determinada cantidad por el uso del vagón, pago que adopta la forma de una reducción del precio debido por el transporte de los efectos cargados sobre el vagón. Es por ello que, en aras de dar una respuesta fundada, han de estudiarse con detenimiento algunos de los derechos y obligaciones que corresponden a cada una de las partes en virtud del concreto contrato de utilización.

El dato más revelador en este ámbito es la atribución del derecho de disposición sobre el vagón. A este respecto, el artículo 9 CUU establece en su apartado primero que el poseedor tiene el derecho de disponer de sus vagones y añade en su apartado segundo que, salvo cuando resulte comprometida la seguridad ferroviaria, el poseedor es el único legitimado para dar instrucciones sobre la utilización del vagón a la empresa ferroviaria. Para el supuesto concreto del traslado en vacío, dicho derecho es concretado en el artículo 14.1 CUU, de acuerdo con el que la empresa ferroviaria ejecutará, en el marco de su oferta comercial, las instrucciones del poseedor relativas al desplazamiento del vehículo vacío. Del tenor de ambos preceptos se desprende, pues, que aun cuando el vagón se encuentra en poder de la empresa ferroviaria, el control (*maîtrise, Zugriffsrecht, control*) sobre el mismo permanece con su titular o, en su caso, con quien trae causa de éste. De ahí que el Contrato Uniforme de Utilización disponga un régimen de utilización cuyo alcance es más reducido que el de las Reglas Uniformes CUV, pues éstas prescinden de cualquier referencia al derecho de disposición sobre el vagón y resultan de aplicación, por tanto, también a los contratos de arrendamiento de vagones a la empresa ferroviaria.

Ciertamente, la dificultad podría salvarse, como se ha visto, mediante un recurso a la obligación que tiene el arrendatario de usar la cosa objeto del contrato de acuerdo con lo

pactado (art. 1.555, 2ª alt. Cc), o incluso entendiendo que, junto con la relación de utilización del vagón, se da una relación de mandato en cuya virtud la empresa ferroviaria resultaría obligada a realizar sólo aquellos viajes que le fueran indicados por el poseedor. Pero, al margen de que nos parece una solución un tanto artificiosa, el Contrato Uniforme de Utilización suministra más indicios que confirman la hipótesis aquí sostenida.

En primer lugar, el CUU contempla como supuestos de utilización no sólo el traslado de vagones cargados, sino también el de vehículos vacíos. Si bien es cierto que el cobro futuro de fletes por parte de la empresa ferroviaria depende de que el vagón (vacío) llegue al lugar donde se halle la mercancía<sup>817</sup>, el traslado sin carga no siempre se efectúa en interés de la empresa ferroviaria que “utiliza” el vagón vacío, en particular, cuando éste es desplazado al lugar de carga, pero el transporte de las mercancías es efectuado después por otra empresa ferroviaria distinta. Para mayor abundamiento, el pago de un precio por el traslado en vacío es, por muy reducido que sea, del todo incompatible con una supuesta relación arrendaticia entre el poseedor y la empresa ferroviaria.

En segundo lugar, la empresa ferroviaria asume, con la aceptación del vagón, la custodia del vagón (art. 1.4 CUU), respondiendo de las pérdidas y averías de vagones ocurridas durante el período que media entre la aceptación del vagón por parte de aquélla y su entrega al poseedor o a un tercero que resulte legitimado para recibirlo (en particular, aquél que figure como destinatario en el contrato de transporte relativo a las mercancías cargadas sobre el vagón). Ciertamente, la mera asunción de la custodia no es suficiente para desvirtuar la tesis a favor de una *locatio rei* entre la empresa ferroviaria y el titular del vagón, pero sin duda es más propia de una relación de depósito o de transporte.

Finalmente, también el tratamiento de aquellos incumplimientos contractuales que no consistan en una vulneración del deber de custodia abogan por entender que estamos ante un contrato de remolque ferroviario en cuya virtud la empresa ferroviaria se compromete al traslado del vagón de un lugar a otro. En este sentido, el artículo 13 CUU –que, como se ha visto, habla expresamente del *transporte* de los vagones– establece que la empresa ferroviaria resulta obligada a resarcir al titular de los daños que sufra como consecuencia de una entrega tardía de los mismos a quien resulte legitimado para recibirlos, lo cual tampoco resulta

---

<sup>817</sup> Así, FREISE, R., “Neue Entwicklungen...”, op.cit., p. 52.

incompatible con un contrato de *locatio rei* (piénsese en la devolución extemporánea de la cosa dada en arrendamiento), pero aboga decididamente por entender que estamos ante una auténtica obligación de trasladar el vagón.

Por todo ello creemos que de lo dispuesto en el Contrato Uniforme de Utilización se desprende que la relación que une a la empresa ferroviaria y al titular del vagón se resuelve en un contrato de remolque en virtud del cual aquélla se obliga frente a éste a desplazar el vagón (cargado o vacío) de un lugar a otro. En cambio, si la empresa ferroviaria no se obliga frente al poseedor a completar un desplazamiento –esto es, cuando éste entrega el vagón y cede, al propio tiempo, el derecho de disposición sobre el mismo– se estaría, tal y como se ha dicho en su momento, ante un auténtico contrato de arrendamiento de cosas. La naturaleza jurídica exacta del contrato que se celebre en cada caso dependerá, pues, del contenido de las cláusulas pactadas entre las partes.

Fuera de los supuestos de arrendamiento, y para el transporte de vagones vacíos, donde surge la obligación por parte del titular de satisfacer un precio, la existencia de una relación de remolque es, a nuestro entender, incontestable. Más dudas plantea, sin embargo, el traslado de vagones cargados en la medida en que, como se ha visto en repetidas ocasiones, las empresas ferroviarias no sólo parecen no exigir ningún precio por el traslado del vagón, sino que incluso conceden un descuento sobre el flete debido en concepto de transporte de las mercancías.

### **2.3.2 Desplazamiento y precio debido por el poseedor**

Si, de acuerdo con la opinión aquí patrocinada, el contrato de utilización reglamentado en el CUU puede calificarse, desde el punto de vista de las obligaciones asumidas por la empresa ferroviaria, de contrato de remolque, habrá que analizar seguidamente si la celebración del contrato supone para el poseedor una obligación que sea sinalagmática respecto de la de trasladar que pesa sobre la empresa ferroviaria. A este respecto conviene tener presente que, al contrario de lo que ocurre en España en virtud del artículo 1.544 Cc, no todos los ordenamientos europeos prevén la necesidad de que a la ejecución de la obra le corresponda



una contraprestación, por lo que cabe, incluso, el contrato de obra gratuito<sup>818</sup>, y también para el contrato de transporte se defiende que el precio es un requisito meramente natural que es debido sólo si éste efectivamente se pactó<sup>819</sup>.

Ahora bien, a la vista de que el contrato de obra requiere, en la mayoría de los ordenamientos, una contraprestación para considerarse típico y no es imaginable, por el contrario, un arrendamiento de obra en el que el obligado al pago sea el arrendador (esto es, el contratista), deviene necesario indagar la naturaleza jurídica exacta de la reducción del precio para el transporte de las mercancías cargadas en el vagón (*Privatwagenabschlag*). Para poder apreciar un contrato de *locatio rei* entre empresa ferroviaria y poseedor del vagón, esta reducción debería constituir la contraprestación por la cesión del uso del vehículo (el “precio cierto” del artículo 1.543 Cc)<sup>820</sup>, sin que sea óbice para ello que no se trata de un pago en sentido estricto sino de una reducción del precio debida por la contraparte, pues la contraprestación en el arrendamiento puede consistir, sin duda alguna, también en una prestación distinta del pago en metálico, susceptible de valoración económica.<sup>821</sup>

---

<sup>818</sup> Sobre este particular vid. la relación bastante completa en BARENDRECHT, M. *et al.*, *Principles of European Law – Service Contracts*, Sellier, Munich 2007, pp. 158 y ss. En Alemania, la ausencia de remuneración supone la aplicación de la normativa en materia de mandato (así, GLANZMANN, R., “Werkvertrag”, en: AA.VV., *Das Bürgerliche Gesetzbuch*, T. II, Vol. 4º, op.cit. [1975], § 631, nm 16 [p. 10]; PETERS, F., “Werkvertrag”, en: STAUDINGER, *BGB – Eckpfeiler des Zivilrechts*, Sellier / de Gruyter, Berlín 2005, p. 693; parcialmente distinto, por entender que cabe el contrato de obra gratuito, FIKENTSCHER, W., *Schuldrecht*, nm 888 [p. 557]), mientras que en Austria, donde la remuneración forma parte igualmente de la definición del contrato de obra, se aplica, en su ausencia, la normativa en materia de arrendamiento de obra, si la naturaleza del vínculo no se opone a ello. Vid. APATHY, P. / RIEDLER, A., *Bürgerliches Recht III. Schuldrecht. Besonderer Teil*, 2ª ed., Springer, Viena / Nueva York 2002, p. 22. Creemos que éste último criterio debe seguirse también en España, dada la falta de un concepto lo suficientemente amplio del mandato como para dar cobertura a los contratos de obra gratuitos.

<sup>819</sup> Así, BASEDOW, J., *Der Transportvertrag*, op.cit., pp. 36 y s. *Contra*, por entender que aquellos contratos en los que no media contraprestación no son estrictamente contratos de transporte y tampoco existen razones para aplicarles la normativa correspondiente, RECALDE CASTELLS, A., “El contrato de transporte internacional de mercancías por ferrocarril: concepto, naturaleza y caracteres. La documentación del contrato”, en: EMPARANZA SOBEJANO, A. / RECALDE CASTELLS, A. (Dirs.), *El contrato de transporte...*, op.cit., p. 48.

<sup>820</sup> En este sentido se expresa FREISE, R., “Neugestaltung der Haftung auf dem Güterwagensektor”, en: *Z.Int.Eisenb.*, vol. 108 (2000), p. 244, quien habla de *Entgelt* y de *Wagenmiete* (precio del arrendamiento).

<sup>821</sup> Entre nosotros, sobre la posibilidad de ver en la prestación de servicios la contraprestación por el uso de la cosa dada en arrendamiento (art. 1.543 Cc), cfr. la SAP Córdoba, de 12 de diciembre de 1994 (AC 1994\2230), FJ 4º. Vid. asimismo NÁNÁSSY, B.V. / WICK, J., *Das internationale Eisenbahnfrachtrecht...*, op.cit., p. 302, quienes estiman que existe contraprestación y que ésta puede consistir, además de en una cuota de arrendamiento, en una reducción del precio del transporte, la prestación de servicios de mantenimiento, etc. Tal precisión desaparece, sin embargo, en la siguiente edición del comentario (de 1974), en el que no participa ya v. NÁNÁSSY (WICK, J., *Das internationale Eisenbahnfrachtrecht...*, op.cit., pp. 372 y s.).

Creemos, sin embargo, que dicha reducción no es más que, como su propio nombre indica, una minoración del precio del transporte de las mercancías que tiene su fundamento, no en el arrendamiento del vagón al poseedor o su derechohabiente, sino en el ahorro que supone para la empresa ferroviaria el hecho de que no resulta obligada a suministrar un vagón de su propio parque de vehículos. Dicho de otro modo, como la prestación que la empresa ferroviaria ofrece como transportista al cargador en la relación de transporte de las mercancías tiene un alcance más reducido (se limita al desplazamiento y la custodia de las mismas, pero sin necesidad de proveer el medio de transporte sobre el que se cargan), resulta lógico que deba ofrecer a cambio un precio más ventajoso. En caso contrario, la utilización de vagones que no pertenezcan a la empresa ferroviaria resultaría –salvo quizás en aquellos casos en los que se requieran vagones que presenten unas características especiales– absurda.

Dado que los contratos de utilización y de transporte de las mercancías son negocios jurídicos autónomos (aunque sí coligados)<sup>822</sup>, cabe inferir que, en rigor, la reducción del precio no se concede en virtud del contrato de utilización sino del de transporte por ser la prestación de alcance más reducido. La minoración del precio no representa, por tanto, ni la contraprestación por una presunta cesión del uso del vagón a la empresa ferroviaria, ni tampoco el precio debido por el desplazamiento del vagón. El contrato de utilización se identificaría, pues, con un contrato de arrendamiento (ya sea de cosas, de servicios o de obra) gratuito, pero no creemos que sea ésta su naturaleza jurídica exacta. Y ello porque la empresa ferroviaria obtiene un beneficio a cambio del traslado del vagón, representado por la conclusión del propio contrato de transporte de las mercancías, a la que no habría lugar si no se obligara a desplazar el vagón de un lugar a otro.<sup>823</sup>

---

<sup>822</sup> Esta individualidad (si bien matizada) de los contratos de transporte y de utilización justifica, en opinión de quien escribe, que no se pueda hablar de un solo negocio jurídico con causa mixta (admite su existencia, entre otros, DÍEZ-PICAZO, L., *Fundamentos...*, Vol. I, op.cit., p. 490; con matices, GALGANO, F., *Il contratto*, op.cit., p. 153) o atípica (así, por entender que no existe causa mixta sino una sola causa – atípica– DE CASTRO Y BRAVO, F., *El negocio jurídico*, op.cit., pp. 208 y s.), sino de dos negocios autónomos, pero coligados.

<sup>823</sup> De acuerdo con un criterio unánime en la doctrina, tampoco en el contrato de obra la contraprestación ha de consistir en un pago en metálico sino puede sustituirse, bien por la entrega de otra cosa, bien por la prestación de un servicio. Vid., por todos, GLANZMANN, R., “Werkvertrag”, op.cit., § 631, nm 16 (p. 10); O’CALLAGHAN MUÑOZ, X., *Compendio de Derecho civil*, T. II, Vol. 2º, 3ª ed., Edersa, Madrid 2001, p. 550.

Un argumento parecido lo formula GRECO (“Responsabilità delle ferrovie...”, op.cit.) al analizar el carácter gratuito de los desplazamientos del vagón vacío en pequeña velocidad. “Ma è [gratuito] perché lo si presume compensato da un corrispondente percorso con carico, e difatti, ai fini dalla gratuità, la presunzione si risolve, più esattamente, in una condizione perché in ogni semestre solare è tollerata un’eccedenza dei percorsi a vuoto su quelli a carico nella misura massima del 10 per cento [...]” (p. 186) y,

### 2.3.3 El desplazamiento como obligación de medios o de resultado

Al analizarse el contrato de remolque marítimo en la modalidad de remolque transporte se ha visto que la doctrina se halla dividida a la hora de calificarlo como contrato de servicios o de obra. En ambos casos, el arrendador promete un *facere*, consistente, bien en la prestación de un servicio, bien en la ejecución de una obra (art. 1.544 Cc), por lo que tradicionalmente se ha venido defendiendo que la obligación del prestador de servicios lo es de medios (sólo promete la realización de una actividad sin responsabilizarse de la consecución de un resultado determinado), mientras que la del contratista de obra lo es de resultado.<sup>824</sup> Ello no obstante, la distinción de ambas figuras dista de ser sencilla por cuanto también en el contrato de servicios la actividad se realiza en beneficio de la contraparte y puede dar lugar a un resultado material y útil para ésta.

La diferencia ha de situarse, por ello, en el plano del incumplimiento de la obligación (y no necesariamente en el de la responsabilidad derivada del mismo). En este sentido, cabe afirmar que, en las obligaciones de hacer de resultado existe incumplimiento (o cumplimiento defectuoso o intempestivo) cuando dicho resultado pactado entre las partes no es alcanzado por el deudor. En cambio, en las obligaciones de hacer de medios sólo existe incumplimiento cuando el deudor no ha observado, en el ejercicio de la actividad contratada, la diligencia debida. De ahí que la diligencia se constituye, en las obligaciones de medios, en patrón de conducta para determinar si se ha producido o no un incumplimiento por parte del deudor, y sólo en segundo lugar para constatar si dicho incumplimiento o falta de cumplimiento exacto se produce en ausencia de un hecho liberatorio de responsabilidad (el caso fortuito).<sup>825</sup>

En atención al objeto de la obligación de hacer de medios consistente en el ejercicio de una actividad empleando la diligencia pertinente, se ha defendido que la diferencia misma

---

más adelante, “[m]a probabilmente è da ritenere oneroso anche il trasporto a vuoto a piccola velocità, perché in sostanza anche con esso accade sempre la stessa cosa: che cioè ai fini del trasporto delle merci, per cui si pagano le prescritte tariffe, il proprietario del carro fornisce lui direttamente quel veicolo che dovrebbe stare altrimenti a carico delle Ferrovie” (pp. 191 y s.).

<sup>824</sup> Es precisamente en la distinción entre contratos de servicio y de obra donde surgió la distinción histórica entre obligaciones de hacer de resultado y de medios. Al respecto vid. LOBATO GÓMEZ, J.M., “Contribución al estudio de la distinción entre las obligaciones de medios y las obligaciones de resultado”, en: *ADC*, vol. 45 (1992), pp. 676 y ss.

<sup>825</sup> Sobre esta cuestión vid., con detalle, JORDANO FRAGA, F., *La responsabilidad contractual*, Civitas, Madrid 1987, pp. 174 y ss.; ID., “Obligaciones de medios y de resultados”, en: *ADC*, vol. 44 (1991), pp. 48 y ss.

entre obligaciones de medios y de resultado radica en que la falta de diligencia ha de probarse en aquéllas y se presume en éstas.<sup>826</sup> No obstante, esta afirmación puede acogerse sólo con reservas, pues lo que en rigor ha de probarse es la existencia de un incumplimiento contractual, prueba que ha de referirse, ahora sí, a la falta de diligencia del deudor en las obligaciones de medios, mientras que en las de resultado basta con probar la falta de producción del resultado.<sup>827</sup> No es, pues, distinta la distribución de la carga de la prueba, sino sólo el contenido de ésta.

El contrato de utilización tal y como viene preestablecido en el CUU no ofrece muchos datos que permitan calificarlo con seguridad de arrendamiento de servicios (obligación de medios) o de obra (obligación de resultado), por cuanto las consecuencias de la imposibilidad sobrevenida de ejecutar el contrato no son, con carácter general, objeto de regulación en el acuerdo uniforme. Ello no obstante, de la configuración de los efectos de la pérdida o avería del vagón, de un lado, y –sobre todo– del retraso en la llegada del mismo a destino, de otro, se desprende sin dificultad que la obligación asumida por la empresa ferroviaria lo es de resultado y no de medios.

En el primero de los casos, la pérdida o avería del vagón supone *per se* un incumplimiento o cumplimiento defectuoso de la obligación de trasladar y custodiar el vagón que obliga a la empresa ferroviaria como deudora de la prestación a probar la ausencia de negligencia o, lo que es lo mismo, la observancia de la diligencia debida para evitar la correspondiente responsabilidad por incumplimiento contractual (art. 22.1 CUU). Este dato, sin embargo, no es determinante si se considera de forma aislada, pues sólo supone un incumplimiento del deber de custodia *ex* artículo 1.4 CUU, pero no dice nada acerca de la obligación de trasladar el vehículo de un lugar a otro. Es por ello que ha de acudir nuevamente al artículo 13 CUU en materia de retrasos en la ejecución del traslado del vagón. También aquí, el mero hecho de que el vagón llega con retraso a su destino comporta un incumplimiento de la obligación (ahora sí, de trasladar el vagón dentro de un plazo concreto) asumida por la empresa ferroviaria que, probado dicho incumplimiento por el titular del

---

<sup>826</sup> DE ÁNGEL YÁGÜEZ, R. / ZORRILLA RUIZ, M.M<sup>a</sup>, “La frustración del fin del contrato. Obligaciones de medios y de resultado”, en: *ADC*, 1985, p. 209.

<sup>827</sup> JORDANO FRAGA, F., *La responsabilidad contractual*, op.cit., pp. 266 y ss; 294 y ss.; ID., “Obligaciones de medios...”, op.cit., pp. 74 y ss., en particular, pp. 94 y ss.; LOBATO GÓMEZ, J.M., “Contribución al estudio...”, op.cit., pp. 725 y ss. Al parecer también, DÍEZ-PICAZO, L., *Fundamentos...*, Vol. II., op.cit., p. 282.

vagón, desencadena la obligación de indemnizar los perjuicios causados, salvo que aquélla consiga probar alguno de los hechos exoneratorios consignados en el artículo 13.2 CUU. Puede concluirse, *sensu contrario*, que la empresa ferroviaria se compromete, no sólo a trasladar el vagón de conformidad con las indicaciones del titular o su derechohabiente, sino incluso a realizarlo dentro de un plazo concreto (*délai de transport, Beförderungsfrist, periods for carriage*)<sup>828</sup>.

La empresa ferroviaria se obliga, pues, a la consecución de un resultado, con lo que el contrato de utilización tal y como viene delimitado en el Contrato Uniforme de Utilización puede calificarse de contrato de obra. Esta cuestión reviste un notable interés práctico en la medida en que permite, de un lado, determinar la Ley nacional de aplicación supletoria a un contrato celebrado entre empresarios cuyo domicilio o sede social se halle en diferentes Estados<sup>829</sup> y, de otro, inferir que si la empresa ferroviaria no consigue el resultado prometido por causas que no le fueran imputables, aquélla queda liberada de su obligación, pero pierde el derecho a la contraprestación (*periculum obligationis*)<sup>830</sup>.

---

<sup>828</sup> También aquí queda patente la diferencia conceptual que existe entre *los* contratos de utilización regulados, con carácter general, en las Reglas Uniformes CUV y *el* contrato de utilización disciplinado por el Contrato Uniforme de Utilización, por cuanto aquéllas omiten cualquier referencia al plazo para efectuar el traslado y comprenden, por tanto, también los contratos de cesión del uso del vagón.

<sup>829</sup> En aplicación del art. 4.1 lit. b del Reglamento nº 593/2008 del Parlamento y del Consejo, de 17 de junio de 2008, sobre la ley aplicable a las obligaciones contractuales (Roma I), “*el contrato de prestación de servicios se regirá por la ley del país donde el prestador del servicio tenga su residencia habitual*”. A tal efecto, el considerando 17 del Reglamento remite al art. 5 del Reglamento nº 44/2001 que recoge un concepto autónomo de “prestación de servicios”, distinto del arrendamiento de servicios del Código civil español (CALVO CARAVACA, A.L. / CARRASCOSA GONZÁLEZ, J. (Dirs.), *Derecho Internacional Privado*, Vol. II, op.cit., p. 385) e incluye los contratos que de acuerdo con el Derecho nacional habrían de calificarse de obra. Sobre esta cuestión vid. VIRGÓS SORIANO, M. / GARCIMARTÍN ALFÉREZ, F.J., *Derecho Procesal Internacional. Litigación Internacional*, 2ª ed., Thomson-Civitas, Cizur Menor 2007, p. 154.

De forma parecida, el art. 4.2 del Convenio de Roma sobre la Ley aplicable a las obligaciones contractuales, como antecedente inmediato del Reglamento nº 593/2008, dispone que la Ley nacional de aplicación supletoria es, en ausencia de cláusula de elección de ley, la del país donde “*la parte que deba realizar la prestación característica tenga, en el momento de la celebración del contrato, su residencia habitual, o si se tratare de una sociedad, asociación o persona jurídica, su administración central*”. En el contrato de obra habrá de entenderse que la prestación característica es la ejecución de la obra pactada, *id est*, el traslado del vagón.

<sup>830</sup> Así, para el contrato de transporte disciplinado en el Código de comercio español, DÍAZ MORENO, A., “El contrato de transporte...”, op.cit., p. 608, en aplicación de lo dispuesto en los arts. 1.589 y 1.590 Cc. En sentido parecido, GARRIGUES, J., *Curso...*, T. II, op.cit., p. 228; PULIDO BEGINES, J.L., *Los contratos...*, op.cit., p. 137, así como doctrina ahí citada (nota 429); RECALDE CASTELLS, A., “El contrato de transporte...”, op.cit., p. 48. Sobre el *periculum conductoris* en el Derecho romano, ZIMMERMANN, R., *The Law of Obligations...*, op.cit., pp. 401 y ss.

### **2.3.4 El contrato de utilización como contrato de remolque ferroviario**

De lo dicho hasta aquí se desprende con facilidad que el objeto del contrato de utilización celebrado de conformidad con el CUU es el desplazamiento del vagón de un lugar a otro y, en concepto de contraprestación, bien la celebración del contrato de transporte de las mercancías en el traslado de vagones cargados, bien el precio en el de vehículos vacíos. Aplicando un concepto amplio de precio, en el sentido de que éste puede consistir en cualquier cosa o servicio que represente un valor económico, creemos poder afirmar que la función económico-social como causa del contrato de utilización es el desplazamiento de un lugar a otro del vagón como medio de transporte para el traslado de mercancías, a cambio de un precio.

Las notas que hemos identificado como características del contrato de utilización como contrato en virtud del cual una parte –la empresa ferroviaria– se compromete frente a la otra –el poseedor– a efectuar el traslado efectivo del vagón no se dan, sin embargo, en todos los contratos de utilización disciplinados por las Reglas Uniformes CUV. Éstas omiten, en particular, toda referencia al derecho de disposición del titular (y de su derechohabiente) o al plazo para efectuar el traslado. La categoría de los contratos de utilización previstos en dichas Reglas Uniformes es, pues, más amplia que la de los que se pretenden someter al acuerdo uniforme y se refiere a todos aquellos contratos por medio de los cuales una de las partes –la empresa ferroviaria– utiliza un vagón perteneciente a un tercero como medio de transporte para efectuar transportes internacionales de mercancías por ferrocarril. La correcta calificación jurídica de estos contratos dependerá, por ello, de lo que las partes hubieran estipulado en cada caso concreto, pudiendo adoptar, en particular, la forma de contratos de obra o de arrendamiento de cosas.

Todo ello ha de entenderse sin perjuicio de que el contrato, tal y como viene preconizado por el acuerdo uniforme, debe calificarse de arrendamiento de obra, por cuanto la empresa ferroviaria promete un resultado y, en caso de que éste no se produzca, sólo podrá exonerarse de su responsabilidad por incumplimiento si consigue probar que éste no se debe a un comportamiento negligente por su parte. En aras de evitar confusiones innecesarias con los demás contratos de utilización sujetos a las Reglas Uniformes CUV, creemos necesario distinguirlos también con respecto a la terminología empleada y, debido a la similitud que

presenta con otras figuras afines en los transportes marítimos y terrestres, podría recibir el nombre de contrato de remolque<sup>831</sup> ferroviario, bien entendido como aquél contrato en cuya virtud el remolcador –*id est*, la empresa ferroviaria– asume la obligación de custodiar, no sólo el vagón, sino también las mercancías en él cargadas<sup>832</sup>.

#### 2.4 El contrato de remolque ferroviario, ¿es un contrato de transporte?

Si atendemos a la definición del contrato de transporte como aquel contrato por el que “una de las partes (porteador) se obliga, a cambio de un precio, a realizar las operaciones necesarias para trasladar de un lugar a otro una cosa [...] en las condiciones y términos pactados”<sup>833</sup>, parece que, apriorísticamente, no hay inconveniente para calificar el remolque ferroviario de auténtico contrato de transporte. Ello no obstante, creemos que existen motivos suficientes para tener que matizar una afirmación tan rotunda, máxime cuando no parece que ésta fuera la intención del legislador internacional<sup>834</sup>.

Las mayores dificultades a la hora de calificar el contrato de remolque como contrato de transporte típico se presentan si se tiene en cuenta la causa de aquél, representada por el desplazamiento de un lugar a otro del vagón *como medio de transporte* para el traslado de

---

<sup>831</sup> En este sentido apunta ya LLORENTE GÓMEZ DE SEGURA (“El nuevo régimen...”, op.cit., p. 6) cuando describe los contratos de utilización regulados en las Reglas Uniformes CUV como “aquellos contratos que se celebran entre los operadores provistos de vehículos con tracción propia («tractoristas») y quienes les entregan vehículos para su remolque”. Con todo, entendemos que esta constatación es cierta sólo con relación a aquellos contratos que aparecen reflejados en el CUU. Para todos los demás contratos de utilización *ex RU CUV*, tal relación de remolque habría de negarse.

<sup>832</sup> Esta última precisión se hace necesaria para distinguir el contrato aquí analizado del contrato de tracción ferroviaria, en el que precisamente no se produce la asunción de la custodia de las mercancías por parte de la empresa ferroviaria. Es por ello que, a nuestro entender, al contrato de tracción ferroviaria no le resultan de aplicación las Reglas Uniformes CUV, por cuanto el vagón no es utilizado por la empresa ferroviaria *para efectuar transportes de mercancías por ferrocarril*.

<sup>833</sup> Así, DÍAZ MORENO, A., “El contrato...”, op.cit., p. 608. En sentido parecido, GARRIGUES, J., *Curso...*, T. II, op.cit., p. 209; PUTZEYS, J., *Droit des transports et droit maritime*, Bruylant, Bruselas 1993, p. 127; BROSETA PONT, M. / MARTÍNEZ SANZ, F., *Manual...*, Vol. II, op.cit., p. 146, si bien sin mencionar la custodia de las mercancías, que aparece reflejada al analizar la naturaleza jurídica del contrato (pp. 147 y s.).

<sup>834</sup> Si se hubiese querido configurar el traslado de los vagones como un auténtico contrato de transporte, una regulación separada en las Reglas Uniformes CUV resultaría superflua. Hubiera bastado con introducir la norma del artículo 24 RU CIM, acerca del transporte de vagones como mercancía.

mercancías<sup>835</sup>, a cambio de un precio. Al contrario de lo que ocurre en el CMR, pues, las Reglas Uniformes CIM y CUV distinguen, respecto de los vehículos ferroviarios provistos de ruedas, netamente entre mercancía y medio de transporte. En su consecuencia, el contrato que se refiera al traslado de un vagón *en tant que moyen de transport* no es un contrato de transporte internacional de mercancías por ferrocarril por cuanto las Reglas Uniformes CIM definen este último como el contrato en cuya virtud “*el transportista se compromete a transportar la mercancía a título oneroso al lugar de destino y a hacer entrega de la misma al destinatario*” (art. 6.1 RU CIM; la redonda es nuestra). Como consecuencia inmediata, el traslado del vagón vacío no se documenta por medio de una carta de porte (*lettre de voiture, Frachtbrief, consignment note*) sino que se efectúa al amparo de una carta vagón (*lettre wagon, Wagenbrief, wagon note*)<sup>836</sup>.

Pero también desde el punto de vista dogmático existen razones que dificultan la calificación del remolque ferroviario como contrato de transporte típico<sup>837</sup>. La utilización del mismo en tanto que medio de transporte supone que algunas de las notas características del contrato de transporte se presenten de forma muy matizada, como así ocurre respecto de la entrega del vagón en destino. De esta forma, si bien el artículo 1.4 CUU determina la finalización del período de custodia del ferrocarril, *inter alia*, con la entrega del vagón a quien figure como destinatario en el contrato de transporte sobre la mercancía en él cargada, pueden darse situaciones en que tal entrega no se produce, v.gr. cuando la empresa ferroviaria se ha comprometido a descargar las mercancías y son éstas lo único que se entrega al destinatario. En este caso, se produce el resultado útil previsto en el contrato de remolque, pero no existe entrega alguna al destinatario, y la relación de traslado se sustituye por otra de depósito, bien como prestación accesoria de la empresa ferroviaria, bien en virtud de un contrato de depósito

---

<sup>835</sup> PILOÑETA ALONSO (“El subtransporte: análisis crítico y teórico de un concepto práctico”, en: MARTÍNEZ SANZ, F. / PETIT LAVALL, M<sup>a</sup>.V. [Dir.], *Aspectos jurídicos y económicos...*, Vol. I, op.cit., p. 763 [nota 56]), sin embargo, defiende para el derecho interno español que los vagones, al haberle sido confiados a la empresa ferroviaria para su transporte, “son también mercancías y, por ende, se hallan sujetas a indemnización en caso de pérdida o avería”.

<sup>836</sup> En la práctica, el modelo utilizado para el traslado de mercancías sujeto a las Reglas Uniformes CIM y el de vagones vacíos es el mismo, debiéndose indicar su calificación como carta de porte CIM o carta vagón CUV mediante la señalización correspondiente en la casilla 30 del modelo. Sobre este particular vid. la *Guía Carta de Porte CIM* (GLV-CIM), elaborada por el CIT y utilizada también por RENFE Operadora ([http://www.renfe.es/mercancias/condiciones\\_mercancias.html](http://www.renfe.es/mercancias/condiciones_mercancias.html)).

<sup>837</sup> Para Asquini (voz “Trasporto (in genere)”, op.cit., p. 567), la ausencia de un precio en metálico (como así ocurre en el traslado del vagón en vacío) es ya suficiente para predicar la naturaleza *sui generis* del contrato “a cui se potrebbere applicare solo per analogia le norme sul contratto di trasporto”.



con el administrador de infraestructuras que gestione la estación donde se halle el vagón. En definitiva, aunque el concreto contrato de transporte de las mercancías lo sea a favor de tercero<sup>838</sup>, no tiene por qué serlo también el contrato de remolque del vagón sobre el que se carguen aquéllas, puesto que el destinatario de las mercancías no tendrá, muchas veces, un interés propio en la recepción del vagón.

Por esta misma razón, la función del contrato de remolque es distinta de la del contrato de transporte, pues en aquél el traslado del vagón no es un fin en sí mismo sino que se efectúa con el único propósito de transportar sobre él unas mercancías (objeto de un contrato de transporte), razón por la que no se fija ninguna contraprestación especial para el desplazamiento en carga y el precio debido para el traslado vacío es más reducido que si el vehículo se transportara como mercancía. Asimismo, la propia vinculación del contrato de remolque a la existencia de un contrato de transporte de mercancías hace que la imposibilidad sobrevenida de seguir ejecutando éste (v.gr., la pérdida total de las mercancías) tenga repercusiones sobre aquél, en la medida en que queda frustrado su fin práctico –aun cuando el traslado del vagón sigue siendo posible– por cuanto el vagón constituye, no una mercancía sino un medio de transporte, y la continuación del desplazamiento puede no corresponderse con la intención del poseedor<sup>839</sup>. Entendemos que, en este caso, la empresa ferroviaria está obligada a solicitar instrucciones al poseedor sobre si debe seguir remolcando el vagón hasta el destino original o si, por el contrario, éste debe devolverse a la estación de origen o entregarse en otra distinta.

---

<sup>838</sup> Es ésta la postura que mayoritariamente se defiende en la doctrina para explicar aquellas situaciones en las que cargador y destinatario son personas distintas. Así, entre otros muchos, BRAUN, TH., *Das frachtrechtliche Leistungsstörungenrecht nach dem Transportrechtsreformgesetz*, LIT, Hamburgo 2002, pp. 8 y s.; BROSETA PONT, M. / MARTÍNEZ SANZ, F., *Manual...*, Vol. II, op.cit., p. 154; CENDON, P. / BALDASSARI, A. (Dir.), *Codice civile annotato con la giurisprudenza*, UTET, Turín 2007, Art. 1411, ap. 2.1 (p. 1683); CSOKLICH, P., “Rechtsvergleichende Grundlagen...”, op.cit., pp. 698 y s.; DIDIER, T., *Risikozurechnung bei Leistungsstörungen im Gütertransportrecht*, Binnenschiffahrts-Verlag, Duisburg 2001, pp. 28 y ss.; DUBISCHAR, R., “Sechster Abschnitt. Frachtgeschäft”, en: AA.VV., *Münchener Kommentar...*, op.cit., § 425 HGB, nmm 36 y s. (pp. 502 y s.); GEBLER, E., “Vor §§ 453-460”, en: SCHLEGELBERGER, F. (Dir.), *Handelsgesetzbuch*, T. VI, 5ª ed., Verlag Franz Vahlen, Munich 1977, nm 24 (p. 939); KOLLER, I., *Transportrecht*, op.cit., § 407 HGB, nm 35 (p. 46); MÜGLICH, A., *Transport- und Logistikrecht*, Verlag Franz Vahlen, Munich 2002, p. 19; MERKT, H., “§ 407”, op.cit., nm 16 (p. 1395); RECALDE CASTELLS, A., “El contrato...”, op.cit., pp. 49 y s. *In extenso*, BAYER, W., *Der Vertrag zugunsten Dritter*, J.C.B. Mohr, Tübinga 1995, pp. 173 y ss.

*Contra*, entre nosotros, GARRIGUES, J., *Curso...*, T. II, op.cit., pp. 214 y s. (concesión legal de derechos contractuales a terceros no contratantes); en sentido parecido, PUTZEYS, J., *Droit des transports...*, op.cit., pp. 141 y ss.

<sup>839</sup> Sobre la repercusión de las vicisitudes de uno de los contratos coligados sobre el otro vid., con carácter general, GALGANO, F., *Il contratto*, op.cit., pp. 155 y s., con amplia reseña jurisprudencial.

Finalmente, el hecho de que el vagón puede encontrarse durante períodos prolongados bajo la custodia de la empresa ferroviaria sin devolverse a su titular, junto con la posibilidad de que no se entregue al destinatario de las mercancías, hace que la aplicación de determinadas normas típicas del Derecho del transporte resulte sumamente gravosa para el poseedor, en particular, la necesidad de reclamar las pérdidas y averías inmediatamente (en caso de daños visibles) o dentro de períodos muy reducidos (en caso de daños ocultos) so pena de perder la acción resarcitoria<sup>840</sup>.

Por todo lo expuesto creemos que, si bien el contrato de remolque ferroviario puede subsumirse bajo el concepto de contrato de transporte<sup>841</sup>, la particular causa que subyace al contrato de remolque ferroviario (la utilización del vagón como medio de transporte) aboga por entender que no se está ante un negocio jurídico típico<sup>842</sup>, sujeto a los artículos 349 y ss. Ccom, sino ante un contrato de transporte *sui generis*, al que no pueden aplicarse sin más las normas reguladoras del negocio típico más próximo<sup>843</sup>, el contrato de transporte. El problema queda patente a la hora de determinar la Ley nacional que resulte de aplicación supletoria al contrato de remolque ferroviario, por cuanto el artículo 5.1 *in fine* del Reglamento n° 593/2008, sobre la Ley aplicable a las obligaciones contractuales, vincula, en última instancia, la determinación de la Ley aplicable al contrato de transporte internacional al lugar de entrega de las mercancías. Si no se produce la entrega (en destino) del objeto remolcado, este criterio deviene inoperable.

---

<sup>840</sup> Ya se ha visto que, al contrario de lo que ocurre en el CMR, la falta de reclamación tempestiva es preclusiva en las Reglas Uniformes CIM y en el Código de Comercio español, en el sentido de que la aceptación de la mercancía sin que se formulen las reservas oportunas en tiempo útil supone la caducidad de la acción de responsabilidad.

<sup>841</sup> Sería, en todo caso, un contrato de transporte mercantil. Resulta ciertamente difícil subsumir el vagón como medio de transporte bajo el concepto de “mercaderías o cualesquiera efectos del comercio” del art. 349 1° Ccom, no porque el vagón no pueda ser objeto de un contrato de transporte (como así lo prevé expresamente el art. 24 RU CIM), sino porque la función que cumple en el remolque ferroviario es distinta, esto es, la de servir de soporte para las mercancías que sí son objeto de un contrato de transporte típico. Esta dificultad, sin embargo, puede resolverse con facilidad aplicando el segundo criterio de mercantilidad del contrato (art. 349 2° Ccom), en cuya virtud el contrato es mercantil “*cuando, siendo cualquiera su objeto, sea comerciante el porteador, o se dedique habitualmente a verificar transportes para el público*”, lo cual es innegable en el caso de las empresas ferroviarias (cfr. el art. 45.1 lit. a LSF, que prescribe la forma de sociedad anónima como presupuesto para obtener la licencia de empresa ferroviaria).

<sup>842</sup> Así, sin embargo, respecto del régimen anterior, ROGER, R., “Les transports...”, op.cit., pp. 269, 271.

<sup>843</sup> En sentido parecido, para la situación en Alemania antes de la entrada en vigor del Protocolo de Vilna, EIERMANN, R., “Die Rechtsstellung...”, op.cit., pp. 71 y s. Sobre esta cuestión en la teoría general del negocio jurídico vid., DE CASTRO Y BRAVO, F., *El negocio jurídico*, op.cit., p. 209.

Es por ello que las dudas que puedan surgir en la ejecución del contrato de remolque ferroviario habrán de solucionarse acudiendo a lo estipulado por las partes (en particular, lo dispuesto en el Contrato Uniforme de Utilización) y, en su ausencia, a la normativa general en materia de contratos de obra. Sólo en la medida en que las partes no hubieran pactado otro régimen distinto y exista identidad de razón entre contrato de transporte y contrato de remolque, podrá aplicársele analógicamente algunos de los preceptos previstos para el transporte de mercancías en el Código de comercio<sup>844</sup>, en particular, las disposiciones sobre el período de responsabilidad del porteador (art. 355 Ccom), los plazos de que dispone la empresa ferroviaria para trasladar el vagón (art. 358 Ccom)<sup>845</sup>, el itinerario a seguir (art. 359 Ccom) o el derecho de disposición del cargador / poseedor (art. 360 Ccom).

Por una exclusión de la aplicación de las normas en materia de transporte al traslado de vehículos como medio de transporte abogan, además del COTIF, otras iniciativas legislativas recientes. En este sentido, el Convenio de Budapest relativo al contrato de transporte de mercaderías por vía de navegación interior (CMNI), de 22 de junio de 2001, dispone en su artículo 1.7 que el término “mercancías” no incluye los navíos remolcados o empujados, por lo que éstos no son objeto de un contrato de transporte sujeto al Convenio y no les resulta de aplicación, en particular, la normativa en materia de responsabilidad del transportista (arts. 16 y ss. CMNI). También la proyectada Ley federal suiza sobre el transporte de mercancías por ferrocarril y por vías de navegación interior prevé regular, en sus artículos 8 y 9, sendos contratos de utilización de vagones y de transporte de mercancías, de alcance distinto. A tal efecto, remite respecto de aquél a las Reglas Uniformes CUV<sup>846</sup> y sujeta éste al régimen de las Reglas Uniformes CIM, salvo que, en uno y en otro caso, el Consejo federal (*Bundesrat*) apruebe reglas especiales para el traslado en tráfico interno (arts. 8.3 y 9.4 del texto proyectado).

---

<sup>844</sup> En sentido parecido, para el contrato de remolque terrestre, CAGNASSO, O. / COTTINO, G., *Contratti commerciali*, en: COTTINO, G. (Dir.), *Trattato di diritto commerciale*, vol. 9, Cedam, Padua 2000, p. 232.

<sup>845</sup> Téngase presente, sin embargo, que el art. 358 Ccom sólo podrá resultar de aplicación a aquellos contratos de remolque que tengan carácter nacional y a los que no resulte de aplicación el Contrato Uniforme de Utilización, por cuanto éste remite, en virtud de la cláusula *Paramount* del art. 13.1, al art. 16 RU CIM en materia de transporte de mercancías en régimen de vagón completo.

<sup>846</sup> El art. 8 de la Ley proyectada dispone en su apartado primero que el “*Wagenverwendungsvertrag regelt die Benützung von Eisenbahnwagen zur Durchführung von Beförderungen nach diesem Gesetz*” y añade en su apartado segundo que “[f]ür den Wagenverwendungsvertrag gilt im nationalen und im internationalen Verkehr Anhang D (Einheitliche Rechtsvorschriften für Verträge über die Verwendung von Wagen im internationalen Eisenbahnverkehr – CUV) zum Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) in der Fassung des Änderungsprotokolls vom 3. Juni 1999”.

Si, de acuerdo con la opinión aquí patrocinada, el contrato de remolque ferroviario es un contrato de transporte atípico, éste no puede quedar sujeto a las normas imperativas que sobre la responsabilidad del transportista, las reclamaciones o la prescripción de acciones contienen las distintas regulaciones nacionales y uniformes en materia de transporte de mercancías. Es éste el caso, sin duda, del COTIF, donde la utilización de vagones se sustrae expresamente del ámbito de aplicación de las Reglas Uniformes CIM, pero creemos que la identidad de fundamento ha de llevar a resultados idénticos en el Derecho interno.<sup>847</sup> Tampoco pueden divisarse, a nuestro entender, razones de equidad que aboguen por defender lo contrario, por cuanto es una constante en los diferentes ordenamientos jurídicos nacionales que, en ningún caso, la libertad de las partes para modificar el régimen legal de responsabilidad pueda tener por resultado la irresponsabilidad total de una de ellas. Baste con señalar a este respecto que una cláusula se tiene por no puesta si exonera de responsabilidad en caso de causación dolosa<sup>848</sup> o, en ocasiones, gravemente negligente<sup>849</sup> del daño, y tampoco existe, entre empresas ferroviarias y poseedores de vagones, una diferencia de poder negocial tan amplia como solía predicarse de las relaciones entre empresa ferroviaria e industria cargadora<sup>850</sup>.

---

<sup>847</sup> También PILOÑETA ALONSO (“El subtransporte...”, op.cit., pp. 762 y ss.) aboga por entender que en aquellos casos, en los que el transportista emplea medios de transporte (remolques, semirremolques, etc.) de la contraparte en el contrato, no se altera en principio la relación entre las partes, pero tales circunstancias deben ser tenidas en cuenta a la hora de imputar a uno u otro las consecuencias de la pérdida de las mercancías.

<sup>848</sup> En España, el art. 1.102 Cc dispone que “[l]a responsabilidad procedente del dolo es exigible en todas las obligaciones” y añade que “[l]a renuncia de la acción para hacerla efectiva es nula”. Cfr., en idéntico sentido, los arts. 276.3 BGB (“Die Haftung wegen Vorsatzes kann dem Schuldner nicht im Voraus erlassen werden.”), 1.229 1º del Codice civile (“È nullo qualsiasi patto che esclude o limita preventivamente la responsabilità del debitore per dolo o per colpa grave”) o 100.1 de la Ley suiza de obligaciones (“Eine zum voraus getroffene Verabredung, wonach die Haftung für rechtswidrige Absicht oder grobe Fahrlässigkeit ausgeschlossen sein würde, ist nichtig”).

<sup>849</sup> Así expresamente, los citados arts. 1.229 1º del Codice civile y 100.1 de la Ley suiza. En España, la aplicabilidad del aforismo *culpa lata dolo aequiparatur* es discutida, pero no faltan voces en la doctrina que abogan por entenderlo implícito en el sistema del Derecho común. Sobre esta cuestión en el Derecho del transporte vid., con detalle, MARTÍNEZ SANZ, F., *La responsabilidad...*, op.cit., pp. 574 y ss. A favor de excluir la posibilidad de que el deudor se exonere en caso de culpa grave, DÍAZ MORENO, A., “El contrato de transporte...”, op.cit., p. 636; así como las SSAP Zaragoza, de 25 de septiembre de 2001 (JUR 2001\292111), FJ 3º; y Barcelona, de 15 de febrero de 1999 (AC 1999\2853), FJ 3º, si bien a efectos de inaplicar los límites de responsabilidad previstos en el art. 23.1 LOTT. *Contra*, Díez-PICAZO, L., *Fundamentos...*, Vol. II, op.cit., p. 755, por entender que se trata de una auténtica laguna legal que, junto con la prohibición expresa de limitar la responsabilidad en caso de dolo, lleva a que deba admitirse la exoneración en caso de culpa en cualquiera de sus grados.

<sup>850</sup> También FREISE (“Neue Entwicklungen...”, op.cit., p. 52) entiende que ambas partes tienen un poder negocial similar, al tratarse de empresas grandes con una amplia presencia en el mercado.

## II. Formación del contrato y partes contratantes

Nada se dice acerca del modo de perfeccionarse el contrato de remolque ferroviario, ni en las Reglas Uniformes CUV, ni en el Contrato Uniforme de Utilización. Es por ello que ha de entenderse que el contrato queda concluido con la concurrencia de los consentimientos de los contratantes (art. 1.258 Cc), sin que la entrega del vagón se constituya en requisito de perfección del contrato<sup>851</sup>. La entrega y posterior aceptación del vagón por parte de la empresa ferroviaria tiene, sin embargo, una importancia singular en la medida en que marca el inicio del período de custodia –y con ello de responsabilidad– de ésta (art. 1.4 CUU).

Ahora bien, una primera lectura de las Reglas Uniformes CUV y del Contrato Uniforme de Utilización parece dar a entender que el contrato de remolque ferroviario es celebrado siempre por el poseedor del vagón (inscrito como tal en el vagón y en el registro de material rodante ferroviario) con la empresa ferroviaria que se obliga a trasladarlo. No obstante, las fisuras que presenta este modelo unitario en cuanto a las partes del contrato de remolque parecen evidentes, en la medida en que la empresa ferroviaria puede verse obligada a entregar el vagón a otra empresa ferroviaria para que ésta prosiga con el desplazamiento, además de que no siempre será el poseedor registral el sujeto que entregue el vagón para su traslado, como así ocurre en las hipótesis de cesión del uso del vagón a un tercero, contemplados *supra*, *sub* I.1.

En todos aquellos supuestos en los que la persona que entrega el vagón para su traslado no sea a la vez su poseedor –ya sea una empresa ferroviaria en un caso de transporte con pluralidad de porteadores, ya sea el arrendatario como derechohabiente del poseedor– una aplicación de las reglas en materia de eficacia de los contratos (art. 1.257 1º Cc) puede llevar a entender que quien sufre un daño durante el traslado del vagón no necesariamente esté también legitimado para reclamar su indemnización en virtud del Contrato Uniforme, tanto si el perjudicado es el titular del vagón (por daños en el propio vehículo), como si lo es la

---

<sup>851</sup> Es éste, por lo demás, el criterio seguido en las actuales Reglas Uniformes CIM que, desde la reforma obrada por el Protocolo de Vilna, configuran el contrato de transporte de mercancías por ferrocarril como contrato consensual. Al respecto, CLARKE, M. / YATES, D., *Contracts of Carriage...*, op.cit., nm 2.484 (p. 228); KOLLER, I., *Transportrecht*, op.cit., Art. 6 CIM, nm 1 (p. 1753); RECALDE CASTELLS, A., “El contrato de transporte internacional...”, op.cit., p. 47.

empresa ferroviaria (por daños en su propio material rodante o por perjuicios sufridos por terceros de los que debe responder).

No obstante, como quiera que tanto las Reglas Uniformes CUV como el Contrato Uniforme de Utilización se limitan a regular la responsabilidad *contractual* de las partes<sup>852</sup>, una interpretación teleológica de la voluntad de las partes debe llevar a la conclusión de que las cláusulas del Contrato Uniforme de Utilización integran cualesquiera contrato de remolque si tanto la empresa ferroviaria que recibe el vagón como su titular son partes contratantes de aquél, con independencia de quién sea el sujeto que lo celebre materialmente<sup>853</sup>. Buena prueba de ello es el artículo 24 CUU<sup>854</sup>, que parte de la existencia de una acción de responsabilidad del poseedor contra todas y cada una de las empresas ferroviarias que participen en una cadena de utilización. Por su parte, el artículo 16 CUU dispone que “[l]’E[ntreprise]F[erroviaire] qui confie un wagon à un tiers sans y avoir été autorisé par le détenteur est responsable vis-à-vis de celui-ci et répond des dommages qui en résultent”. De ello cabe inferir que el poseedor, incluso cuando el segundo contrato de remolque es celebrado sin su consentimiento, queda obligado para con la empresa ferroviaria que acepta el vagón, sin perjuicio de los derechos de regreso de aquél contra la empresa ferroviaria que entregó el vehículo para su traslado. Ha de partirse, pues, de la existencia de un poder de representación implícito, cuya extralimitación no tiene consecuencias *ad extra*, pero sí para la relación entre el poseedor y la empresa ferroviaria que entrega el vagón sin estar autorizada para ello. Así se protege adecuadamente los distintos intereses en juego, en particular, la confianza de la empresa ferroviaria que recibe el vagón en la apariencia de que quien le entrega el vagón está facultado para hacerlo.

---

<sup>852</sup> Así también, respecto de las Reglas Uniformes CUV, LEHMAN, J.-P., “«Einstellungsvertrag»...”, op.cit., p. 77, con referencia a las deliberaciones de la 12ª sesión de la comisión de revisión, donde la mayoría de los Estados representados se expresaron a favor de restringir la regulación a la responsabilidad *ex contractu*, sin perjuicio de que, por medio del art. 10 RU CUV, se limite también el ejercicio de acciones de responsabilidad extracontractual. En idéntico sentido, OTIF, “Rapport explicatif actualisé (RU CUV)”, op.cit., pp. 461, 463.

<sup>853</sup> Sobre esta cuestión vid., asimismo, *supra*, sub Cap. III, I.2.2.

<sup>854</sup> “Lorsque l’E[ntreprise]F[erroviaire] sous la garde de laquelle se trouve le wagon est déchargée de la responsabilité, tout utilisateur précédent de la chaîne d’utilisation en cours (parcours à charge ou à vide) répond vis-à-vis du détenteur des dommages aux wagons ainsi que de la perte ou des dommages aux accessoires selon l’article 22 si les E[ntreprises]F[erroviaires] qui lui ont succédé dans la chaîne d’utilisation ont pu s’exonérer en vertu de l’article 22”.

En idéntico sentido apunta, asimismo, el artículo 17 CUU cuando establece que “l’E[n]treprise[Ferroviare] qui a accepté le wagon [de un tercero no adherido al CUU] est considérée comme détenteur de celui-ci vis-à-vis des autres parties au contrat”. De ello cabe inferir, *a contrario*, que la empresa ferroviaria que acepta el vagón sólo será tenida por su poseedor frente a otras empresas ferroviarias si el vehículo pertenece a un tercero ajeno al Contrato Uniforme. En todos los demás casos, quien queda sujeto a lo dispuesto en el acuerdo uniforme frente a la empresa ferroviaria que efectúa el desplazamiento es (al menos también) el propio poseedor, aun cuando quien lo entrega para su remolque sea una empresa ferroviaria que lo recibió, a su vez, del poseedor (o de su derechohabiente) o de otra empresa ferroviaria, por indicación de éste. Es ésta la solución que mejor se adapta a lo dispuesto en el Contrato Uniforme de Utilización, y tampoco plantea, a nuestro entender, dudas desde el punto de vista dogmático. En primer lugar, porque la obligación de contratar de la empresa ferroviaria sólo surge si el vagón pertenece a un poseedor adherido al CUU (con independencia de quién lo entregue para su remolque). En segundo lugar, y ello es más importante, porque todas las partes implicadas (con excepción del arrendatario, sobre el que volveremos más adelante) son partes contratantes del CUU, y no se distinguen razones que impidan su aplicación también en aquellos supuestos en que el contrato no sea celebrado materialmente por el propio poseedor.

Ahora bien, ya se ha visto (*supra*, *sub* Cap. III, I.2.2) que la empresa ferroviaria que entrega el vagón a otra empresa ferroviaria que le sigue en la cadena de remolque no necesariamente deviene parte en el contrato de remolque que se celebre con ésta (un indicio para ello podría ser el hecho de que el viaje en vacío se factura, no a la empresa ferroviaria que entrega el vagón, sino directamente al poseedor o al arrendatario), sino que sólo lo será si así se ha pactado con el poseedor. Sin embargo, en la medida en que éste sólo negociará el contrato de remolque, en la mayoría de los casos, con la primera empresa ferroviaria, ha de analizarse las posibilidades que ofrece el ordenamiento jurídico para que el poseedor sea parte en los subsiguientes contratos de remolque.

Con recurso a las teorías elaboradas para explicar la formación del contrato en los transportes con pluralidad de porteadores podría pensarse en una situación parecida a la de los transportistas sucesivos o subsiguientes.<sup>855</sup> El contrato se celebraría entonces entre el poseedor del vagón y aquella empresa ferroviaria a la que se entregue el vehículo para su

---

<sup>855</sup> Cfr., en particular, los arts. 34 y ss. CMR, 3 lit. a y 26 RU CIM, 373 Ccom.

remolque, adhiriéndose las demás empresas ferroviarias al contrato inicial mediante la aceptación del vehículo –y, en caso de que éste estuviera vacío, de la carta vagón– para su desplazamiento.<sup>856</sup> Existiría, por tanto, un único contrato sinalagmático que agrupa, en una de las posiciones contractuales, varios sujetos que van incorporándose en la medida en que se completa el viaje. No parece, sin embargo, que fuera ésta la intención de las partes al redactar el Contrato Uniforme de Utilización, por cuanto éste integraría también el contrato de remolque en su totalidad, y la solución adoptada en caso de daños en el vagón no es la solidaridad de las empresas ferroviarias que intervienen en el traslado –no tiene éxito la reclamación del poseedor al último remolcador si éste consigue probar que el daño no es debido a una acción u omisión culpable suya o de sus auxiliares<sup>857</sup>– sino que cada empresa ferroviaria sólo responde si y en la medida en que no consigue probar la ausencia de culpa por su parte (art. 24 CUU).

Es por ello que ha de recurrirse, bien a la figura del contrato de mandato con representación, bien a la cesión de contratos. Esta última solución, apuntada ya por LEHMAN en su estudio sobre las Reglas Uniformes CUV<sup>858</sup>, ofrece, *a priori*, una explicación convincente de las vicisitudes que plantea la formación del contrato de remolque ferroviario. En este sentido, en virtud de la cesión del contrato –atípica en nuestro Derecho común<sup>859</sup>, pero

---

<sup>856</sup> Sobre esta cuestión vid., entre otros muchos, con carácter general, SÁNCHEZ ANDRÉS, A., “El transporte combinado...”, op.cit., pp. 58 y s.; LLORENTE GÓMEZ DE SEGURA, C., “Régimen jurídico del transporte cumulativo de mercancías en el Derecho español. Una nueva aproximación”, en: *Diario La Ley*, núm. 5690 (6 de enero de 2003), pp. 1 y ss.; SCHUSTER, M., *Haftung der Teil-, Zwischen-, Samt- und Unterfrachtführer im deutschen Gütertransportrecht*, Peter Lang, Francfort 2002, pp. 11 y s.; respecto del COTIF, GLASS, D., “Successive Carriage...”, op.cit., pp. 73 y ss.; ZURIMENDI ISLA, A., “Pluralidad de portadores...”, op.cit., pp. 308 y ss.; respecto del art. 373 Ccom, BROSETA PONT, M. / MARTÍNEZ SANZ, F., *Manual...*, Vol. II, op.cit., p. 152; DÍAZ MORENO, A., “El contrato de transporte...”, op.cit., pp. 614 y s.; respecto del art. 34 CMR, BASEDOW, J., “Übereinkommen...”, op.cit., Art. 34 CMR, nmm 1 y ss. (pp. 1242 y ss.); KOLLER, I., *Transportrecht*, op.cit., Art. 34 CMR, nmm 1 y ss. (pp. 1334 y ss.).

Sobre la adhesión a contrato sinalagmático de estructura abierta, en general, y la adhesión en el contrato de transporte acumulativo, en particular, vid. asimismo GALGANO, F., *Il contratto*, op.cit., p. 132.

<sup>857</sup> Así, sin embargo, el art. 26 RU CIM en relación con el art. 45 § 1 del mismo texto legal. El § 2 del art. 45 RU CIM permite, en su caso, la reclamación al último porteador incluso cuando éste no ha recibido, ni la mercancía, ni la carta de porte.

<sup>858</sup> LEHMAN, J.-P., “«Einstellungsvertrag»...”, op.cit., p. 77. En sentido parecido apunta también Freise (“Neugestaltung der Haftung...”, op.cit., p. 262), si bien respecto del contexto normativo con anterioridad a la elaboración del Contrato Uniforme de Utilización.

<sup>859</sup> No así en la compilación de Navarra, donde la Ley 513 del Fuero Nuevo ofrece una regulación legal, si bien escueta, de la figura de la cesión de contratos (al respecto vid. SABATER BAYLE, E., “Notas sobre la cesión de contrato”, en: AA.VV., *Estudios jurídicos en homenaje al profesor Luis Díez-Picazo*, T. II, Thomson-Civitas, Madrid 2003, pp. 2977 y ss.).



aceptada con carácter general en doctrina<sup>860</sup> y jurisprudencia<sup>861</sup> en atención al principio de la autonomía de la voluntad (art. 1.255 Cc)<sup>862</sup>– se cede a un tercero, más que el contrato mismo, la situación creada por éste para cada una de las partes contratantes<sup>863</sup>, esto es, la posición contractual que ocupaba, con anterioridad a la cesión, el cedente<sup>864</sup>.

Frente a otras figuras que persiguen una finalidad similar (novación extintiva o modificativa, delgación, cesión de créditos y asunción de deudas, delegación, etc.), la cesión del contrato ofrece la doble particularidad de que, por un lado, el vínculo contractual inicial permanece inalterado por el negocio de cesión y que, por otro, se transmiten a la vez las deudas y los créditos que correspondan al cedente<sup>865</sup>. La diferencia con el contrato para persona que se designará o por designar, a su vez, reside en que la transmisión del contrato

---

Cfr., asimismo, los arts. 1.406 a 1.410 del Codice civile italiano y 424 a 427 del Código civil portugués, que regulan el concepto y los requisitos de la cesión de contratos de forma prácticamente idéntica. Finalmente, también los Principles of European Contract Law regulan la cesión de contratos en el art. 12:201 de la Parte III.

<sup>860</sup> Cfr. Díez-PICAZO, L., *Fundamentos...*, Vol. II, op.cit., pp. 1044 y s.; FORNER DELAYGUA, J.J., *La cesión de contrato*, Bosch, Barcelona 1989, *passim*; GARCÍA-AMIGO, M., *La cesión de contratos en el Derecho español*, Ed. Revista de Derecho Privado, Madrid 1964, *passim*, en particular, pp. 209 y ss.; LACRUZ BERDEJO, J.L., ET AL., *Elementos de Derecho civil*, Tomo II, Vol. 1º, op.cit., p. 525; O'CALLAGHAN MUÑOZ, X., *Compendio...*, T. 2, Vol. 1º, pp. 395 y s.; SABATER BAYLE, E., “Notas sobre la cesión...” op.cit., pp. 2977 y ss.

<sup>861</sup> Así lo tiene establecido el Tribunal Supremo en jurisprudencia constante. Cfr. las SSTs de 28 de abril de 1966 (RJ 1966\2169); de 6 de marzo de 1973 (RJ 1973\899) y de 25 de abril de 1975 (RJ 1975\2095), todas ellas citadas por la de 26 de noviembre de 1982 (RJ 1982\6933), Cdo. 3º; de 23 de octubre de 1984 (RJ 1984\4972), Cdo. 3ª de la primera sentencia; núm. 831/1998, de 19 de septiembre de 1989 (RJ 1998\6548), FJ 1º; núm. 711/2003, de 9 de julio (RJ 2003\4619), FJ 3º; y núm. 709\2006, de 29 de junio (RJ 2006\5394), FJ 2º.

<sup>862</sup> También en Alemania, donde la cesión de contratos carece igualmente, con carácter general, de regulación en el Derecho positivo, su admisibilidad se fundamenta en la libertad de la autonomía de la voluntad. Al respecto, por todos, NÖRR en: NÖRR, K.W. / SCHEYHING, R. / PÖGGELER, W., *Handbuch des Schuldrechts. Sukzessionen*, 2ª ed., Mohr Siebeck, Tubinga 1999, p. 183; CASPER, M., *Der Optionsvertrag*, op.cit., pp. 180 y s.

<sup>863</sup> Así, Díez-PICAZO, L., *Fundamentos...*, Vol. II, op.cit., p. 1043; O'CALLAGHAN MUÑOZ, X., *Compendio...*, T. 2, Vol. 1º, p. 396.

<sup>864</sup> LACRUZ BERDEJO, J.L., ET AL., *Elementos de Derecho civil*, Tomo II, Vol. 1º, op.cit., p. 525. FORNER DELAYGUA (*La cesión de contrato*, op.cit., pp. 19 y ss.), por su parte, entiende que la transmisión de la posición contractual entera sólo se plasma en la causa de la cesión, pero no en su objeto, que está representada por el crédito y la deuda.

<sup>865</sup> Esta cuestión, inicialmente debatida, parece hoy resuelta en el sentido de que no se ceden todas y cada una de las obligaciones contractuales mediante cesiones de créditos y asunciones de deudas (teoría atomista o de la descomposición), sino que existe una única transferencia global de la posición del cedente (teoría unitaria). Así, Díez-PICAZO, L., *Fundamentos...*, Vol. II, pp. 1045 y s.; FIKENTSCHER, W., *Schuldrecht*, op.cit., nm 618 (p. 382); GARCÍA-AMIGO, M., *La cesión de contratos...*, op.cit., pp. 266, en particular, 287 y ss.; LARENZ, K., *Methodenlehre der Rechtswissenschaft*, 6ª ed., Springer, Berlín 1991, p. 448.

tiene sólo efectos *ex nunc*<sup>866</sup>, mientras que la característica esencial de aquél ha de buscarse en el hecho de que la designación regular y eficaz de un tercero produce efectos *ex tunc* y convierte a éste en único contratante, quedando el estipulante desligado por completo de la relación jurídica<sup>867</sup>. Como consecuencia, el cedente y el contratante cedido seguirán obligados por aquella parte del contrato que corresponda al período anterior a la cesión.

De lo dicho hasta aquí se desprende fácilmente que la relación que une a las diferentes partes en el contrato de remolque ferroviario puede tener cabida en el concepto de la cesión de contratos. A favor de su inclusión aboga el hecho de que parece existir un único contrato de remolque, con un único plazo para efectuarlo, que es ejecutado sucesivamente por varias empresas ferroviarias, pero sin que ninguna de ellas se responsabilice frente al poseedor de la ejecución del recorrido total (arts. 22 y 24 CUU)<sup>868</sup>, por lo que ha de descartarse la posibilidad de que exista una adhesión de nuevos contratantes a un contrato existente. Asimismo, la contraprestación –*id est*, el contrato de transporte sobre las mercancías o el precio debido por el desplazamiento del vagón vacío– permanece en principio invariable y corresponde a cada una de las empresas ferroviarias que participen en el traslado en función del recorrido que efectivamente ejecutan. Finalmente, también el hecho de que se expida una única carta vagón para el traslado en vacío nos situaría ante un único contrato en el que la posición del remolcador es cedida de forma sucesiva a las empresas ferroviarias que participen en el traslado<sup>869</sup>.

Tampoco la perfección del contrato de cesión plantea dudas desde el punto de vista dogmático. Como requisitos de la cesión regular y eficaz suelen apuntarse generalmente el carácter bilateral del negocio cedido, la existencia de prestaciones que se encuentren

---

<sup>866</sup> DíEZ-PICAZO, L., *Fundamentos...*, Vol. II, op.cit., p. 1052; GARCÍA-AMIGO, M., *La cesión de contratos...*, op.cit., pp. 379 y s.; SABATER BAYLE, E., “Notas sobre la cesión...”, op.cit., p. 2986.

<sup>867</sup> DíEZ-PICAZO, L., *Fundamentos...*, Vol. I, op.cit., pp. 548 y s.; y también, recientemente, la STS núm 544/2008, de 16 de junio (JUR 2008\222385), FJ 5º.

<sup>868</sup> En definitiva, también la incidencia del Contrato Uniforme de Utilización ha de valorarse para cada tramo concreto, por lo que las partes sólo podrán hacer valer los derechos que les correspondan en la medida en que se refiere a la prestación efectivamente realizada por la empresa ferroviaria.

<sup>869</sup> En sentido parecido apunta GARCÍA-AMIGO (*La cesión de contratos...*, op.cit., p. 367) cuando señala que el cedente resulta obligado a entregar al cesionario los documentos que acrediten la existencia del contrato y “cuya posesión por el cesionario sea necesaria o conveniente para ejercitar los derechos en los mismos contenidos”.

pendientes de ejecución y que el contratante cedido consienta en la cesión<sup>870</sup>. El primer requisito ha de entenderse cumplido si se tiene en cuenta las características propias del contrato de remolque que, como se ha intentado demostrar, reviste la naturaleza jurídica de un contrato oneroso, y tampoco el segundo suscita dudas en la medida en que, si se requiere los servicios de otra empresa ferroviaria es precisamente porque falta por ejecutar una parte del recorrido. Finalmente, la necesidad de que el poseedor consienta en la cesión deriva tanto de las Reglas Uniformes CUV como del Contrato Uniforme de Utilización, por cuanto ambos exigen la autorización del titular para entregar el vagón a terceros<sup>871</sup>, sin que el hecho de que el consentimiento se preste incluso antes de celebrarse el negocio de cesión sea óbice para su regularidad y eficacia<sup>872</sup>. Finalmente, aun cuando el poseedor haya consentido, con carácter general, en una cesión del contrato, podrá hacer uso de su facultad de prohibir la entrega del vagón a empresas ferroviarias no adheridas al Contrato Uniforme, o a determinadas empresas que sí lo estén<sup>873</sup>.

Con todo, la teoría de la cesión del contrato de remolque plantea dudas en dos casos concretos, salvables en el primero, insuperables en el segundo: la modificación de las cláusulas previstas en el Contrato Uniforme de Utilización por acuerdo entre el poseedor y la empresa ferroviaria a la que se entrega el vagón para su remolque, de un lado, y la ejecución del transporte de las mercancías en régimen de transporte unitario con subtransporte, de otro. En el primero de los casos, las modificaciones obradas por las partes iniciales del contrato de

---

<sup>870</sup> DÍEZ-PICAZO, L., *Fundamentos...*, Vol. II, op.cit., pp. 1048 y ss.; GALGANO, F., *Il contratto*, op.cit., pp. 252 y ss. (salvo en el ámbito de las sociedades anónimas, donde no se requiere el consentimiento de los demás socios); y también SABATER BAYLE, E., “Notas sobre la cesión...”, op.cit., pp. 2987 y s., si bien con matices respecto de la bilateralidad del negocio objeto de la cesión.

<sup>871</sup> Así, el art. 8 RU CUV, cuando establece que “[c]uando el contrato de utilización de vehículos prevea que la empresa de transporte ferroviario podrá confiar el vehículo a otras empresas de transporte ferroviario para su utilización como medio de transporte [...]”. El art. 16 CUU dispone, a su vez, que “[l]’E[ntreprise]F[erroviaire] qui confie un wagon à un tiers sans y avoir été autorisé par le détenteur est responsable vis-à-vis de celui-ci et répond des dommages qui en résultent”. Nada obsta, sin embargo, a que el poseedor pueda autorizar con posterioridad una cesión que no había consentido por anticipado.

<sup>872</sup> Sobre la admisibilidad del consentimiento anticipado vid. DÍEZ-PICAZO, L., *Fundamentos...*, Vol. II, op.cit., pp. 1047 y s.; SABATER BAYLE, E., “Notas sobre la cesión...”, op.cit., p. 2985; STS de 26 de noviembre de 1982 (RJ 1982\6933), Cdo. 3º. Si se discute la necesidad de notificar la cesión al contratante cedido para que ésta sea efectiva. Entiende que la notificación es necesaria, DÍEZ-PICAZO, L., *Fundamentos...*, Vol. II, op.cit., p. 1047 (cfr. también el art. 1.407 1º del Codice civile italiano). *Contra*, NÖRR en: NÖRR, K.W. / SCHEYHING, R. / PÖGGELER, W., *Handbuch...*, op.cit., pp. 191 y s. y doctrina ahí citada (nota 5).

<sup>873</sup> Así se desprende del art. 9.4 CUU cuando dispone que “[l]a requête d’un détenteur interdisant la remise de ses wagons à certains E[ntreprises]F[erroviaires] adhérentes ou tierces est à satisfaire”.

remolque pueden no ser conocidas por la empresa ferroviaria cesionaria y ésta, confiando en que el contenido de aquél es el del Contrato Uniforme de Utilización, asume unas condiciones que no asumiría si conociera el contenido de las cláusulas particulares. Entendemos, por ello, que la empresa ferroviaria cedente está obligada a indicar a la cesionaria cualquier alteración sustancial del régimen previsto en el CUU, so pena de resultar obligada a indemnizar los perjuicios que de ello deriven<sup>874</sup>, puesto que, a nuestro entender, la cesionaria –como empresa adherida al acuerdo uniforme– puede confiar legítimamente en que el vagón que le es entregado y que debe aceptar en virtud de los artículos 10 y 11 CUU viaja sujeto al régimen previsto en el Contrato Uniforme.

La teoría de la cesión del contrato responde, como se ha visto, satisfactoriamente a la voluntad empírica de las partes en el remolque de vagones vacíos o cuando el desplazamiento de las mercancías que se carguen sobre el vagón se efectúa en régimen de transporte sucesivo (o cumulativo). No así en los supuestos en que aquéllas viajen en régimen de transporte unitario con subtransporte y, en su caso, de transporte con reexpedición<sup>875</sup>, puesto que la empresa ferroviaria cesionaria no sustituye a la cedente en su posición contractual en la medida en que la contraprestación que responde sinalagmáticamente a la obligación de remolcar es distinta de la de la cedente. No se trata ya del contrato de transporte de mercancías celebrado entre cedente y contratante cedido, sino que consiste en un nuevo contrato de transporte, acordado entre ambas empresas ferroviarias.

---

<sup>874</sup> También para el régimen general de la cesión de contratos se señala que el cedente responde por la existencia y la validez del negocio cedido si le es imputable una conducta culposa en la celebración del contrato de cesión. Así, DIEZ-PICAZO, L., *Fundamentos...*, Vol. II, op.cit., p. 1053; GALGANO, F., *Il contratto*, op.cit., p. 255; GARCÍA-AMIGO, M., *La cesión de contratos...*, op.cit., pp. 367 y ss. Con identidad de fundamento creemos poder afirmar que el cedente responde no sólo de la existencia misma del negocio, sino también de su contenido de acuerdo con las condiciones descritas por el cedente o, como en este caso, de que éste se corresponda con el del negocio “típico” de remolque ferroviario previsto en el CUU. Aun a pesar de que la lesión del interés de la segunda empresa ferroviaria se produce por omisiones que se sitúan en un momento anterior a la celebración del contrato, dicha conducta no puede tener cabida, al menos en Derecho español, en el concepto de *culpa in contrahendo*, puesto que, en rigor, se trata de un vicio del consentimiento (error o dolo). Al respecto, ASÚA GONZÁLEZ, C.I., *La culpa in contrahendo*, Servicio Editorial de la Universidad del País Vasco, Leioa 1989, pp. 246 y ss.

<sup>875</sup> La diferencia entre uno y otro supuesto ha de buscarse en el hecho de que el transportista contractual asume, en el transporte unitario con subtransporte, la obligación de trasladar las mercancías desde el lugar de origen hasta el de destino, subcontratando los diversos tramos con otros transportistas, mientras que en el transporte con reexpedición se compromete a efectuar una parte del recorrido y contratar, como comisionista de transportes, la ejecución del resto del itinerario con otro(s) porteador(es) por cuenta del remitente. Al respecto vid. DÍAZ MORENO, A., “El contrato de transporte...”, op.cit., p. 614; SÁNCHEZ ANDRÉS, A., “El transporte combinado...”, op.cit., pp. 55 y ss.

El hecho de que este segundo contrato de transporte se celebre ahora, no por el poseedor (o su derechohabiente), sino por la empresa ferroviaria con la que contrató en primer lugar, no plantea dudas desde el punto de vista dogmático por cuanto puede entenderse implícita una *delegatio solvendi* en cuya virtud el delegado (la empresa ferroviaria) promete al delegante (el poseedor) la celebración de tantos (sub)contratos de transporte con el o los delegatarios (empresas ferroviarias subcontratadas) como sean necesarios para el efectivo desplazamiento de la mercancía y del vagón. Entonces, la relación de valuta –el contrato de transporte celebrado entre las empresas ferroviarias como contraprestación en el contrato de remolque correspondiente (celebrado entre poseedor y la empresa ferroviaria delegataria)– resulta cubierta por la relación de provisión, el contrato celebrado entre delegante (el poseedor) y delegado (la empresa ferroviaria con que contrató). No por ello, sin embargo, cabe entender que estamos ante una cesión de contratos, ya que, como se ha visto, la segunda empresa ferroviaria no participa en la contraprestación que corresponde a la primera, sino que su contraprestación es diferente, el contrato de transporte de mercancías celebrado entre ambas empresas ferroviarias.

No existe, por tanto, en este supuesto un único contrato de remolque en el que la contraparte del poseedor vaya cambiando en función de las entregas del vagón a distintas empresas ferroviarias, sino que se celebran tantos contratos de remolque como empresas ferroviarias intervienen en el traslado del vagón. La pluralidad de contratos no supone ningún problema en el llamado transporte múltiple, en el que es el poseedor mismo el que celebra los distintos contratos de remolque y de transporte, ni tampoco –según la postura que se defiende con respecto a la actuación del comisionista<sup>876</sup>– en el contrato con reexpedición, pero suscita dudas en el otro supuesto apuntado, esto es, el transporte unitario con subtransporte. Para que el poseedor pueda llegar a ser parte en cada una de las relaciones de remolque (no de transporte de mercancías), el contrato correspondiente habría de celebrarse, como se ha visto, en nombre y por cuenta del poseedor, en virtud de un contrato de mandato entre éste y la empresa ferroviaria con la que contrata el desplazamiento.

---

<sup>876</sup> Si el transportista celebra el contrato de transporte en nombre y por cuenta del poseedor (como así ocurre en la *Spedition* alemana y la *spedizione* italiana), la situación es idéntica a la de un transporte múltiple. Esta hipótesis es viable, como se ha visto, también en el Derecho del transporte español, dado el carácter dispositivo del art. 379 Ccom y la falta de aplicación del art. 120 LOTT a la intermediación en los transportes por ferrocarril.

Ahora bien, creemos que esta relación de mandato ha de entenderse implícita en la autorización otorgada a la empresa ferroviaria de recurrir a los servicios de otras empresas ferroviarias, en el sentido de que, si ésta decide entregar el vagón a un tercero, estará obligada a celebrar el correspondiente contrato de remolque en nombre y por cuenta del poseedor, junto con la delegación de celebrar, *solvendi causa*, el correspondiente contrato de transporte de mercancías o de entregar una parte del precio debido por el traslado en vacío. Si bien puede resultar dudosa, desde un punto de vista teórico, la necesidad de que la empresa ferroviaria mandataria indique el nombre de su mandante (*ex art. 1.717 Cc*), entendemos que el requisito de la *contemplatio domini* puede entenderse cumplido, incluso cuando no se diga nada al respecto, en la medida en que el nombre del poseedor se halla inscrito en el vagón (art. 3 § 1 lit. a RU CUV)<sup>877</sup> y resulta, además, del código alfanumérico asignado al vagón y que ha de consignarse tanto en la carta de porte (vagón cargado) como en la carta vagón (vagón vacío). Con todo, parece lícito entender que el contrato se celebrará, salvo que se disponga expresamente lo contrario, en nombre de quien figure inscrito como poseedor en el vagón, de ahí que dicha inscripción se haya elevado a obligación en los artículos 3 RU CUV y 8 CUU.

Finalmente, en lo que al arrendatario del vagón se refiere, éste celebrará el contrato de remolque, en principio, en nombre y por cuenta propia (de ahí que él mismo quede obligado a desembolsar el precio por el traslado en vacío y podrá, asimismo, reclamar el desplazamiento del vagón), pero también en nombre del poseedor de quien recibió el vagón y quien figura inscrito como tal en el vehículo<sup>878</sup>. A favor de esta solución pugna el hecho de que, en la mayoría de los pliegos de condiciones generales de arrendamiento consultados, se prohíbe al arrendatario modificar, por medio de acuerdos con la empresa ferroviaria, las disposiciones del Contrato Uniforme<sup>879</sup> y de convenir expresamente su aplicación en caso de que se entregue el vagón a una empresa ferroviaria no adherida, so pena de resultar obligado a

---

<sup>877</sup> Así también, si bien respecto de la situación anterior a la entrada en vigor del Contrato Uniforme de Utilización, FREISE, R., “Neugestaltung der Haftung...”, *op.cit.*, p. 264.

<sup>878</sup> A nuestro entender, ésta debe ser, asimismo, la solución a adoptar cuando quien entrega el vagón para su remolque no es, ni el poseedor del vagón ni su derechohabiente, sino otra empresa ferroviaria no adherida al CUU.

<sup>879</sup> Cfr. la condición 3.8 de las *Allgemeine Bedingungen für die Überlassung von Privatgüterwagen* de TRANSWAGGON y el § 4.6 de las *Allgemeine Bedingungen für die Vermietung von Eisenbahn-Kesselwagen* de aretz + co: “Der Mieter ist in keinem Fall berechtigt, ohne vorherige Zustimmung des Vermieters mit dem verwendenden E[isenbahn]V[erkehrs]U[n]ternehmen Abweichungen von den Bestimmungen des [CUU] zu vereinbaren”.

indemnizar los daños causados al patrimonio del arrendador<sup>880</sup>. De ello deriva, *a contrario*, que se parte de la idea de que las cláusulas modificativas del CUU y los remolques a cargo de empresas ferroviarias no adheridas, pactados por el arrendatario en cuanto representante del poseedor, vinculan –incluso cuando se apartan de lo dispuesto en el contrato de arrendamiento– igualmente al poseedor, sin perjuicio de que éste podrá solicitar la indemnización de los daños causados en virtud del contrato de arrendamiento<sup>881</sup>. También aquí, la *contemplatio domini* ha de entenderse implícita por cuanto el poseedor figura inscrito como tal en el vagón (art. 3 lit. a RU CUV).

Creemos que es ésta la solución que mejor se adapta a la voluntad empírica de las partes y, además, de esta forma se protegen adecuadamente los distintos intereses en juego: el poseedor podrá hacer valer sus derechos y asume las obligaciones que deriven del Contrato Uniforme de Utilización (v.gr. en caso de daños causados por o en el vagón), incluso cuando el arrendatario introduce modificaciones con respecto a lo pactado en el CUU, mientras que éste resultará obligado y legitimado en virtud del contrato de remolque (en particular, el derecho a exigir el desplazamiento del vagón y la obligación de satisfacer el precio debido en caso de que el vagón se traslade sin carga), de un lado, y del de transporte de las mercancías, de otro. Por su parte, la empresa ferroviaria que recibe el vagón para su traslado verá protegida su confianza en la apariencia de que el arrendatario actúa con el consentimiento del poseedor por cuanto las limitaciones del poder de representación que hubieran pactado éstos al celebrar el contrato de arrendamiento no le son oponibles (salvo si hubiera actuado de mala fe) y sólo repercuten en la relación interna entre arrendador y arrendatario.

Ahora bien, como quiera que la definición que del término poseedor prevé el Anexo 2 al CUU dispone, en su apartado tercero, que “[d]ans le présent Contrat Uniforme d’Utilisation des wagons, la mention «détenteur» signifie aussi bien le détenteur que son ayant droit éventuel ”, ha de concluirse que el arrendatario puede hacer valer –al margen del

---

<sup>880</sup> Así, el § 6.8 de las *Allgemeine Bedingungen für die Vermietung von Eisenbahnwagen* de ERMEWA; la condición 3.8 de las *Allgemeine Bedingungen für die Überlassung von Privatgüterwagen* de TRANSWAGGON; § 4.4 de las *Allgemeine Bedingungen für die Vermietung von Eisenbahn-Kesselwagen* de aretz + co.

<sup>881</sup> Es ésta la solución que habría que darse al supuesto planteado con recurso a la figura del abuso del poder de representación. En este sentido, siempre que el tercero sea de buena fe, BORK, R., *Allgemeiner Teil...*, op.cit., p. 593; DíEZ-PICAZO, L., *La representación en el Derecho privado*, Civitas, Madrid 1979 (reimpresión de 1992), pp. 186; 198 y s.

poseedor– los derechos consignados en el Contrato Uniforme en su propio nombre (señaladamente en el supuesto de retrasos en el desplazamiento del vagón). Pero aunque la citada definición no distingue entre derechos y obligaciones, el propio principio de la relatividad de los contratos (art. 1.257 Cc) impide que las obligaciones nacidas del CUU vinculen al arrendatario no adherido, salvo que las hubiera asumido él mismo, bien en el contrato de arrendamiento<sup>882</sup>, bien a la hora de celebrar el concreto contrato de utilización. Con todo, creemos que, al menos, la obligación de entregar un vagón en buen estado es asumida en todo caso por el arrendatario, ya sea expresamente, ya sea por entenderlo implícito en la entrega del vagón a la empresa ferroviaria para su remolque.

### III. Obligaciones de las partes

El Contrato Uniforme de Utilización –y, en menor medida, las Reglas Uniformes CUV como base legal sobre la que se sustenta– establece una serie de obligaciones que se imponen a las partes. Algunas de las más relevantes se han visto ya a lo largo de las páginas precedentes; conviene, sin embargo, exponerlas de manera ordenada, distinguiendo según el sujeto a quien corresponda velar por su cumplimiento.

#### 1. Obligaciones de la empresa ferroviaria

Como no puede ser de otra forma, y dada la naturaleza del contrato de remolque como fuente de una obligación de hacer de resultado, las obligaciones más relevantes pesan sobre la empresa ferroviaria, sin perjuicio de que algunas de ellas dependen esencialmente del comportamiento que adopte el poseedor del vagón o, en su caso, el arrendatario.

---

<sup>882</sup> Así expresamente, el § 7.1 de las *Allgemeine Bedingungen für die Vermietung von Eisenbahnwagen im öffentlichen Verkehr* de OnRail – Gesellschaft für Vermietung und Verwaltung von Eisenbahnwaggons mbH; el § 8.1 de las *Allgemeine Bedingungen für die Vermietung von Eisenbahnwagen* de ERMEWA GmbH; y el § 6.3 de las *General Terms and Conditions for the lease of rail freight wagons* de GATX Rail Germany.



### 1.1 La obligación de contratar

La obligación de contratar no es, en rigor, una obligación que deriva del contrato de remolque, sino que se trata de una obligación anterior a su celebración y se proyecta, precisamente, sobre la conclusión de aquél. En este sentido, ya se ha visto que cualquier empresa ferroviaria que se adhiera al Contrato Uniforme de Utilización asume la obligación de aceptar vagones para su traslado –*rectius*, de celebrar contratos de remolque ferroviario sobre vagones de poseedores adheridos al CUU– en el marco de su oferta comercial, siempre y cuando no se dé alguno de los supuestos previstos en el artículo 11 CUU. Esta cuestión ha sido objeto de un análisis exhaustivo y no es necesario volver sobre el particular; baste con recordar que la vulneración del deber (convencional) de contratar comporta la obligación de indemnizar los perjuicios causados al titular del vagón (art. 31 CUU). Creemos conveniente, sin embargo, analizar si tal obligación de contratar como deber precontractual impuesto a la empresa ferroviaria puede derivar asimismo de otras normas del ordenamiento jurídico que permitan afirmarla incluso en aquellos supuestos en que el remolque no se efectúa en el marco de la oferta comercial de la empresa ferroviaria, como consecuencia de la aplicación de las normas de defensa de la competencia a las relaciones aquí analizadas.

Como quiera que el Reglamento n° 1017/1968 sólo resulta de aplicación, después de las derogaciones obradas por el Reglamento n° 1/2003, a los comportamientos colusorios de las empresas ferroviarias<sup>883</sup>, la denegación de aceptar el vagón por parte de una empresa que ostenta una posición de dominio en el mercado considerado ha de valorarse de conformidad con las reglas generales de defensa de la competencia previstas en el Tratado. A la vista de que los ferrocarriles nacionales tenían, durante buena parte del siglo XX, la consideración de monopolios (naturales o legales), las posibles infracciones del Derecho de la competencia se

---

<sup>883</sup> La prohibición de dichas conductas tiene una importancia práctica enorme (cfr., por todos, la sentencia del Tribunal de Primera Instancia de 21 de octubre de 1997, asunto T-229/94, *Deutsche Bahn AG c. Comisión de las Comunidades Europeas*) en la medida en que, todavía hoy, la realización de transportes internacionales por ferrocarril depende, en la mayoría de los casos, de una cooperación entre varias empresas ferroviarias de distintas nacionalidades. Tradicionalmente, la imposibilidad de acceder a los mercados de otros Estados y el consiguiente deber de cooperación hacían necesarios una serie de acuerdos a los que la prohibición de los cárteles no eran de aplicación, ya que constituían la única posibilidad de proporcionar un transporte ferroviario competitivo. Así, FREISE, R., “Kooperation und Wettbewerb im internationalen Schienenverkehr – Rechtliche Grundlagen für das Verhältnis der europäischen Eisenbahnen zueinander”, en: *Z.Int.Eisenb.*, vol. 100 (1992), pp. 120 y s. Para un análisis detallado de la aplicación del art. 81 TCE en el ámbito del transporte ferroviario vid. ZELLHOFER, G., *Der Wettbewerb auf den Europäischen Schienenverkehrsmärkten*, Neuer Wissenschaftlicher Verlag, Viena / Graz 2003, pp. 221 y ss.

limitaban a dos supuestos típicos: el artículo 85 (ahora 81) TCE era de aplicación sólo a los acuerdos entre diferentes entidades nacionales, mientras que el artículo 86 (ahora 82) TCE sólo podía aducirse frente a los ferrocarriles nacionales en tanto que empresas monopolísticas. El hecho de que el demandante en el asunto *Deutsche Bahn* pretendiera una reducción de la multa impuesta por la Comisión en atención al hecho de que “la Comisión no ha apreciado, en veinte años, ninguna infracción en el ámbito de los transportes por ferrocarril, aunque ha tenido perfecto conocimiento de las prácticas de las empresas ferroviarias”<sup>884</sup> es buena prueba del escaso rigor con el que se aplicaba el derecho de la competencia al transporte ferroviario hasta la entrada en vigor de la Directiva 91/440 y su transposición a los diferentes Derechos nacionales.<sup>885</sup>

La singularidad de las industrias de red, en general, y del transporte ferroviario, en particular, estriba en su dependencia de otros mercados (principalmente, pero no sólo, el de acceso a la infraestructura), tornándolo especialmente vulnerable frente a comportamientos anticompetitivos. La problemática no es nueva ni exclusiva del sector ferroviario<sup>886</sup>, pero creemos que merece un estudio detallado en la medida en que ha llevado a la Comisión a considerar probado un abuso de posición dominante respecto de otro contrato de utilización de material rodante ferroviario, el de tracción ferroviaria.

### 1.1.1 La tracción ferroviaria como recurso esencial

El procedimiento, referenciado por las siglas de las partes intervinientes –GVG/FS–, “fue incoado tras una denuncia de la empresa ferroviaria alemana Georg Verkehrsorganisation (en adelante, «GVG») contra Ferrovie dello Stato SpA (en adelante, «FS»), la compañía nacional italiana de ferrocarriles. GVG denunciaba que desde 1995 FS se negaba a facilitar el acceso a la infraestructura italiana, a entablar negociaciones para establecer una agrupación

---

<sup>884</sup> Vid. la citada sentencia del TPI de 21 de octubre de 1997, ap. 118.

<sup>885</sup> De hecho, sólo cuatro sentencias de los Tribunales comunitarios tienen por objeto la aplicación de los arts. 81 y 82 al transporte ferroviario, concretamente las decisiones en los asuntos *UIC*, *Deutsche Bahn*, *European Night Services* (STPI de 15 de septiembre de 1998, asuntos acumulados T-374/94, T-375/94, T-384/94 y T-388/94) y *Eurotunnel* (STJCE de 11 de noviembre de 1997, asunto C-408/95).

<sup>886</sup> Cfr., en particular, el transporte aéreo, donde la asignación de horarios en los aeropuertos o *slots* ha sido objeto de regulación en las diversas medidas liberalizadoras del sector. Al respecto, entre nosotros, PETIT LAVALL, M<sup>a</sup>.V., *Los acuerdos entre compañías...*, pp. 120 y ss.

internacional y a proporcionar tracción”.<sup>887</sup> La intención de GVG consistía en realizar transportes internacionales de viajeros entre diferentes ciudades alemanas y Milán. Para ello proponía operar una línea entre Basilea y Milán, utilizando las infraestructuras de la suiza SBB y la italiana FS. Para diferenciarse de las demás ofertas de transporte ferroviario, GVG recorrería el trayecto Basilea – Milán sin paradas, ahorrando algo más de una hora.<sup>888</sup>

Ahora bien, para la aplicación del artículo 82 TCE, la Comisión distingue entre los mercados de productos y geográfico de referencia, comprendiendo aquél “la totalidad de los productos y servicios que los consumidores consideren intercambiables o sustituibles en razón de sus características, su precio o el uso que se prevea hacer de ellos”<sup>889</sup>. En este sentido, el Tribunal de Primera Instancia sostuvo en *Deutsche Bahn* que son mercados distintos el de prestación de servicios de tracción ferroviaria, de un lado, y el de servicios de transporte por ferrocarril, de otro<sup>890</sup>, por cuanto aquél “ofrece un conjunto específico de prestaciones, en particular la puesta a disposición de locomotoras, su tracción y el acceso a la infraestructura ferroviaria que, ciertamente, se suministra en función de la demanda de los operadores de transporte por ferrocarril pero no es intercambiable ni compite en modo alguno con las prestaciones de estos últimos” (ap. 55).

Frente a esta clasificación, el mismo Tribunal de Primera Instancia afirmó en su decisión en el asunto *European Night Services*<sup>891</sup> que “el mercado ferroviario sólo puede finalmente escindirse en dos mercados distintos, a saber, un mercado integrado de prestación de servicios de transporte de pasajeros en el que sólo operan las empresas ferroviarias y sus agrupaciones internacionales y un mercado de acceso a la infraestructura y de administración de la misma, gestionado por los administradores de la infraestructura en el sentido de la

---

<sup>887</sup> Apartado primero de la decisión.

<sup>888</sup> Una descripción completa de los antecedentes de hecho puede verse en STEHMANN, O. / MACKAY, I., “Liberalisation and Competition Policy in Railways”, en: *Competition Policy Newsletter*, 3/2003, p. 23.

<sup>889</sup> Así, la Comunicación de la Comisión relativa a la definición de mercado de referencia a efectos de la normativa comunitaria en materia de competencia (DOCE C 372, de 9 de diciembre de 1997, pp. 5 y ss.), ap. 1.

<sup>890</sup> Dada la estructura vertical de las prestaciones en el mercado, suele decirse que la tracción ferroviaria (y también el acceso a la infraestructura ferroviaria) constituye un mercado “ascendente” o “*upstream*”, mientras que la prestación de servicios de transporte por ferrocarril pertenece a un mercado “descendente” o “*downstream*”. Así se intenta explicar de forma gráfica que el segundo no es posible sin el primero por depender de él como mercado previo.

<sup>891</sup> STPI de 15 de septiembre de 1998 (asuntos acumulados T-374/94, T-375/94, T-384/94 y T-388/94), ap. 220.

Directiva 91/440”. El Tribunal salva la contradicción aparente con la sentencia en el asunto *Deutsche Bahn* al constatar que esta última versaba sobre un caso de transporte combinado de mercancías, frente al transporte de viajeros en *European Night Services*. Pero con independencia de la postura que se adopte respecto del transporte de viajeros, en el de mercancías por ferrocarril parece, en todo caso, indudable la existencia de un mercado propio de tracción, diferente del de administración de la infraestructura y del de prestación de los servicios de transporte.<sup>892</sup>

Como regla general, el control del poder de mercado en sectores liberalizados, especialmente en las llamadas industrias de red, se articula a través de la normativa específica del sector<sup>893</sup>, pero puede efectuarse asimismo mediante la aplicación de las normas de defensa de la competencia<sup>894</sup>, y es éste el camino seguido por la Comisión en su decisión en el asunto GVG/FS. Creemos oportuno, por ello, analizar la incidencia del artículo 82 TCE sobre el mercado de tracción ferroviaria para decidir, en un segundo momento, si los resultados alcanzados son extrapolables al ámbito aquí analizado, el remolque de vagones en tráfico nacional e internacional.

En lo que al mercado de tracción se refiere, el transporte ferroviario tuvo que ser liberalizado en aplicación de la Directiva 91/440, y los monopolios legales de las empresas

---

<sup>892</sup> Así lo demuestra la existencia de empresas ferroviarias que sólo prestan servicios de tracción y, asimismo, la creación de los llamados *pools de locomotoras*, como por ejemplo el *joint venture* germano-austríaco EuroTraction que, constituido a principios del año 2001, pone a disposición de sus clientes locomotoras con conductor y presta servicios accesorios a empresas de transporte y cargadores. Al respecto vid. DÖRRENBÄCHER, CH. / VESCOVI, S., “Internationalisierung, Diversifikation und Integration”, en: *Internationales Verkehrswesen*, núm. 53 (11/2001), p. 555.

La Comisión, por su parte, define la tracción como “la puesta a disposición de una locomotora y un conductor”, lo cual “incluye el servicio complementario de otras locomotoras y servicios de apoyo” (así, el apartado 51 de la Decisión GVG/FS).

<sup>893</sup> En España cfr., p.ej., para el sector de las telecomunicaciones, la Ley 32/2003, de 3 de noviembre, General de Telecomunicaciones, para el sector eléctrico, la Ley 54/1997, de 27 de noviembre, del Sector Eléctrico, y, para los transportes por ferrocarril, la LSF. Estas normas son, a su vez, fruto de la transposición de diversas Directivas europeas en la materia.

<sup>894</sup> BASEDOW, J., “Wettbewerb in Gleisnetzen”, en: AA.VV., *Festschrift für Otto Sandrock zum 70. Geburtstag*, Verlag Recht und Wirtschaft, Heidelberg 2000, p. 33; GERADIN, D., “Regulatory Issues Raised by Network Convergence: the Case of Multi-Utilities”, en: *Journal of Network Utilities*, 1/2001, pp. 115 y ss. Cfr. también el art. 10.7 de la Directiva 91/440, que establece que “[s]in perjuicio de las normativas comunitaria y nacional relativas a la política de la competencia y de las instituciones competentes en la materia, el organismo regulador [...] supervisará la competencia en los mercados de servicios ferroviarios, incluido el mercado de transporte de mercancías por ferrocarril”.

ferroviarias nacionales respecto de la prestación de servicios de tracción<sup>895</sup> se han levantado para permitir que todas las empresas ferroviarias puedan competir en igualdad de condiciones. Ello no significa, sin embargo, que las herederas de los antiguos monopolistas ya no gocen de una posición dominante en el mercado, sino que, más bien al contrario, éstas alcanzan aún cuotas de mercado muy importantes o cuasi monopolísticas respecto de los servicios de tracción ferroviaria.

El mercado de tracción es, al igual que el de acceso a la infraestructura ferroviaria, un mercado “ascendente” respecto del de prestación de servicios de transporte. Quiere con ello decirse que se trata de un mercado distinto, pero antepuesto o previo, y que el acceso a él puede constituirse en presupuesto necesario para efectuar transportes de mercancías por ferrocarril. Ahora bien, en determinadas circunstancias, el ostentar una posición dominante en un mercado puede suponer un peligro para la libre competencia en otro mercado en la medida en que el acceso a servicios prestados en el primer mercado es esencial para la existencia de competencia en el segundo. Como posible solución a este problema se ha apuntado, desde diversos órganos con jurisdicción en materia concurrencial (tanto Tribunales como autoridades nacionales o supranacionales de defensa de la competencia), la llamada doctrina de los “recursos esenciales”<sup>896</sup>, de origen estadounidense<sup>897</sup>.

---

<sup>895</sup> BASEDOW (*Wettbewerb auf den Verkehrsmärkten*, C.F. Müller Juristischer Verlag, Heidelberg 1989, p. 167) hablaba, respecto de la situación anterior, de mercados parciales con monopolios territoriales en los diferentes Estados miembros de la UE.

<sup>896</sup> Suele referirse a ella bajo su denominación en inglés, *essential facility doctrine*, o también *bottleneck theory*. El término aparece por primera vez en NEALE, A.D., *The Antitrust Laws of the U.S.A.*, Cambridge University Press, 1960, citado por SCHOMMER, T., *Die “essential facility”-Doktrin im Europäischen Wettbewerbsrecht*, Herbert Utz Verlag, Munich 2003, nota 56. El TPI, por su parte, se sirve de los términos “instalaciones básicas” (*Sea Containers c. Stena Sealink*) o “recursos esenciales” (*European Night Services*), la Comisión de la expresión “instalación esencial” (*GVG/FS*). El empleo del término “instalación” por “facilities” puede resultar inadecuada, sin embargo, cuando se quiere hacer referencia a un servicio básico, en cuyo caso debería emplearse la expresión “recurso esencial” o “prestación esencial”.

<sup>897</sup> Es lugar común atribuir la primera decisión en este sentido a la *Supreme Court* norteamericana en el asunto *Terminal Railroad*, que trataba justamente de la denegación de acceso a una infraestructura ferroviaria. Para los antecedentes de la figura vid. CAPOBIANCO, A., “The Essential Facility Doctrine: Similarities and Differences between the American and the European Approach”, en: *European Law Review*, núm. 26 (2001), pp. 548 y ss.; DOHERTY, B., “Just What are Essential Facilities?”, en: *CMLR*, núm. 38 (2001), pp. 398 y ss.; SCHOMMER, T., *Die “essential facility”-Doktrin...*, op.cit., pp. 14 y ss.; entre nosotros, VILLAR ROJAS, F.J., *Las instalaciones esenciales para la competencia*, Comares, Granada 2004, pp. 15 y ss. En la Comunidad Europea, el Tribunal de Justicia aplicó los postulados de dicha doctrina por vez primera en su sentencia de 6 de marzo de 1974 (asuntos acumulados 6 y 7/73, *Commercial Solvents*, ap. 25) a un supuesto de negativa de suministro capaz de eliminar la competencia en un mercado conexo.

Como regla general puede afirmarse que es positivo para el desarrollo de la competencia en el mercado si las empresas que hubieran construido o adquirido un activo sean las únicas que puedan acceder a él, y que aquellas empresas que quieran competir en el mismo mercado deban construir o adquirir sus propios activos.<sup>898</sup> Pero parece que ha de introducirse una excepción a esta regla con respecto a las empresas que posean o controlen activos que son, a su vez, esenciales para que otras empresas puedan competir en mercados descendentes.<sup>899</sup>

Por su propia estructura, el mercado de servicios de tracción merece un tratamiento más diferenciado que el de acceso a la infraestructura<sup>900</sup>, puesto que ha sido objeto de una paulatina liberalización en virtud de la Directiva 91/440 y sus modificaciones subsiguientes, y cualquier empresa titular de vagones puede ahora constituir una empresa ferroviaria con tal de asegurarse los servicios de tracción correspondientes. Pero es igualmente cierto que las antiguas empresas monopolísticas pueden todavía emplear su poder en el mercado de tracción para proteger o reforzar su posición en un mercado conexo<sup>901</sup>, como es el de los transportes de mercancías por ferrocarril. Al revestir la tracción una naturaleza accesoria a una actividad económica en un mercado relacionado pero diferente, podría afirmarse el carácter imprescindible de la prestación, siempre que se pueda demostrar un alto grado de dificultad

---

<sup>898</sup> En España, la Constitución de 1978 reconoce expresamente el derecho a la propiedad privada en su art. 33.1, y la libertad de empresa en el art. 38.

<sup>899</sup> TEMPLE LANG (“The Principle of Essential Facilities in European Community Law – The Position since Bronner”, en: *Journal of Network Industries*, 1/2000, p. 375), al analizar los posibles supuestos a los que puede aplicarse la doctrina de los recursos esenciales, entiende que “[i]n other words, the exception applies when *only* «downstream» competition is possible, and when *that* is possible only if access to the facility is given” o, en palabras de AREEDA (“Essential Facilities: An Epithet in Need of Limiting Principles”, *Antitrust Law Journal*, núm. 58 [1998], p. 852), “a single firm’s facility is «essential» only when it is both critical to the plaintiff’s competitive vitality and the plaintiff is essential for competition in the marketplace”. DOHERTY (“Just What are...”, op.cit., p. 397), por su parte, dice que “the doctrine of essential facilities in its simplest form suggests that a monopolist can be forced to sell a product or service when another person needs it to do business”.

<sup>900</sup> En este caso, la duplicación del recurso es razonablemente (o incluso legalmente) imposible, y la denegación de derechos de acceso puede eliminar toda competencia en el mercado de transportes por ferrocarril como mercado descendente.

<sup>901</sup> Así, la Comisión en su Decisión 95/19, de 21 de diciembre de 1993, relativa a un procedimiento en virtud del artículo 86 del Tratado CE, *Sea Containers c. Stena Sealink*, ap. 66. No se requiere para la aplicación de la doctrina de las *essential facilities* que la empresa titular de los recursos esenciales actúe con intención de causar daño al que demanda acceso o de que la denegación del mismo reporte algún beneficio para la empresa dominante. De esta forma, el TPI delimita en *Tiercé Ladbroke* (STPI de 12 de junio de 1997, asunto T-504/93, aps. 126 y ss.) la mentada doctrina de otras formas afines, como la denegación de suministro discriminatoria o la extensión de una posición dominante a mercados vecinos. Al respecto, DIEZ ESTELLA, F., “La doctrina del abuso en los mercados conexos: del «*monopoly leveraging*» a las «*essential facilities*»”, en: *RDM*, núm. 248 (2003), p. 596.

para duplicar los activos, *id est*, los medios de tracción ferroviaria. Aun a pesar de que la Comisión ha aplicado la doctrina de los recursos esenciales con frecuencia<sup>902</sup> y también respecto de los servicios de tracción ferroviaria<sup>903</sup>, no puede negarse que la aplicación de la teoría supone una fuerte intervención en los derechos de propiedad de las empresas que prestan tales servicios<sup>904</sup>.

En este mismo sentido, el Tribunal de Justicia y el Tribunal de Primera Instancia han interpretado los casos que puedan incluirse en la noción de “recursos esenciales” de manera muy restrictiva y han anulado algunas de las decisiones de la Comisión.<sup>905</sup> El carácter de derecho fundamental del que goza la propiedad privada en los diferentes Estados miembros obliga a una interpretación restrictiva de aquellas normas que puedan dar lugar a una restricción del mismo<sup>906</sup>. La tracción no puede, por ello, considerarse nunca una prestación esencial *per se*, y la aplicabilidad de la *essential facilities doctrine* debe valorarse en cada caso concreto<sup>907</sup>, teniendo en cuenta que una retribución adecuada no es siempre suficiente

---

<sup>902</sup> En el ámbito del sector ferroviario cfr., además del caso GVG/FS, las decisiones en los asuntos *European Night Services* y *Eurotunnel*, de 13 de diciembre de 1994 y de 21 de septiembre de 1994, respectivamente.

<sup>903</sup> En este sentido se expresa en el asunto GVG/FS, al entender que “la negativa de FS a proporcionar tracción a GVG elimina a un competidor potencial y por ello obstaculiza el crecimiento de la competencia en el mercado, lo que perjudica a los consumidores, que no se beneficiarán de las alternativas a los servicios ferroviarios existentes” (ap. 145). No es óbice para ello que la tracción ferroviaria no es una “instalación” física, puesto que el propio TJCE llegó a obligar, en los asuntos *Magill* (STJCE de 6 de abril de 1999, asuntos acumulados C-241/91 P y C-242/91 P) e *IMS Health* (STJCE de 29 de abril de 2004, asunto C-418/01), a las empresas demandadas a compartir sus derechos de propiedad intelectual para que pueda existir competencia en un mercado descendente. En sentido parecido, el Tribunal de Defensa de la Competencia español (hoy, la Comisión Nacional de la Competencia) consideró la aplicación de la doctrina de los recursos esenciales respecto de un principio activo necesario para la elaboración de fórmulas magistrales (Resolución de 22 de mayo de 2003, Expdte. r 551/02, *Farmacéuticos Formulistas*, FD 7º).

<sup>904</sup> Así, BERGMANN, M.A., “The Bronner Case – A Turning Point for the Essential Facilities Doctrine?”, en: *ECLR*, 2/2000, p. 59; HAUS, F.C., *Zugang zu Netzen und Infrastruktureinrichtungen*, Carl Heymanns Verlag, Colonia 2002, pp. 179 y ss.; HOHMANN, H., *Die essential facility doctrine im Recht der Wettbewerbsbeschränkungen*, Nomos, Baden-Baden 2001, pp. 138 y ss.

<sup>905</sup> La manifestación del TJCE que más repercusión ha tenido en este ámbito, aclarando el uso de la doctrina en Europa, es la sentencia en el asunto *Bronner* (STJCE de 26 de noviembre de 1998, asunto C-7/97), donde anuló una decisión de la Comisión que consideró un sistema de reparto a domicilio de periódicos una *essential facility*. Al respecto, BERGMANN, M.A., “The Bronner case...”, op.cit., pp. 59 y ss.; MONTERO PASCUAL, J.J., “Acceso a la red...”, op.cit., pp. 518 y ss.

<sup>906</sup> Sobre la relación entre las normas protectoras de la libre competencia y el derecho a la propiedad privada vid. la Decisión nº 98/190 de la Comisión, de 14 de enero de 1998, *Flughafen Frankfurt/Main AG*, donde se considera que “las normas de competencia del Tratado constituyen restricciones al derecho de propiedad que corresponde [sic] a los objetivos de interés general perseguidos por la Comunidad” (ap. 90). En sentido parecido se ha expresado el Tribunal de Defensa de la Competencia español (hoy, la Comisión Nacional de la Competencia) en una resolución de 24 de abril de 2002 (Expte. 486/00, *McLane/Tabacalera*, FJ 9º), respecto de la libertad de contratación.

<sup>907</sup> Así, STEHMANN, O. / ZELHOFER, G., “Dominant Rail Undertakings...”, op.cit., pp. 341 y ss., 352.

para justificar la intervención en los derechos de propiedad privada. Así, aunque la decisión de la Comisión en el asunto *GVG/FS* pueda merecer aprobación por facilitar el acceso a un mercado tradicionalmente cerrado, la aplicación de la doctrina de los recursos esenciales debe respetar al máximo los derechos de propiedad, y sus requisitos deben interpretarse de forma muy restrictiva.

### 1.1.2 La prestación de servicios de remolque ferroviario como recurso esencial

¿Qué conclusiones cabe extraer de la evolución de la doctrina de las *essential facilities* para la obligación de aceptar vagones para su traslado? Fuera de los casos de adjudicación de capacidad de infraestructura<sup>908</sup> y de tracción ferroviaria antes apuntados, la situación es compleja. No puede negarse que la intervención de la empresa ferroviaria es esencial para el titular del vagón, puesto que el vehículo no puede explotarse económicamente sin intervención de aquélla, pero es igualmente cierto que no puede afirmarse con rotundidad que las distintas actividades que confluyen en la utilización del vagón como medio de transporte pertenezcan a mercados distintos<sup>909</sup>. Y ello porque, al considerarse, según la opinión aquí patrocinada, el contrato de utilización un contrato de remolque, la empresa ferroviaria no se obliga, en rigor, a prestar un servicio de tracción sino a transportar el vagón y las mercancías

---

<sup>908</sup> Pocas dudas ofrece la denegación abusiva del derecho de acceso a la capacidad de infraestructura (arts. 30 y ss. LSF; recuérdese que también las empresas titulares de vagones particulares pueden solicitar la adjudicación de capacidad de infraestructura [arts. 31.2 LSF y 80.1 RSF]), por cuanto el administrador de infraestructuras goza de un monopolio legal respecto de la explotación de la red ferroviaria que, a su vez, representa un recurso esencial para la prestación de servicios de transporte de mercancías por ferrocarril. A la aplicación de la doctrina de las *essential facilities* no obsta que la posición de dominio fuera creada por imperio de la ley. Así lo sostiene el TJCE en su sentencia de 3 de octubre de 1985 (asunto 311/84, *Télémarketing*, ap. 18) cuando declara que el art. 86 (hoy 82) TCE se aplica “even where that position is due not to the activities of the undertaking itself but to the fact that by reason of provisions laid down by law there can be no competition or only very limited competition on that market”.

Si puede probarse el abuso cabe, por tanto, además del recurso al Comité de Regulación Ferroviaria, también la incoación de un procedimiento ante las autoridades de defensa de la competencia. En sentido parecido, MONTERO PASCUAL, J.J., “Acceso a la red...”, op.cit., p. 520, quien subraya, sin embargo, las limitaciones de la aplicación de las normas de la competencia: sólo cabe el recurso una vez producida la negativa de acceso, la larga duración de los procedimientos y la imposibilidad de regular las condiciones de acceso de forma continuada.

<sup>909</sup> Es inherente a la noción de *essential facilities*, y así se recoge en los requisitos establecidos por la doctrina para poder aplicar la doctrina, que las actividades pertenezcan a mercados distintos. Esta necesidad viene reflejada, por ello, en el concepto que suele darse de las *facilities* como infraestructuras u otros bienes y servicios auxiliares, que son accesorios a una actividad económica en un mercado relacionado pero diferente. Al respecto vid. GLASL, D., “Essential Facilities Doctrine in EC Anti-trust Law: A Contribution to the Current Debate”, en: *ECLR*, núm. 15 (1994), p. 308; TEMPLE LANG, J., “The Principle of Essential Facilities...”, op.cit., p. 375; y DOHERTY, B., “Just What are Essential Facilities?”, op.cit., pp. 428 y ss.



en él cargadas (de ahí la distinción entre contratos de tracción ferroviaria y de remolque del vagón), por lo que la falta de aceptación del vagón debería tratarse, a nuestro entender, más bien en sede de negativa de suministro<sup>910</sup>. Por su parte, el hecho de que el acceso a la condición de empresa ferroviaria se halla, en el ámbito de los transportes de mercancías, plenamente liberalizado hace que no sea tan fácil afirmar que se trate de un servicio que resulte, en términos de razonabilidad, imposible de duplicar.

Por todo ello creemos que no puede obligarse a una empresa ferroviaria, aunque ostente una posición dominante en el mercado, a aceptar un vagón más allá de su propia oferta comercial –v.gr., a abrir una línea de transporte de mercancías con la que no contaba con anterioridad– en aplicación de la doctrina de los recursos esenciales. Pero ni siquiera un recurso al régimen general del artículo 82 TCE en materia de negativa de suministro ha de llevar necesariamente a que la empresa ferroviaria dominante deba prestar el servicio de transporte requerido<sup>911</sup>, por lo que sólo en casos excepcionales (p.ej. cuando la consecución de otros medios de tracción resulta inviable económicamente y la relación de transportes promete ser lo bastante extendida para que el establecimiento de una nueva línea resulte rentable para la empresa ferroviaria) cabe hablar de una obligación de remolcar vagones de titularidad privada más allá de la oferta comercial de la empresa ferroviaria, pues son los servicios ofertados en el marco de ésta las que la empresa ferroviaria suministra a los distintos operadores en el mercado.

Diferente sería el caso de que la empresa ferroviaria dominante procediese, sin justificación alguna, a suprimir una línea que resulte esencial para el desarrollo económico del titular del vagón<sup>912</sup>, aunque la controversia habría de resolverse, probablemente, no mediante

---

<sup>910</sup> Y ello porque la empresa ferroviaria ocupa, ella misma, la posición de transportista con respecto al vagón y a la mercancía transportada, al contrario de lo que ocurre en el contrato de tracción ferroviaria, donde la empresa ferroviaria (traccionista) no asume la custodia de los efectos cargados y sólo responderá, en su caso, como arrendador de obra o de servicios.

Sobre la figura de la negativa de suministro cfr., en particular, el art. 2.2 lit. c de la Ley 15/2007, de 3 de julio, de Defensa de la Competencia (LDC), que tipifica como posible abuso de una posición de dominio “[l]a negativa injustificada a satisfacer las demandas de compra de productos o de prestación de servicios”, supuesto no recogido de forma expresa en el art. 82 TCE.

<sup>911</sup> Sobre esta cuestión bajo el régimen vigente con anterioridad a la entrada en vigor del Protocolo de Vilna, en general, y el cabotaje de vagones, en particular, vid. HELD, A., *Private Güterwagen...*, op.cit., pp. 51 y ss.

<sup>912</sup> Sería éste el caso previsto, hasta la entrada en vigor de la actual LDC, en el art. 6.2 lit. f de la Ley 16/1989, de 17 de julio, de Defensa de la Competencia, de acuerdo con el que se consideraba abusiva, en su

la obligación de reanudar el servicio (por las razones antes mencionadas), sino en sede de indemnización de daños y perjuicios. Asimismo, la aplicación del Derecho de la competencia en el ámbito del remolque de vagones particulares impide que la empresa ferroviaria dominante pueda fijar, sin justificación objetiva alguna, precios distintos en función de quién sea el titular del vagón o excluir a algunos de los poseedores adheridos al CUU de su oferta comercial.

## 1.2 Desplazamiento del vagón

En virtud del contrato de utilización en cuanto contrato de remolque ferroviario, la empresa ferroviaria se obliga al desplazamiento del vagón. Al contrario de lo que se defiende con respecto al contrato de transporte típico<sup>913</sup>, sin embargo, la empresa ferroviaria no necesariamente entregará, como se ha visto, el vagón en destino. En este sentido, si el lugar designado como punto final del trayecto es una estación ferroviaria o un apartadero perteneciente a la propia empresa ferroviaria, la cuestión de si existe o no una obligación de entregar el vagón ha de resolverse en atención a lo que hayan pactado las partes. Si, en cambio, el destino es un apartadero privado (pertenzca o no al poseedor), el vagón suele ser, salvo pacto en sentido distinto, objeto de entrega al destinatario en el momento en que el vehículo alcance la derivación particular.<sup>914</sup> Cuando el obligado a descargar sea el destinatario, la empresa ferroviaria deberá, una vez descargado el vagón en destino, reenviarlo a su estación de matrícula, a una zona geográfica determinada o a otra estación que se hubiera

---

caso, “[l]a ruptura, aunque sea de forma parcial, de una relación comercial establecida sin que haya existido preaviso escrito y preciso con una antelación mínima de 6 meses [...]”.

<sup>913</sup> Vid., por todos, DÍAZ MORENO, A., “El contrato de transporte...”, op.cit., p. 622.

<sup>914</sup> Es éste uno de los supuestos contemplados como momento final de la custodia que el ferrocarril asume respecto del vagón (cfr. art. 1.4 *in fine* CUU). Sobre esta cuestión vid. HELM, J.G., *Frachtrecht I*, op.cit., § 429 HGB, nm 65 (p. 131 y s.), para quien, siguiendo una sentencia del BGH alemán de 14 de febrero de 1963 (II ZR 19/61, publicado en *VersR*, vol. 14 [1963], pp. 745 y ss., en particular, p. 746), la entrega (aquí, de las mercancías) se produce en el momento en que el vagón se estacione en la derivación o el apartadero particular incluso cuando el destinatario no participa en dicho acto de entrega. En sentido parecido, para el Derecho francés (salvo pacto en contrario, que habitualmente se produce), TAÏANA, PH., “Transport ferroviaire. Embranchements particuliers ou installations terminales embranchées”, en: AA.VV., *Juris-Classeur Transport*, Vol. 1, Lexis Nexis, París (volumen de hojas sueltas), Fasc. 695, ap. 114 (p. 19); para el art. 28 RU CIM/1980, CLARKE, M. / YATES, D., *Contracts of Carriage...*, op.cit., p. 149. Vid. asimismo, si bien respecto de los daños causados a terceros, FREISE, R., “Haftungsverteilung zwischen Eisenbahn und Gleisanschließer”, en: *TranspR*, vol. 9 (1986), pp. 270 y ss.

pactado con antelación (arts. 14.3 CUU)<sup>915</sup>, salvo que el poseedor disponga del vehículo con anterioridad a la recuperación del vagón descargado por parte de aquélla.

Por lo demás, con independencia de que el vagón deba entregarse o no al destinatario de las mercancías cargadas, la obligación de desplazar el vagón se ha configurado, en el Contrato Uniforme de Utilización, como una obligación de hacer de resultado, no de medios. Es por ello que, a nuestro entender, el incumplimiento contractual que sea debido a caso fortuito o a fuerza mayor hace decaer el derecho a la contraprestación (*ex* arts. 1.589 y 1.590 Cc).

Dicho desplazamiento deberá efectuarse, además, dentro de un plazo determinado que se corresponderá con el del transporte de las mercancías cargadas o con el que, en caso de que el vagón viaje vacío, se fije al efecto. Sólo si no se establece ningún plazo, será de aplicación supletoria lo dispuesto en el artículo 16 RU CIM para vagones completos (art. 13.1 CUU), esto es, un plazo mínimo de 36 horas, compuesto de un plazo de expedición de 12 horas y un plazo de transporte, calculado sobre la base de 24 horas por cada fracción indivisible de 400 kilómetros (art. 16 § 2 lit. a RU CIM). En atención al carácter generalmente disponible de las normas del Código de comercio en materia de transporte terrestre, la remisión debe entenderse válida también en un remolque que se desarrolle íntegramente en territorio nacional, en detrimento de lo dispuesto en el artículo 358 Ccom.

La obligación de desplazar el vagón que asume la empresa ferroviaria con la celebración del contrato de remolque comporta el nacimiento de unas obligaciones accesorias que, sin embargo, no se encuentran recogidas de forma expresa en el Contrato Uniforme de Utilización. Para su fundamentación jurídica puede recurrirse, bien a las reglas del derecho de obligaciones, en general, y del contrato de obra, en particular, bien a una aplicación analógica de la normativa sobre el contrato de transporte de mercancías, siempre que no se oponga a ello la naturaleza particular del contrato de remolque como contrato de transporte *sui generis*. En este sentido cabe afirmar que son perfectamente trasladables al supuesto aquí analizado las normas del Código de comercio respecto de la obligación de respetar el itinerario que, en su caso, se hubiera convenido (art. 359 Ccom), so pena de responder de los daños causados por

---

<sup>915</sup> Cfr. el art. 2 lit. d RU CUV, que define la estación de matrícula como “*el lugar en que está registrado el vehículo y al que el mismo podrá o deberá ser reexpedido conforme a las condiciones del contrato de utilización*”.

el desvío, y que afecten al derecho de disposición o de contraorden del cargador (que se halla regulado, de forma incompleta, en el art. 360 Ccom).

Ha de matizarse, sin embargo, la afirmación de que el derecho de disposición se atribuye al poseedor del vagón (art. 9 CUU), y ello porque aquél puede corresponder, en virtud de la definición que del poseedor ofrece el Anexo 2 al CUU<sup>916</sup>, tanto al poseedor registral del vagón como a su arrendatario. A nuestro entender, una interpretación teleológica del precepto debe llevar a distinguir entre el derecho de disponer del vehículo como consecuencia de la cesión de su uso en virtud del contrato de *locatio rei* celebrado entre el poseedor y el arrendatario, de un lado, y el derecho de “disposición” o contraorden como facultad atribuida al acreedor de la prestación de transporte de modificar unilateralmente el contrato de remolque<sup>917</sup> o incluso desistir de él<sup>918</sup>. De conformidad con el contrato de arrendamiento de cosas, el arrendatario podrá disponer del vagón mediante su entrega para remolque, celebrando el contrato correspondiente, y ostentará igualmente el derecho de modificar dicho contrato, facultad que, por lo demás, el artículo 9 CUU (según la definición prevista en el Anexo 2 al CUU) le confiere expresamente.<sup>919</sup>

### 1.3 Custodia del vagón

Mediante la aceptación del vagón para su remolque, la empresa ferroviaria se obliga, no sólo al desplazamiento, sino también a la custodia del vehículo. A este respecto, el artículo 1.4

---

<sup>916</sup> Recuérdese que, al definir el citado término, se establece que “[d]ans le présent Contrat Uniforme d’Utilisation des wagons, la mention «détenteur» signifie aussi bien le détenteur que son ayant droit éventuel”.

<sup>917</sup> Sobre esta distinción vid. RECALDE CASTELLS, A., “El «derecho a disponer de la mercancía»”, en: EMPARANZA SOBEJANO, A. / ID. (Dir.), *El contrato de transporte...*, op.cit., pp. 139 y s.

<sup>918</sup> Así, para el contrato de transporte y con fundamento en el art. 1.594 Cc, BROSETA PONT, M. / MARTÍNEZ SANZ, F., *Manual...*, vol. II, op.cit., p. 157; DÍAZ MORENO, A., “El contrato de transporte...”, op.cit., pp. 623 y s.; GARRIGUES, J., *Curso...*, T. II, op.cit., p. 220; SÁNCHEZ ANDRÉS, A., voz “Transporte...”, op.cit., p. 6654.

<sup>919</sup> A ello no obsta que el arrendatario sea, en principio, un tercero ajeno al CUU, en la medida en que, como se ha visto, el Contrato Uniforme integra todos los contratos de remolque sobre vagones pertenecientes a un poseedor adherido. Por lo demás, también para las Reglas Uniformes CIM se defiende que el derecho de disposición puede atribuirse a un tercero si así se hace constar en el contrato correspondiente (RECALDE CASTELLS, A., “El «derecho a disponer...»”, op.cit., p. 147).

Ello no obstante, aun cuando el arrendatario haya adquirido la facultad de entregar el vagón para su remolque, el poseedor conservará el derecho de disposición sobre el vehículo para efectuar las revisiones periódicas previstas en el plan de mantenimiento del vagón y para realizar las reparaciones pertinentes.

CUU dispone que “*la garde commence [...] avec l’acceptation du wagon par l’E[ntreprise]F[erroviaire] et se termine [...] avec la remise du wagon au détenteur ou à un autre ayant droit, par exemple à une autre E[ntreprise]F[erroviaire] adhérente, au destinataire contractuel de la marchandise transportée ou à un embranché habilité à la réception du wagon*”. El inicio del período de custodia coincide, por tanto, con la entrega del vagón para su desplazamiento en carga o vacío, pero –como se ha intentado demostrar– no necesariamente finaliza con el cumplimiento del contrato de remolque. Y ello porque el remolque en carga no tiene por qué dar lugar a la entrega también del vagón al destinatario, sino que ésta sólo se producirá en el supuesto típico de que quien resulta obligado a descargar es el mismo destinatario, mientras que, en caso contrario –esto es, cuando es la empresa ferroviaria quien descarga– el deber de custodia persiste, si bien en virtud de una relación de depósito como prestación accesoria a la de remolque.<sup>920</sup>

No puede resultar cubierto por el artículo 1.4 CUU, sin embargo, el depósito que no guarde relación con la actividad de remolque, esto es, cuando el vagón permanezca estacionado, en virtud de un contrato de depósito celebrado –bien por el poseedor, bien por la empresa ferroviaria en su nombre– con el administrador de infraestructuras, en las instalaciones de éste.

En caso de que en la actividad de remolque intervengan varios remolcadores, el período de custodia de cada uno de ellos finaliza con la entrega del vagón a la empresa ferroviaria que le suceda en la cadena de utilización, a diferencia de lo que ocurre en el contrato de transporte sobre las mercancías cargadas, donde la responsabilidad *ex recepto* del porteador contractual abarca todo el trayecto, sin perjuicio de su derecho de regreso contra el transportista que hubiera efectuado el tramo donde ocurriera el siniestro (salvo en los casos excepcionales de transporte múltiple o con reexpedición). En su consecuencia, cada una de las empresas ferroviarias podrán exonerarse de responsabilidad si y en la medida en que consigan probar que el daño no es debido a una acción u omisión culpable de su parte o de la de sus auxiliares (art. 24.1 CUU).

---

<sup>920</sup> Si es de aplicación al caso concreto lo dispuesto en el Contrato Uniforme de Utilización, resulta indiferente la situación jurídica en que se encuentre el vagón, en la medida en que el deber de custodia *ex art. 1.4 CUU* existe, con las matices que más adelante se expondrán, durante todo el tiempo en que la empresa ferroviaria ejerce la posesión (mediata) del vagón.

La diligencia a aplicar por las empresas ferroviarias que se comprometan al remolque del vagón parece ser la de un buen padre de familia<sup>921</sup>, esto es, “el normal nivel de esfuerzo y de atención de las personas que poseen un grado de diligencia media”<sup>922</sup>. En este punto, lo dispuesto en el Contrato Uniforme de Utilización parece concordar con el modelo previsto con carácter general en el Derecho común español (art. 1.104 2º Cc) que, en caso de que la obligación no exprese la diligencia debida, “*se exigirá la que correspondería a un buen padre de familia*”. Ello no obstante, el mismo artículo 12 CUU obliga a las empresas ferroviarias a realizar los controles (obligatorios) en el vagón de conformidad con el Anexo 9 al CUU y, en particular, a realizar los controles de seguridad en todos los vagones, cualquiera que sea su titular. La diligencia a emplear en estos controles sobrepasa, por tanto, el nivel medio del buen padre de familia y alcanza, respecto de los controles que afecten a la seguridad ferroviaria, el grado de una diligencia profesional<sup>923</sup>.

#### 1.4 Deberes de información

De conformidad con el artículo 15 CUU, la empresa ferroviaria que utilice el vagón resulta obligada a proporcionar al poseedor toda aquella información que sea necesaria para la explotación y el mantenimiento del vagón. En función de la naturaleza de la información facilitada, pueden identificarse dos objetivos principales del deber de poner determinados hechos en conocimiento del poseedor. El primero, de mero trámite, obliga a las empresas ferroviarias a comunicar, dentro del marco de sus sistemas de explotación y de captación de

---

<sup>921</sup> Así lo expresa la versión francesa del CUU en su art. 12 (*Traitement des wagons*), cuando dispone que “[c]haque E[n]treprise[F[erroviaire] traite les wagons avec soin et en bon père de famille [...]”, si bien las versiones alemana e inglesa se refieren, de carácter más genérico, a un tratamiento “*sorgfältig und pfleglich*” y “*with care and due diligence*”.

<sup>922</sup> Así, respecto del concepto de “diligencia de un buen padre de familia” en el art. 1.104 Cc, DíEZ-PICAZO, L., *Fundamentos...*, Vol. II, op.cit., p. 119. La referencia al buen padre de familia reúne, pues, dos planos en cuanto a la diligencia exigible: el tipo (el padre de familia como no profesional o no experto) y el grado (bueno, como grado medio). Sobre esta cuestión vid., con detalle, BADOSA COLL, F., *La diligencia y la culpa del deudor en la obligación civil*, Publicaciones del Real Colegio de España, Bolonia 1987, pp. 79 y ss., 289.

<sup>923</sup> De acuerdo con el ap. 2.2 del citado Anexo 9, los controles deberán efectuarse por un experto (*visiteur, Wagenmeister, inspector*) formado en la inspección de vagones de mercancías. Sobre este concepto de la diligencia profesional, vid. las STS núm. 1112/1993, de 27 de noviembre (RJ 1993\9143, FJ 5º, “diligencia obligada, por la especialidad de sus conocimientos y la garantía técnica y profesional”); y de 22 de noviembre de 1982 (RJ 1982\6553, Cdo. 2º, “diligencia especial exigible por sus conocimientos técnicos”). Al respecto, DíEZ-PICAZO, L., *Fundamentos...*, Vol. II, op.cit., p. 120; LACRUZ BERDEJO, J.L., ET AL., *Elementos de Derecho civil*, Tomo II, Vol. 1º, op.cit., p. 170.

datos, la información acerca del kilometraje recorrido por el vagón bajo su custodia (art. 15.2 CUU)<sup>924</sup>, facilitando a los poseedores el cumplimiento de los deberes de mantenimiento que les incumban al permitirles el cálculo del total de kilómetros recorridos por el vagón desde la última revisión periódica<sup>925</sup>. Los contratos de arrendamiento de vagones suelen facultar a los arrendatarios para recabar la información relativa a los kilómetros recorridos de las empresas ferroviarias encargadas del remolque<sup>926</sup>, sin perjuicio de la obligación de comunicársela dentro de unos plazos muy breves al poseedor-arrendador.

El segundo tipo de información comprende datos acerca de la explotación y el mantenimiento del vagón y deberá facilitarse, incluso cuando el vagón se halle arrendado<sup>927</sup>, al poseedor registral del vagón. Puede incluirse aquí toda la información relativa al estado del vagón, esto es, los daños sufridos por el vagón mientras se encontraba bajo la custodia de la empresa ferroviaria<sup>928</sup> o que se detecten durante los controles efectuados en virtud del artículo 12 CUU y de conformidad con el Anexo 9 al Contrato Uniforme. En particular, deberá informarse inmediatamente de las averías que impidan la circulación o la utilización del vagón (art. 18.5 CUU), salvo que el coste de la reparación sea inferior a 750 euros o se trate de la sustitución de zapatas de freno (art. 19.1 CUU).

---

<sup>924</sup> “Les E[ntreprises]F[erroviaires] fournissent aux détenteurs des wagons qu’elles utilisent, dans le cadre de leurs systèmes d’exploitation et de saisie, des informations relatives au kilométrage parcouru par les wagons.”

<sup>925</sup> Al contrario de lo que ocurre con los vehículos automotores en general, y el material tractor ferroviario en particular, el material rodante desprovisto de tracción no cuenta con dispositivos cuenta-kilómetros.

<sup>926</sup> Así, p.ej., el § 6.4 lit. b de las *Allgemeine Bedingungen für die Vermietung von Eisenbahnwagen*, de ERMEWA; el § 11.3 *in fine* de las *Allgemeine Bedingungen für die Vermietung von Eisenbahnwagen im öffentlichen Verkehr*, de On-Rail; o la condición 3.8 lit. b *Allgemeine Bedingungen für die Überlassung von Privatgüterwagen* de TRANSWAGGON. Cfr. asimismo los §§ 3.9 y 4.4 de las *Allgemeine Bedingungen für die Vermietung von Eisenbahn-Kesselwagen* de aretz + co.

<sup>927</sup> En este sentido, p.ej., el § 6.5 de las CG de ERMEWA; o la condición 3.8 de las CG de TRANSWAGGON.

<sup>928</sup> El art. 18 CUU, al regular el procedimiento de constatación de averías o de pérdida de accesorios, dispone que la constatación deberá realizarse sin demora y, siempre que sea posible, en presencia del poseedor (art. 18.1 CUU), salvo que se trate de averías o pérdidas de accesorios que no impidan la explotación del vagón, en cuyo caso la presencia del poseedor es prescindible (art. 18.2 CUU).

### 1.5 Constatación de averías y de accesorios perdidos

De forma paralela a lo que dispone el artículo 42 RU CIM para el transporte de mercancías por ferrocarril, la empresa ferroviaria queda obligada a levantar, en caso de que ésta descubra o presuma la existencia de una avería del vagón o de una avería o pérdida de accesorios amovibles o que la alegue el poseedor, un acta de comprobación de avería del vagón (art. 18.1 CUU)<sup>929</sup>. Dicha acta es de una importancia singular, puesto que, de un lado, los daños en el vagón habrán de repararse con urgencia para no impedir su uso durante un tiempo prolongado (con lo que desaparece la prueba del daño) y, de otro, permite recoger las declaraciones de los posibles testigos con rapidez, antes de que se olviden de las circunstancias concretas del siniestro.<sup>930</sup> La obligación de levantar acta no surge en los casos de pérdida del vagón<sup>931</sup>, pero se establece una presunción de pérdida del mismo si éste no es puesto a disposición del poseedor dentro de los tres meses siguientes a la solicitud de búsqueda del vehículo dirigida a la empresa ferroviaria (arts. 20.1 CUU, 6 § 1 RU CUV).

Ahora bien, dado que el levantamiento del acta se erige en auténtica obligación de la empresa ferroviaria<sup>932</sup>, la omisión culposa del deber de constatar las pérdidas y averías puede

---

<sup>929</sup> De acuerdo con el precepto citado, los extremos que deben hacerse constar en el acta son “*la nature du dommage ou de la perte et, autant que possible, sa cause et le moment où il s’est produit*”. Con anterioridad a la entrada en vigor del Protocolo de Vilna, el acta de comprobación se levantaba, aun cuando las empresas ferroviarias no estaban obligadas a ello, también en aquellos supuestos en los que el vagón se encontraba bajo la custodia del ferrocarril, pero no viajaba al amparo de un contrato de transporte. Así, MÁTYÁSSY, Z., “Immatriculation et utilisation de wagons de particuliers. Quelques points de droit intéressants”, en: *Z.Int.Eisenb.*, vol. 96 (1988), p. 40; NÁNÁSSY, B.V., *Das internationale Eisenbahnfrachtrecht*, op.cit. (1956), pp. 706 y s. Ha de tenerse en cuenta, además, que en caso de que el vagón viaje cargado, han de levantarse dos actas distintas, una para la mercancía y otra para el vagón, puesto que no necesariamente la legitimación activa para reclamar los daños correspondientes coincide en la misma persona. Así, FINGER, H.-J., “Privatgüterwagen...”, op.cit., p. 371; MUTZ, G., “Eisenbahntransport...”, op.cit., Art. 52 CIM, nm 2 (p. 1637).

<sup>930</sup> En sentido parecido, para los daños en buques de navegación interior, VORTISCH, O. / BEMM, W., *Binnenschiffahrtsrecht*, op.cit., § 11 BinSchG, nm 2 (p. 119).

<sup>931</sup> Para el art. 42 RU CIM vid. JUAN Y MATEU, F., “La entrega de la mercancía”, en: EMPARANZA SOBEJANO, A. / RECALDE CASTELLS, A. (Dirs.), *El contrato de transporte...*, op.cit., pp. 130 y s. En este caso, no se hace necesario el levantamiento del acta por cuanto basta con que el derechohabiente pruebe la existencia del contrato de transporte y reclame la falta de llegada a destino. Será entonces la empresa ferroviaria quien deba demostrar la entrega del vagón al destinatario u otra persona facultada para recibirlo. Así, para la constatación de averías en el transporte de mercancías, NÁNÁSSY, B.V., *Das internationale Eisenbahnfrachtrecht*, op.cit. (1956), p. 703.

<sup>932</sup> NÁNÁSSY, B.V., *Das internationale Eisenbahnfrachtrecht*, op. y loc. últ. cit. A falta de una regulación específica en las Reglas Uniformes CUV y en el CUU, sin embargo, el acta de comprobación no se convierte, al contrario de lo que ocurre en las Reglas Uniformes CIM (arts. 42 y 47 RU CIM), en presupuesto para el ejercicio de la acción de responsabilidad. Respecto del sistema consignado en las



dar lugar al nacimiento de un derecho a la indemnización de daños y perjuicios por parte del poseedor (art. 31 CUU)<sup>933</sup>. También aquí el monto debido en este concepto se limita al daño directo (*dommage direct, unmittelbarer Schaden, direct damages*), un concepto cuyas carencias quedan patentes, como se ha tenido ocasión de ver, en todos aquellos supuestos en los que el perjuicio cuyo resarcimiento se pretende es diferente de un daño en el mismo vagón. Si en este caso el concepto de daño directo contemplado en el artículo 31 CUU se sustituye, según la opinión aquí patrocinada, por el *damnum emergens* como *quid* indemnizatorio en Derecho español, la empresa ferroviaria que omite culposamente el levantamiento del acta de comprobación puede verse obligada, por ejemplo, a restituir al poseedor los gastos incurridos en la fijación del momento de producción del daño, si éste hubiera podido determinarse sin dificultad si la empresa ferroviaria o sus auxiliares hubieran procedido sin demora a la constatación de la avería<sup>934</sup>.

Esta previsión cobra un interés práctico innegable cuando la avería debía haberse detectado con ocasión de los controles previstos en el artículo 12 CUU.<sup>935</sup> En este caso, si puede probarse la concurrencia de culpa por parte de la empresa ferroviaria, ésta resultará

---

Reglas Uniformes CIM, KOLLER, I., *Transportrecht*, op.cit., Art. 47 CIM, nm 4 (p. 1847); MUTZ, G., “Eisenbahntransport...”, op.cit., Art. 57 CIM, nm 1 (p. 1645). En este contexto ha de tenerse presente que la solicitud en tiempo útil de levantar el acta de comprobación es el equivalente, en el transporte internacional de mercancías por ferrocarril, a la formulación de “reservas” en el art. 30.1 CMR, tratándose, por ende, de un requisito esencial para conservar la acción de responsabilidad por pérdidas y averías contra el porteador (art. 47 RU CIM). *Contra*, por entender que la falta de petición acerca del levantamiento del acta correspondiente no produce efecto jurídico alguno, EMPARANZA SOBEJANO, A., “Reclamaciones y acciones: presupuestos, competencia y prescripción”, en: ID. / RECALDE CASTELLS, A. (Dirs.), *El contrato de transporte...*, op.cit. p. 283.

<sup>933</sup> HELD, A., *Private Güterwagen...*, op.cit., p. 58; NÁNÁSSY, B.V., *Das internationale Eisenbahnfrachtrecht*, op.cit. (1956), p. 708; SPERA, K., *Internationales Eisenbahnfrachtrecht*, op.cit., p. 52.3.

<sup>934</sup> Un caso parecido, aunque respecto de la mercancía transportada, fue enjuiciado por el OLG Hamburgo que estableció, en una sentencia de 15 de septiembre de 1988 (6 U 4/88, publicado en *VersR*, vol. 40 [1989], pp. 1281 y s.), que la omisión de levantar un acta de constatación no da lugar, sin más, a una inversión de la carga de la prueba respecto del lugar de producción del daño, pero puede valorarse por el Tribunal, en atención al concepto de frustración culposa de la prueba de la contraparte en el proceso (*fahrlässige Vereitelung der gegnerischen Beweisführung*), como indicio de la veracidad de las alegaciones de ésta (así también, MUTZ, G., “Eisenbahntransport...”, op.cit., Art. 52 CIM, nm 2 [p. 1637]; NÁNÁSSY, B.V., *Das internationale Eisenbahnfrachtrecht*, op.cit. [1956], p. 708). A ello no obsta el hecho de que el Tribunal, con base en un uso continuado como consecuencia de las relaciones anteriores entre las partes, finalmente absolviera a la empresa ferroviaria.

<sup>935</sup> En sentido parecido, la SOLG Hamburgo, de 8 de febrero de 1996 (6 U 195/94, publicado en *TranspR*, 10-1996, pp. 389 y ss., en particular, 391 y s.), de acuerdo con la que la omisión de una constatación de averías puede tener consecuencias negativas para la empresa ferroviaria, pero que no basta con un desconocimiento meramente negligente del hecho del daño. Se requiere, en cambio, que aquélla, en ejercicio de las obligaciones de control que le incumbían, debiera haber detectado o presumido el daño.

obligada a indemnizar los daños que se causen por este motivo, como podrían ser, por ejemplo, los gastos asociados a un litigio contra una empresa que demuestra la ausencia de culpa por su parte al haberse producido el daño bajo la custodia de una empresa que le precedía en la cadena de utilización y que debía haberse detectado durante el control rutinario del vagón. Finalmente, en ausencia de una indicación en contrario por parte de la empresa ferroviaria, el poseedor podrá confiar en que, durante el traslado del vagón, no ha ocurrido ningún incidente y no se ha producido ningún daño en el vagón.

## 2. Obligaciones del poseedor

Frente al amplio elenco de deberes impuestos a las empresas ferroviarias, las obligaciones asumidas por el poseedor con la celebración del contrato de remolque ferroviario son más reducidas en número. En particular, el deber de satisfacer la contraprestación, obligación típica en los contratos sinalagmáticos, se halla muy matizada, por cuanto ésta viene representada, en los viajes en carga, por el propio contrato sobre el transporte de las mercancías cargadas. Es por ello que puede señalarse, como obligación principal del poseedor, la de velar porque sus vagones estén admitidos a la circulación y lo sigan estando durante todo el tiempo que dure la custodia de la empresa ferroviaria, pero resultan igualmente importantes las obligaciones de asegurar el vagón y de ponerlo a disposición de la empresa ferroviaria en la fecha y hora señaladas.

### 2.1 Autorización de circulación y mantenimiento del vagón

En virtud del artículo 7.1 CUU, el poseedor debe *“veille[r] à ce que ses wagons soient admis techniquement conformément à la réglementation européenne en vigueur et le restent durant toute leur utilisation”*. No se trata, en rigor, de una obligación nacida del CUU o del concreto contrato de remolque –aun cuando del tenor del precepto parece poder inferirse su naturaleza jurídico-privada– sino que aquélla nace de las normas de origen iuspublicista que rigen la utilización de material rodante en el ámbito nacional e internacional<sup>936</sup>. La regulación en

---

<sup>936</sup> Téngase presente que el Consejo Europeo ha propuesto, al analizar la propuesta de modificación de la Directiva 2004/49 (Directiva de seguridad ferroviaria), introducir la figura de la “entidad a cargo del

normas de carácter administrativo se hace necesaria porque la seguridad del tráfico ferroviario<sup>937</sup> es el objetivo primordial de la intervención de las Administraciones Públicas en el ámbito del transporte por ferrocarril y pretende tutelar los intereses públicos que puedan verse afectados por la explotación privada de las vías férreas.

En su consecuencia, la Orden FOM/233/2006 no sólo vincula, en su artículo 12.1, la expedición de la autorización de circulación a la obtención previa de la autorización de puesta en servicio como certificado del cumplimiento de las especificaciones técnicas en vigor, sino que prevé, en su artículo 13.2, que la autorización de circulación será suspendida temporalmente en caso de que se incumpla el plan de mantenimiento (lit. b); resulte, de una inspección realizada por la DGF o el ADIF, un menoscabo de las garantías de seguridad, fiabilidad y compatibilidad exigidas al vehículo (lit. d); exista una avería que afecte a cualesquiera órganos de seguridad del vehículo (lit. e); o sobrevenga, durante su explotación o mantenimiento, un deterioro que sea detectado por su titular, por el ADIF, por la DGF o por la empresa ferroviaria que lo opere (lit. f)<sup>938</sup>. Por su parte, la utilización de material rodante que no cumpla las normas y los requisitos técnicos que deban reunirse por razones de seguridad supone una infracción grave (art. 89 lit. g LSF) que podrá sancionarse con multa de 6.001 hasta 30.000 euros (art. 91.1 lit. b LSF).

---

mantenimiento” como empresa potencialmente distinta del poseedor del vagón. UIC, UIP, ERFA y CER, como representantes de la mayoría de las empresas ferroviarias y poseedores de vagones particulares, sin embargo, han expresado su rechazo a esta iniciativa en una declaración común de fecha 15 de octubre de 2007, por entender que el único responsable de la seguridad de los vagones debería ser su titular, con independencia de que las operaciones de mantenimiento las efectúe él mismo u otra empresa por su cuenta.

<sup>937</sup> Como quiera que la LSF no define el concepto de seguridad ferroviaria, cabe acudir a lo dispuesto en la Ley 21/1992, de 16 de julio, de Industria –que se aplica, de conformidad con su art. 3.4 lit. f, con carácter supletorio a “[l]as actividades industriales relacionadas con el transporte”–, cuyo art. 9 dispone que “[l]a seguridad industrial tiene por objeto la prevención y limitación de riesgos, así como la protección contra accidentes y siniestros capaces de producir daños o perjuicios a las personas, flora, fauna, bienes o al medio ambiente, derivados de la actividad industrial o de la utilización, funcionamiento y mantenimiento de las instalaciones o equipos y de la producción, uso o consumo, almacenamiento o desecho de los productos industriales”. En este sentido vid. IZQUIERDO CARRASCO, M., “Régimen jurídico-administrativo...”, op.cit., pp. 678 y s.

<sup>938</sup> Una regulación parecida se encuentra en el art. 10.9 RU ATMF, de acuerdo con el que “[l]a admisión a la explotación quedará suspendida: a. cuando no se efectúen el seguimiento técnico, las visitas, el mantenimiento y las revisiones del vehículo ferroviario prescritos en los Anexos de las Reglas Uniformes APTU, en las condiciones particulares de una admisión en aplicación del artículo 7.2 ó 3, o en las prescripciones de construcción y de equipamiento contenidas en el Anexo del RID; b. cuando, en caso de avería grave de un vehículo ferroviario, no se obedezca la orden por parte de la autoridad competente de presentar el vehículo; c. en caso de no observancia de las presentes Reglas uniformes y de las prescripciones de los Anexos de las Reglas uniformes APTU; d. cuando la autoridad competente así lo decida”.

De todo ello se desprende, y así se dispone expresamente en los artículos 10 *in fine* y 11 4ª alt. CUU, que la empresa ferroviaria puede rechazar todos aquellos vehículos –esto es, negarse a celebrar el correspondiente contrato de remolque– que se le presenten para su remolque y que no cumplan con lo dispuesto en las normas técnicas en vigor<sup>939</sup>. La regulación específica de dicha obligación en el artículo 7.1 CUU adquiere importancia, sin embargo, en la medida en que la empresa ferroviaria podrá negarse a iniciar o suspender el desplazamiento después de haberse celebrado el contrato de remolque. Por lo demás, la obligación de mantenimiento del vagón desempeña un papel importante a la hora de depurar las responsabilidades en caso de daños causados en o por el vehículo, puesto que la empresa ferroviaria dispondrá –si se ha producido un incumplimiento del plan de mantenimiento– de un indicio de prueba de que dicho daño no le es imputable.

## 2.2 Aseguramiento del vagón

Para cubrir los daños causados por el vagón durante su utilización por la empresa ferroviaria, “*le détenteur est tenu de justifier d’une assurance de responsabilité civile conformément aux législations nationales*” (art. 27.6 *in fine* CUU), colmándose así por vía contractual una laguna de la normativa española en materia de seguridad ferroviaria, que omite cualquier referencia al aseguramiento obligatorio del material rodante que pertenezca a un titular distinto de una empresa ferroviaria<sup>940</sup>. En otros ordenamientos, donde sí se recoge la obligación de asegurar el material rodante<sup>941</sup> la cláusula tiene carácter meramente declaratorio. Como no puede ser de otra forma, la existencia o no de un seguro que cubra los daños

---

<sup>939</sup> Se trata de las Especificaciones Técnicas de Homologación (ETH), en caso de que el traslado tenga carácter exclusivamente interno, de las Especificaciones Técnicas de Interoperabilidad (ETI), para los remolques de ámbito europeo, y de las normas fijadas en las RU APTU en caso de que el vagón abandone el territorio de la Unión Europea.

<sup>940</sup> Para éstas, los arts. 45.1 lit. d LSF y 62.1 lit. d RSF contemplan la necesidad de “[t]ener cubiertas las responsabilidades civiles que puedan serle[s] exigibles” como requisito para el otorgamiento de la –preceptiva– licencia de empresa ferroviaria. El art. 63 RSF, por su parte, regula los criterios para valorar la suficiencia de la cobertura que puede consistir, bien en un seguro de responsabilidad civil, bien en un afianzamiento mercantil (art. 63.1 RSF).

<sup>941</sup> Así, p.ej., en Alemania, donde el § 32.1 4ª alt. de la *Allgemeines Eisenbahngesetz* prevé la necesidad de asegurar los vehículos cuyo titular no participe de forma autónoma en la prestación de servicios de transporte de mercancías por ferrocarril (v.gr., poseedores de vagones particulares). Al respecto, SCHMIDT, J., “§ 31-33 AEG”, op.cit., § 32 AEG, nmm 22 y s. (p. 867).

causados por el vagón no influye en el régimen de responsabilidad diseñado, bien por las Reglas Uniformes CUV, bien por el Contrato Uniforme de Utilización.

Creemos que, también aquí, la vulneración del deber de asegurar el vagón faculta a la empresa ferroviaria para denegar o suspender el desplazamiento del vagón. Como alternativa al aseguramiento autónomo del vagón, el artículo 27.5 CUU dispone que una empresa ferroviaria puede proponer incluir al poseedor en la cobertura de su propio seguro de responsabilidad civil. En este caso, sin embargo, el seguro contratado por la empresa ferroviaria sólo cubrirá, a nuestro entender, aquellos daños que el vagón cause a terceros durante el tiempo que se encuentre bajo la custodia de la empresa ferroviaria que haya incluido al poseedor en su propio seguro, pero no los que acontezcan mientras aquél se halle en poder de otra empresa ferroviaria distinta (que podrá, en su caso, incluirlo en su propio seguro). Tampoco resultarían cubiertos por este seguro, dado que se trata de un seguro de *responsabilidad civil* contratado por la empresa ferroviaria, los daños que se causen a la propia empresa ferroviaria que lo hubiera concertado.

### 2.3 Entrega del vagón a la empresa ferroviaria

Es éste un aspecto que no se halla regulado, ni en las Reglas Uniformes CUV, ni en el Contrato Uniforme de Utilización, por lo que debe analizarse desde el Derecho nacional que resulte de aplicación supletoria<sup>942</sup>. En particular, si el poseedor o su derechohabiente no ponen

---

<sup>942</sup> El Código de comercio español no contiene ninguna norma que regule los derechos del porteador en caso de que se produzca un retraso en la entrega de las mercancías para su transporte, pero se entiende igualmente que existe una obligación por parte del cargador de poner la mercancía a disposición del transportista en el lugar y momento estipulados (así, CLAVERO TERNERO, M.F., “El transporte internacional de mercancías por carretera: la interpretación del Convenio CMR por el Tribunal Supremo”, en: MADRID PARRA, A., *Derecho uniforme del transporte internacional: cuestiones de actualidad*, McGraw-Hill, Madrid 1998, p. 259). Para el transporte de mercancías por carretera, esta obligación se ha plasmado legalmente en el art. 22.4 LOTT, que prevé que las operaciones de carga, estiba, desestiba y descarga no deberán requerir un plazo superior a dos horas, resultando el cargador o remitente obligado, en caso de que se incumpla dicha obligación, a indemnizar los perjuicios causados por la paralización. La cuantía debida en este concepto podrá pactarse por las partes o, en ausencia de convenio, será calculada de conformidad con el apartado 6 del precepto. Respecto de esta cuestión vid. MARTÍNEZ SANZ, F., “Algunos desarrollos recientes en materia de responsabilidad en el transporte español de mercancías por carretera”, en: ID. (Dir.) / PETIT LAVALL, M<sup>a</sup>.V. (Coord.), *I Congreso Internacional de transporte: los retos del transporte en el siglo XXI*, T. I, Tirant lo Blanch, Valencia 2005, pp. 984 y s. Sobre la situación en Alemania, donde el § 412.3 HGB prevé el pago, no de una indemnización de daños y perjuicios sino el de una retribución al transportista que espera más allá del plazo convenido, vid. KOLLER, I., *Transportrecht*, op.cit., § 407 HGB, nm 105 (p. 82). En cambio, si el transportista resuelve el contrato en virtud del § 417.2 HGB, podrá

el vagón a disposición de la empresa ferroviaria en la fecha y la hora prevista en el contrato de remolque, la empresa ferroviaria podrá, en su caso, resolver el contrato<sup>943</sup> y solicitar la indemnización de los daños y perjuicios sufridos, cuyo importe, al no resultar de aplicación el artículo 31 CUU, ha de determinarse de conformidad con el Derecho nacional.

La falta de entrega del vagón en tiempo oportuno puede resultar, asimismo, en la obligación de indemnizar los daños sufridos por un tercero que tenga derecho sobre las mercancías (en la medida en que el retraso en el transporte como consecuencia de la entrega tardía del vagón le causa un perjuicio demostrable), ya sea en virtud de un contrato de transporte celebrado con el poseedor, ya sea como consecuencia del incumplimiento de un contrato de arrendamiento que obligue al titular del vagón a ponerlo a disposición del arrendatario en la estación donde se origine el transporte de las mercancías<sup>944</sup>. En ambos casos, la empresa ferroviaria podrá declinar su responsabilidad por el retraso en la entrega de las mercancías al destinatario en aplicación del artículo 23.2 RU CIM (culpa del derechohabiente).

## 2.4 Pago de la contraprestación

Ya se ha visto que el contrato de remolque ferroviario es un contrato sinalagmático, que genera obligaciones para ambas partes. En este sentido, puede afirmarse que la prestación sinalagmáticamente opuesta a la de desplazar el vagón es el precio debido por dicho traslado. En el caso de los desplazamientos en vacío, la contraprestación no ofrece ningún tipo de dudas, pues consiste en el pago de la cantidad estipulada entre el poseedor del vagón y la empresa ferroviaria o la que derive de las condiciones generales o tarifas que conforman la oferta comercial de aquélla. Pero tampoco el traslado en carga ofrece dudas desde el punto de vista dogmático, dado que la contraprestación consiste, como se ha visto con detalle *supra*,

---

solicitar la indemnización de daños y perjuicios prevista para el caso de desistimiento unilateral del cargador *ex* § 415.2 HGB.

<sup>943</sup> Así, DÍEZ-PICAZO (*Fundamentos...*, Vol. II, *op.cit.*, p. 740) “cuando la falta de colaboración del acreedor al resultado de prestación provoque una situación de incumplimiento”, (argumento *ex* art. 1.504 Cc [*sic*, por cuanto, a nuestro entender, la referencia debe entenderse hecha al precepto siguiente, el art. 1.505 Cc]; también cita el art. 1.505 Cc, LACRUZ BERDEJO, J.L., ET AL., *Elementos de Derecho civil*, Tomo II, Vol. 1º, *op.cit.*, p. 183).

<sup>944</sup> Éste sería el caso, en particular, cuando el vagón se utiliza para un único desplazamiento.

sub I. (ap. 2.3.2.), en la celebración del contrato de transporte respecto de las mercancías cargadas sobre el vagón.

En caso de que el vagón sea entregado para su remolque, no por el poseedor sino por el arrendatario del vehículo, éste asume, en virtud del contrato de remolque, la obligación de pagar el precio debido por el traslado en vacío.<sup>945</sup> Habrá de entenderse, asimismo, que, de ordinario, la facturación del servicio se producirá a la persona que concierte materialmente el traslado del vagón, esto es, al arrendatario, pero surgen dudas cuando el crédito resulta insatisfecho, por cuanto la empresa ferroviaria (sobre todo si recibió el vagón de otra empresa ferroviaria y no celebró el contrato de remolque directamente con el arrendatario) podría dirigirse contra el poseedor como persona cuyo nombre figura inscrito en el vagón. Creemos, sin embargo, que las obligaciones que deriven del contrato de remolque, de un lado, y del Contrato Uniforme de Utilización, de otro, han de separarse nítidamente en función de quién las asume en el caso concreto. Y no cabe duda de que el deber de satisfacer la contraprestación por el traslado en vacío corresponde a la persona que hubiera celebrado el contrato de remolque, por tanto, al arrendatario. En el caso de que el desplazamiento lo fuera en carga, el hecho de que los contratos de remolque y de transporte respecto de las mercancías cargadas en el vagón sean contratos independientes (aunque sí coligados) determina que este último sólo producirá efectos entre el arrendatario y la empresa ferroviaria.

#### IV. Documentación del contrato

Las Reglas Uniformes CUV son susceptibles de aplicarse a una pluralidad de tipos de contratos de utilización del vagón, esto es, el propio contrato de remolque ferroviario, pero también otros contratos como podrían ser los de arrendamiento o de leasing de material rodante celebrados con una empresa ferroviaria. Es por ello que, en buena lógica, no se prescribe ninguna forma especial en que deban documentarse los diferentes contratos regulados. Por su parte, el Contrato Uniforme de Utilización tampoco contempla ningún

---

<sup>945</sup> El hecho de que será el arrendatario quien pague el precio debido por el traslado está prevista, por lo demás, en todos los pliegos de condiciones generales consultadas. Así, en particular, el § 4 de las *Allgemeine Bedingungen für die Vermietung von Eisenbahnwagen* de ERMEWA, el § 3 de las *General Terms and Conditions for the Lease of Rail Freight Wagons* de GATX Germany, el ap. 3.7 de *Allgemeine Bedingungen für die Überlassung von Privatgüterwagen* de TRANSWAGGON y el § 6 de las *Allgemeine Bedingungen für die Vermietung von Eisenbahn-Kesselwagen* de aretz+co.

modo especial de documentarse el traslado en carga, por lo que la pertenencia del vehículo a un titular distinto de una empresa ferroviaria sólo llega a plasmarse en el número del vagón que ha de consignarse en la carta de porte sobre las mercancías cargadas y que refleja la identidad del poseedor a través del acrónimo que le fuera asignado. Dado que, por lo demás, dicha carta de porte no presenta particularidades respecto de la que se expida en caso de que el vagón pertenezca a la propia empresa ferroviaria, puede prescindirse de un análisis detallado de la misma.<sup>946</sup>

Para el desplazamiento en vacío, en cambio, el artículo 14.2 CUU dispone que “[l]’*acheminement de wagons vides se fait sous couvert d’une Lettre Wagon*”, cuyo modelo (idéntico al de la carta de porte CIM) se reproduce en el Anexo 3 al CUU<sup>947</sup>. El término “carta vagón” es definido, a su vez, en el Anexo 2 al CUU como “[d]ocument d’*acheminement et de disposition accompagnant tout parcours à vide d’un wagon*”. La regulación que de la carta vagón efectúa el Contrato Uniforme suscita dos cuestiones que, debido al carácter fragmentario de las cláusulas, no tienen fácil solución. La primera de ellas, referida a la obligatoriedad de la expedición de dicha carta, probablemente habría de responderse en sentido negativo. Si bien es cierto que, en este punto, el tenor del artículo 14.2 CUU es claro – más aún si se tiene en cuenta el texto en inglés: *shall be forwarded*– y que una de las funciones atribuidas a los contratos normativos privados es precisamente la de imponer forma escrita para el contrato definitivo<sup>948</sup>, lo es igualmente que las partes pueden pactar cláusulas que modifiquen lo dispuesto en el acuerdo uniforme (art. 2.3 CUU). Es por ello que, a nuestro juicio, la expedición de la carta vagón es prescindible en todos aquellos casos en que las partes así lo convengan de mutuo acuerdo.

La segunda cuestión, relativa a la necesidad de presentar el duplicado de la carta vagón para ejercer el derecho de disposición sobre el vagón vacío, ha de responderse, a nuestro juicio, en sentido igualmente negativo. Aunque la citada definición del término “carta vagón” en el Anexo 2 al CUU dispone que se trata de un documento de transporte y de

---

<sup>946</sup> Sobre esta cuestión en las Reglas Uniformes CIM vid., con detalle, RECALDE CASTELLS, A., “El contrato de transporte internacional...”, op.cit., pp. 50 y ss.; así como CLARKE, M. / YATES, D., *Contracts of Carriage...*, op.cit. n.º 2.459 y ss. (pp. 231 y ss.); KOLLER, I., *Transportrecht*, op.cit., Art. 6 CIM, n.º 2 y ss. (pp. 1753 y s.); Art. 7 CIM, n.º 1 y ss. (pp. 1758 y ss.).

<sup>947</sup> Dicho modelo puede consultarse, asimismo, en <http://www.cit-rail.org>, junto con el manual para su empleo (GLW-CUV).

<sup>948</sup> O’CALLAGHAN MUÑOZ, X., *Compendio...*, T. 2, Vol. 1º, op.cit., pp. 205 y s.



*disposición*, en ningún momento se exige que, para ejercer el derecho de disponer del vagón consignado en el artículo 9 CUU, deba presentarse el duplicado de la carta vagón. Por su parte, una interpretación de la realidad fáctica que subyace a la utilización del vagón vacío debe llevar al mismo resultado, puesto que no se distinguen intereses distintos de los del poseedor<sup>949</sup> que puedan oponerse a la modificación del contrato de remolque sin presentar el duplicado de la carta vagón. No se trata, por tanto, de un documento cuya transmisión podría bloquear o paralizar el derecho de disposición del poseedor<sup>950</sup> y creemos que la descripción del documento como de *disposición* sólo indica que se trata del modo de hacer efectivo el derecho del poseedor a determinar los viajes a efectuar por el vagón y no el derecho de disposición en sentido estricto, tal y como viene recogido en el artículo 19 RU CIM.

Con todo, no puede desconocerse que la carta vagón puede adquirir importancia como documento probatorio, en el sentido de que la carta firmada por ambas partes del contrato de remolque<sup>951</sup> puede servir para demostrar la existencia y el contenido del contrato de remolque, así como la aceptación del vagón por parte de la empresa ferroviaria. Sin embargo, no parece que, más allá de lo que se acaba de decir, deba atribuírsele un valor probatorio similar al de la carta de porte CIM en caso de que la carga fuera efectuada por el porteador (art. 12 § 2 RU CIM), en el sentido de que la ausencia de indicaciones en la carta de porte haría fe del buen estado aparente del vehículo en el momento de la aceptación del mismo para su traslado. Y ello porque, si bien la empresa ferroviaria resulta obligada a realizar, en virtud del artículo 12 CUU, los controles descritos en el Anexo 9 al Contrato Uniforme de Utilización, no creemos que existan motivos para hacer constar los desperfectos detectados durante dicho control en la

---

<sup>949</sup> Como podrían ser, en el transporte de mercancías por ferrocarril, los del comprador o del banco financiador. Así, RECALDE CASTELLS, A., “El contrato de transporte internacional...”, op.cit., p. 54.

<sup>950</sup> Sobre esta cuestión en las Reglas Uniformes CIM, donde la tenencia del duplicado de la carta de porte en poder del destinatario o de otra persona bloquea el derecho de disposición del expedidor (*Sperrwirkung*), KOLLER, I., *Transportrecht*, op.cit., Art. 6 CIM, nm 5; RECALDE CASTELLS, A., “El contrato de transporte internacional...”, op.cit., p. 54. En sentido parecido, si bien para el art. 11 RU CIM, CLARKE, M. / YATES, D., *Contracts of Carriage...*, op.cit., nm 2.60 (p. 113). En el CMR, BASEDOW, J., “Übereinkommen...”, op.cit., Art. 4 CMR, nm 13 (p. 929).

<sup>951</sup> Sobre esta exigencia como presupuesto para que la carta de porte despliegue valor probatorio respecto de los datos en ella consignados, en las Reglas Uniformes CIM, KOLLER, I., *Transportrecht*, op.cit., Art. 12 CIM, nm 2 (p. 1770); RECALDE CASTELLS, A., “El contrato de transporte internacional...”, op.cit., pp. 54 y s. En el CMR, BASEDOW, J., “Übereinkommen...”, op.cit., Art. 5 CMR, nm 9 (pp. 932 y s.).

carta vagón<sup>952</sup> porque, al contrario de lo que ocurre en el contrato de transporte de mercancías, no existen terceros ajenos al contrato de remolque quienes puedan verse perjudicados por haber confiado en el contenido de la carta. Dicho de otro modo, no se presenta la necesidad de que los resultados del control sean oponibles frente a terceros (como podría ser el destinatario en el transporte de mercancías), por lo que será suficiente, a nuestro entender, con la transmisión del protocolo correspondiente al poseedor. En cambio, si el desperfecto se detecta durante los controles efectuados por una empresa ferroviaria que reciba el vagón de otra empresa ferroviaria en el transcurso de una cadena de utilización (art. 24 CUU), creemos que ésta debe proceder al levantamiento de un acta de comprobación, procedimiento que debe efectuarse, en la medida de lo posible, en presencia del poseedor (art. 18 CUU).<sup>953</sup>

---

<sup>952</sup> De hecho, el manual para el cumplimiento de la carta vagón (GLW-CUV) no prevé en ningún momento la inscripción de desperfectos detectados por la empresa ferroviaria, al contrario de lo que ocurre en el manual correspondiente al cumplimiento de la carta de porte CIM (GLW-CIM).

<sup>953</sup> Todo ello sin perjuicio de que los desperfectos del vagón que puedan afectar a la seguridad de la circulación deben llevar a la empresa ferroviaria a rechazar el vagón en tanto que aquéllos no se reparen.

## **Capítulo V**

—

### **La responsabilidad en la utilización de vagones particulares**



A la hora de regular la responsabilidad en la utilización de vagones ferroviarios, el Contrato Uniforme de Utilización sigue la estela marcada por las Reglas Uniformes CUV y distingue entre pérdidas y averías del vagón (arts. 4 a 6 RU CUV, 22 a 26 CUU) y daños causados por el vagón (arts. 7 RU CUV, 27 CUU). Se diferencia, pues, en función del legitimado pasivo de la acción de responsabilidad que, en el primer caso, será la empresa ferroviaria que tenga el vagón bajo su custodia, mientras que, en el segundo, lo será el propio poseedor del vagón. Como se ha visto, ambos textos normativos regulan sólo las relaciones entre las partes en el contrato de utilización, sin perjuicio de los derechos y obligaciones que puedan corresponder al arrendatario en cada caso. Las reclamaciones provenientes de terceros ajenos a dicho contrato, en cambio, sólo podrán hacerse valer en virtud del Derecho nacional que resulte de aplicación supletoria.

Junto con la naturaleza jurídica del contrato de matriculación y del propio vagón, la responsabilidad por daños causados en o por el vagón es el tema que más atención ha recibido por parte de la doctrina y, como es natural, por la –escasa– jurisprudencia a la hora de enjuiciar las demandas presentadas por poseedores y empresas ferroviarias, respectivamente. Como enseguida se verá, a pesar de la profunda reestructuración del sistema de los contratos de utilización del vagón desde la entrada en vigor de las Reglas Uniformes CUV y, muy particularmente, del Contrato Uniforme de Utilización, muchas de las conclusiones alcanzadas con respecto al antiguo RIP y las condiciones generales de matriculación de los ferrocarriles son trasladables, *mutatis mutandi*, a la situación que hoy día se presenta ante el intérprete.

## I. Responsabilidad de la empresa ferroviaria

Como se ha tenido ocasión de ver, las Reglas Uniformes CUV sólo se ocupan, excepción hecha de la limitación de las pretensiones extracontractuales en el artículo 10 RU CUV, de la responsabilidad *contractual* derivada de la utilización de vagones en tráfico internacional. Tampoco el Contrato Uniforme de Utilización es, dado su carácter contractual, cauce apto para modificar la regulación legal de la responsabilidad extracontractual que, en definitiva, corresponde a los distintos Derechos nacionales. Por todo ello creemos oportuno comenzar con el análisis de los distintos supuestos de responsabilidad contractual consignados en las

Reglas Uniformes CUV y el CUU para estudiar, en un momento posterior, la posibilidad de que concurren pretensiones contractuales y extracontractuales y las posibles soluciones que ofrece la normativa uniforme e interna.

## **1. Responsabilidad por pérdidas y averías del vagón**

### **1.1 Período de responsabilidad**

El artículo 4 § 1 RU CUV dispone que “*la empresa de transporte ferroviario a quien haya sido confiado el vehículo para su utilización como medio de transporte responderá del daño que resulte de la pérdida o de la avería del vehículo o de sus accesorios*”. En sentido parecido se expresa el artículo 22.1 CUU, de acuerdo con el que “[*]’E[ntreprise]F[erroviaire] sous la garde de laquelle se trouve un wagon est responsable de la perte ou l’avarie du wagon ou de ses accessoires*”. Este último precepto resulta, sin embargo, más preciso en la medida en que permite, en relación con el artículo 1.4 CUU, la determinación del período de responsabilidad que sólo se regula de forma indirecta<sup>954</sup> en las Reglas Uniformes CUV. En este sentido cabe afirmar que la empresa ferroviaria responde, salvo que pruebe la ausencia de culpa por su parte o de sus auxiliares, de todos aquellos daños que ocurran desde que el vagón le es remitido por el poseedor o su derechohabiente hasta que sea devuelto a este mismo poseedor (en la estación de origen o en otra distinta) o se entregue a una persona diferente del poseedor que resulte legitimada para recibirlo.

#### **1.1.1 Inicio del período de responsabilidad**

De acuerdo con el art. 1.4 CUU, la utilización y custodia del vagón por parte de la empresa ferroviaria comienza con la aceptación del vehículo por parte de ésta. De la propia utilización del término “*aceptación*” (*acceptation, Übernahme*) se infiere –en concordancia con lo que se

---

<sup>954</sup> Sin perjuicio de que el resultado a que se llega en uno y otro caso es idéntico, pues ha de entenderse que el art. 1.4 CUU no es más que una concreción del art. 4 § 1 RU CUV por cuanto éste, al precisar que la empresa ferroviaria responde por habersele confiado el vehículo, describe un período de responsabilidad idéntico al del CUU, *id est*, el período durante el que el vagón se encuentra bajo la custodia de la empresa ferroviaria.

defiende generalmente respecto del inicio del período de responsabilidad en el transporte de mercancías– que se requiere algo más que la mera entrega física por parte del poseedor para que dé comienzo el período de responsabilidad. En este sentido, el tenor del artículo 1.4 CUU, al definir el tiempo de custodia de la empresa ferroviaria<sup>955</sup>, resulta más esclarecedor que los preceptos correlativos en los textos uniformes en materia de transporte terrestre de mercancías, que se refieren a la “recepción” de las mercancías por parte del transportista<sup>956</sup>, por cuanto la aceptación del vagón implica no sólo su puesta a disposición por parte del expedidor sino, además, un acto intencional-volitivo de parte de la empresa ferroviaria<sup>957</sup>, por lo que no puede haber aceptación sin declaración de voluntad (tácita, en su caso) en el sentido de asumir la custodia del vagón.

A ello no obsta el hecho de que la empresa ferroviaria resulta obligada a aceptar el vagón *ex* artículos 10 y 11 CUU, puesto que la mera puesta a disposición del vagón por parte del poseedor no desencadena necesariamente la obligación de aceptarlo y celebrar, con ello, el

---

<sup>955</sup> En los diferentes textos legales en materia de responsabilidad del porteador suele hacerse coincidir el período de responsabilidad con el de custodia de las mercancías. Así, GÓRRIZ LÓPEZ, C., *La responsabilidad...*, op.cit., p. 413.

<sup>956</sup> Así, los arts. 23.1 RU CIM y 17.1 CMR que se refieren ambas, en la traducción española, a la “recepción” de la mercancía, pero incluso coinciden en la versión francesa (como única fehaciente en el caso de las RU CIM): *prise en charge*. Cfr., sin embargo, las versiones alemanas que se refieren, en los tres textos reseñados (RU CIM, CMR y CUU), a la *Übernahme* por parte del transportista / empresa ferroviaria.

No puede seguirse en este punto la opinión expresada por MARTÍN OSANTE y MARTÍNEZ BALSAMEDA (“Responsabilidad del porteador...”, op.cit., pp. 181 y s.) quienes atribuyen la modificación de la expresión empleada por el art. 36.1 RU CIM/1980 (“*aceptación al transporte*”) a la sustitución de la concepción del contrato de transporte por ferrocarril como contrato real por la de contrato consensual, puesto que los requisitos que han de concurrir para que comience el período de responsabilidad del transportista no han cambiado con la modificación del régimen: tenga o no el contrato carácter real, la entrega de las mercancías es, junto con el acto intencional-volitivo dirigido hacia la adquisición de la posesión mediata o inmediata sobre las mismas, requisito indispensable para que pueda hablarse de custodia a cargo del transportista.

En lo que se refiere a la aceptación *al transporte*, también para el art. 17.1 CMR se defiende que la recepción debe estar vinculada necesariamente al desplazamiento de la mercancía –el CMR se limita a regular la responsabilidad en el contrato de *transporte*– y sólo abarca un depósito previo al transporte cuando se trata de una obligación accesoria a la de transportar la mercancía. Así, MARTÍNEZ SANZ, F., *La responsabilidad del porteador...*, op.cit., pp. 38 y ss. Vid. también, en sentido parecido, KOLLER, I., *Transportrecht*, op.cit., Art. 17 CMR, nm 5 (p. 1268); THUME, K.-H., “Art. 17”, en: ID. (Dir.), *Kommentar zur CMR*, op.cit., nm 18 (p. 376). Sobre la relación entre “*aceptación al transporte*” (CIM) y “*recepción*” (CMR) vid., asimismo, HAAK, K.F., *The Liability...*, op.cit., pp. 180 y s.

<sup>957</sup> Respecto del CMR, este doble elemento de la recepción (físico y volitivo) fue desarrollado doctrinalmente a partir de una interpretación autónoma de las normas del Convenio. Así, BASEDOW, J., “*Übereinkommen...*”, op.cit., Art. 17 CMR, nm 16 (p. 1044); KOLLER, I., *Transportrecht*, op.cit., Art. 17 CMR, nm 4 (p. 1267); THUME, K.-H., “Art. 17”, op.cit., nm 19 (p. 376). Cfr., asimismo, MARTÍNEZ SANZ, F., *La responsabilidad del porteador...*, op.cit., pp. 37 y s., quien define la recepción como el “acto jurídico por el que el porteador adquiere conscientemente el control sobre las mercancías con vistas a la ejecución de su transporte”. En sentido parecido, para el transporte marítimo, GONDRA ROMERO, J.Mª., *Régimen jurídico de las operaciones de carga y descarga en el tráfico marítimo*, Tecnos, Madrid 1970, 41 y s.

correspondiente contrato de remolque<sup>958</sup>, sino que incluso en el caso de que la empresa ferroviaria se niegue a aceptarlo vulnerando lo dispuesto en el artículo 10 CUU, el mero acto físico de la entrega del vagón no es suficiente para que comience el período de custodia de la empresa ferroviaria. Y ello porque la empresa ferroviaria debe tener la posibilidad de examinar el vagón y efectuar, en su caso, las reservas oportunas respecto de su estado.<sup>959</sup>

Ahora bien, de la definición amplia del período de custodia en el artículo 1.4 CUU parece desprenderse que, al contrario de lo que ocurre en los supuestos previstos en las Reglas Uniformes CIM y del CMR, el régimen de responsabilidad contemplado en el acuerdo uniforme se extiende también a las distintas relaciones de depósito que puedan surgir respecto del vagón. Esta tesis, sin embargo, no puede aceptarse sin reservas. En primer lugar, los contratos de depósito que pueda celebrar el poseedor del vagón con el administrador que gestione la infraestructura donde se halle estacionado (habitualmente o no) el vehículo no puede considerarse sujeto a lo dispuesto en el CUU porque dicho administrador no podrá efectuar transportes de mercancías por ferrocarril<sup>960</sup>, dada la separación –contable u orgánica– de las actividades de gestión de la infraestructura ferroviaria y de prestación de servicios de transporte, por lo que, en rigor, no puede ser parte en el Contrato Uniforme y, aunque lo fuera<sup>961</sup>, no lo sería como empresa ferroviaria por lo que los contratos celebrados entre éste y el poseedor quedarán fuera del ámbito de aplicación del CUU en virtud de su artículo 1.2.

En segundo lugar, incluso en aquellos casos en los que el depositante sea una empresa ferroviaria, no puede aplicársele lo dispuesto en el Contrato Uniforme con base en el mismo precepto, puesto que aquél se aplica exclusivamente a la utilización de vagones *como medio de transporte en tráfico nacional e internacional*. Aun cuando el término “utilización” se interprete en un sentido lato (lo que deviene necesario si quiere considerarse, según la opinión aquí defendida, el contrato de utilización como contrato de remolque ferroviario), la

---

<sup>958</sup> Como se ha visto, la obligación de contratar decae en los supuestos previstos en el art. 11 CUU y, en particular, si el remolque no pueda efectuarse en el marco de la oferta comercial de la empresa ferroviaria.

<sup>959</sup> MARTÍN OSANTE, J.M. / MARTÍNEZ BALSAMEDA, A., “Responsabilidad del porteador...”, op.cit., p. 182.

<sup>960</sup> En España, cfr. el art. 21.2 LSF, a cuyo tenor “[e]l administrador de infraestructuras ferroviarias no podrá prestar servicios de transporte ferroviario, salvo aquellos que sean inherentes a su propia actividad”.

<sup>961</sup> No puede descartarse la adhesión del administrador de infraestructuras, pero no como empresa ferroviaria, sino como poseedor de vagones (v.gr. vagones-cisterna para transportar carburantes) necesitados de tracción.



aplicación de las cláusulas del CUU ha de fracasar por no tratarse de una utilización *en tráfico nacional e internacional*. La exclusión de cualquier depósito no vinculado a una operación de remolque resulta más clara aún si se acude al ámbito de aplicación de las Reglas Uniformes CUV, en cuyo desarrollo se ha elaborado el CUU, cuya vigencia queda circunscrita la utilización del vagón “*para efectuar transportes de conformidad con las Reglas uniformes [...] CIM*” (art. 1 RU CUV). Por todo ello creemos que las operaciones de depósito del vagón sólo resultarán sujetas al régimen de responsabilidad previsto en las Reglas Uniformes CUV y el CUU si se trata de actividades estrictamente accesorias a la utilización del vagón, esto es, una vez celebrado el correspondiente contrato de remolque. Todas las demás relaciones de depósito quedarán, en su consecuencia, sujetas al Derecho nacional que les sea de aplicación.

Debido a la naturaleza del vagón como medio de transporte el período de responsabilidad por daños en el vehículo no tiene por qué coincidir con el que se establezca para las mercancías cargadas. En este sentido, las operaciones de carga y descarga de la mercancía transportada no inciden sobre el período de responsabilidad respecto del vagón, puesto que éste comenzará, con independencia del momento en que las mercancías son recibidas para su transporte por la empresa ferroviaria (art. 23.1 RU CIM), en el momento en que aquél es objeto de aceptación para su remolque. Ninguna duda ofrece el supuesto en que la obligada a cargar es la empresa ferroviaria, pero ésta responderá, a nuestro entender, incluso de aquellos daños que se causen al vagón que se encuentre bajo su custodia –con anterioridad a la carga de las mercancías pero vigente el contrato de remolque– cuando dicha carga incumbe, no a la empresa ferroviaria, sino al propio poseedor o a un expedidor distinto de éste. No obstante, y como no puede ser de otra forma, la empresa ferroviaria podrá exonerarse de su responsabilidad si los daños son causados precisamente en ejecución de las operaciones de carga a cuya realización se hubiera comprometido el expedidor.

### **1.1.2 Final del período de responsabilidad**

Ya se ha tenido ocasión de ver que el período de custodia finaliza, de acuerdo con el artículo 1.4 CUU, con la entrega (*remise, Übergabe, handover*) del vagón al poseedor o a otras personas facultadas para recibirlo. Estas otras personas respecto de las que la entrega del vagón equivale, a efectos de determinar el fin del período de responsabilidad de la empresa

ferroviaria, a la entrega al propio poseedor son, en particular, otra empresa ferroviaria que se halle adherida al CUU y participe en el remolque del vagón, el destinatario contractual de las mercancías en él cargadas o el titular de un apartadero privado habilitado para recibir el vagón (art. 1.4 *in fine* CUU). De la dicción del precepto (*par exemple, z[um] B[eispiel], for example*) se desprende, sin embargo, que la enumeración no es exhaustiva y ha de entenderse que el período de responsabilidad finaliza con la entrega del vagón a cualquier persona que resulte legitimada para ello en virtud de lo que se hubiera pactado entre la empresa ferroviaria y el poseedor. Es por ello que dicho período termina igualmente con la entrega del vehículo al administrador de infraestructuras ferroviarias para su depósito o a una empresa ferroviaria que no esté adherida al CUU, siempre y cuando el poseedor haya prestado su consentimiento a ello (art. 16 CUU). Con idéntico fundamento, creemos poder afirmar que no pone fin al período de responsabilidad la entrega a una empresa adherida cuando el poseedor haya prohibido expresamente que el vagón se entregue a un tercero, en general (art. 16 CUU), o a una o varias empresas ferroviarias, en particular (art. 9.4 CUU).

El régimen jurídico de la entrega del vagón no es esencialmente distinto del que rige la aceptación del vehículo para su remolque<sup>962</sup>. También aquí ha de entenderse necesaria la concurrencia de dos elementos esenciales para que cese el período de responsabilidad de la empresa ferroviaria: la puesta a disposición física del vagón a la persona facultada para recibirlo<sup>963</sup>, y un acto intencional-volitivo de quien lo recibe que deje constancia de su aceptación de la entrega, prestada de forma tácita o expresa.<sup>964</sup> La falta de aceptación del

---

<sup>962</sup> Así, GONDRA ROMERO, J.M<sup>a</sup>, *Régimen jurídico...*, op.cit., p. 41, quien entiende que “[s]on actos estructuralmente idénticos en cuanto reconducibles al mismo fenómeno jurídico, la *traditio*, aunque funcionalmente operan en sentido inverso”.

<sup>963</sup> Para la entrega de las mercancías transportadas al amparo del CMR se defiende mayoritariamente que lo decisivo no es que el destinatario adquiriera la posesión inmediata de las mercancías, sino que se le faculte para ejercer una influencia directa sobre éstas en el momento en que lo desee. Así, por todos, BASEDOW, J., “Übereinkommen...”, op.cit., Art. 17 CMR, nm 21 (p. 1046); HAAK, K.F., *The Liability...*, op.cit., pp. 180 y s.; KOLLER, I., *Transportrecht*, op.cit., Art. 17 CMR, nm 6 (p. 1269); MARTÍNEZ SANZ, F., *La responsabilidad...*, op.cit., p. 130. En sentido idéntico para las Reglas Uniformes CIM, JUAN Y MATEU, F., “La entrega...”, op.cit., p. 127; para el CIM/1952, DURAND, P.M.-F., *Les transports internationaux...*, op.cit. (1956), p. 164.

<sup>964</sup> Respecto del régimen de la entrega en las RU CIM vid. ALLÉGRET, M., *Transports internationaux...*, op.cit., Fasc. 684, ap. 96 (p. 15); CLARKE, M. / YATES, D., *Contracts of Carriage...*, op.cit., p. 149; JUAN Y MATEU, F., “La entrega...”, op.cit., p. 127. Para el CIM, BECKER, D., *Die Haftung der Eisenbahn...*, op.cit., pp. 87 y s.; BRUNAT, L. (Dir.), *Lamy transport*, T. 2, Lamy, París 1976, n° 2642 (p. 222); DURAND, P.M.-F., *Les transports internationaux...*, op.cit. (1956), p. 164; NÁNÁSSY, B.V., *Das internationale Eisenbahnfrachtrecht*, op.cit. (1956), pp. 316 y s. En la EVO alemana, SBGH de 14 de febrero de 1963 (II ZR 19/61), en: *VersR*, vol. 14 (1963), pp. 745 y ss.; SLG Karlsruhe, de 30 de enero de 1984, en:

vagón por parte de la persona facultada para ello supone la existencia de un impedimento para la entrega<sup>965</sup> en cuyo caso, con recurso analógico a las disposiciones en materia de transporte de mercancías, la empresa ferroviaria deberá solicitar instrucciones al poseedor o, en su caso, al arrendatario del vagón<sup>966</sup>. Si no está prevista la entrega del vagón después de un viaje en carga y antes de iniciarse otro viaje, ya sea en carga o vacío, el período de responsabilidad no finalizará hasta que el vagón se entregue a una persona facultada para ello, con el consentimiento de ésta.

Como quiera que la aceptación del vagón no es un acto obligado para la persona que tiene derecho a recibirlo<sup>967</sup>, creemos que la empresa ferroviaria puede, en caso de que aquélla no se produzca y el poseedor no imparta instrucciones en tiempo útil, proceder al depósito del vagón como subrogado de la entrega a la persona designada para su recepción. En este sentido, la empresa ferroviaria podrá actuar ella misma como depositaria<sup>968</sup>, encomendar el depósito a un tercero y posiblemente, en un remolque meramente nacional en España, depositar el vagón judicialmente<sup>969</sup> o ante las Juntas Arbitrales del Transporte<sup>970</sup>. En el supuesto –más habitual–

---

*Z.Int.Eisenb.*, vol. 95 (1987), pp. 100 y ss. (p. 106). Para el CMR, KOLLER, I., *Transportrecht*, op.cit., Art. 17 CMR, nm 6 (pp. 1268 y s.); MARTÍNEZ SANZ, F., *La responsabilidad...*, op.cit., p. 130; THUME, K.-H., “Art. 17”, op.cit., nm 21 (p. 377). Con carácter general, GÓRRIZ LÓPEZ, C., *La responsabilidad...*, op.cit., pp. 415 y s.; PUTZEYS, J., *Droit des transports...*, op.cit., ap. 311 (p. 180).

Cfr., sin embargo, lo dicho respecto de la entrega en apartaderos particulares (vid. *supra*, sub Cap. IV, III.1.2.) donde la entrega puede producirse incluso sin la participación activa del titular del apartadero.

<sup>965</sup> Sobre esta cuestión en las Reglas Uniformes CIM vid. JUAN Y MATEU, F., “La entrega...”, op.cit., p. 132. En el CMR, MARTÍNEZ SANZ, F., *La responsabilidad...*, op.cit., p. 130.

<sup>966</sup> En las Reglas Uniformes CIM, la cuestión se halla regulada en el art. 21 § 1. Al respecto, JUAN Y MATEU, F., “Los impedimentos...”, op.cit., pp. 167 y s. Para el art. 34 § 1 RU CIM/1980, CLARKE, M. / YATES, D., *Contracts of Carriage...*, op.cit., p. 166. Para el art. 25 CIM/1952, DURAND, P.M.-F., *Les transports internationaux...*, op.cit. (1956), p. 176; NÁNÁSSY, B.V., *Das internationale Eisenbahnfrachtrecht*, op.cit. (1956), pp. 491 y ss.

<sup>967</sup> Dada la naturaleza del contrato de transporte como contrato a favor (y no a cargo) de tercero, la aceptación es una mera facultad del destinatario y no se constituye en una obligación de éste. Así, DÍAZ MORENO, A., “El contrato de transporte...”, op.cit., p. 615; GARRIGUES, J., *Curso...*, T. II, op.cit., p. 222; JUAN Y MATEU, F., *Los impedimentos para la entrega en el transporte de mercancías por carretera*, Comares, Granada 2005, p. 33; ID., “La entrega...”, op.cit., p. 131.

<sup>968</sup> Así expresamente, DURAND, P.M.-F., *Transports internationaux...*, op.cit., Fasc. F., ap. 101 (p. 18).

<sup>969</sup> Su procedencia, sin embargo, es muy discutible. Podría aducirse a su favor la dicción del art. 2.119 de la Ley de Enjuiciamiento Civil de 1881 que, en materia de jurisdicción voluntaria y en tanto no se apruebe la proyectada Ley especial sobre el particular, regula el depósito judicial de los efectos mercantiles que proceda en virtud del –derogado– art. 222 del Código de Comercio de 1829, una referencia que hoy día ha de entenderse hecha al art. 369 Ccom como su equivalente funcional (sobre esta cuestión vid. JUAN Y MATEU, F., *Los impedimentos...*, op.cit., pp. 86 y s.). De acuerdo con esta última norma, el transportista podrá solicitar el depósito judicial de las mercancías objeto del contrato de transporte si el destinatario no se encuentra en el domicilio designado en la carta de porte, se niega a abonar los portes y gastos que fueran de su cargo o rehúsa la recepción de los efectos. Ahora bien, dado que el citado art. 2.119 de la LEC de

de que el depósito sea asumido por la propia empresa ferroviaria o por un tercero, ha de entenderse que el período de custodia y responsabilidad previsto en el art. 1.4 CUU finaliza igualmente por cuanto desaparece la relación con el desplazamiento del vagón. Pero ello no significa que la empresa ferroviaria deje de responder de los daños causados al vagón una vez constituido el depósito, sino que se modifica la base jurídica en virtud de la que cabe solicitar el resarcimiento de dichos daños.

En el primero de los casos, el depósito del vehículo por parte de la propia empresa ferroviaria supone, salvo que suponga una prestación accesoria a la operación de remolque, la finalización del período de custodia previsto en el CUU, por lo que la responsabilidad de la empresa ferroviaria se determinará de acuerdo con la legislación nacional correspondiente en materia de depósito.<sup>971</sup> Si la empresa ferroviaria procede a la formalización de una relación de depósito con un tercero –en particular, el administrador de la infraestructura ferroviaria sobre

---

1881 dispone que el procedimiento previsto se aplicará también si el depósito procede, no en virtud de uno de los preceptos del Código de 1829, sino por “*cualquiera otra causa análoga*”, la empresa ferroviaria podrá depositar judicialmente el vagón si éste puede considerarse un “*efecto mercantil*”. Si el vehículo ferroviario se transporta como mercancía (ex art. 24 RU CIM), la cuestión habría de resolverse sin duda en sentido afirmativo; si se traslada como medio de transporte, su procedencia es, cuanto menos, dudosa, pero creemos que, al menos en aquellos supuestos en que la utilización del vagón se enmarca en un contrato de remolque ferroviario, no debería existir inconveniente para admitir el depósito judicial.

<sup>970</sup> En ejercicio de la habilitación normativa expresada en los arts. 23.3 y 38.3 LOTT, el art. 6.1 lit. c ROTT prevé la posibilidad de que las mercancías objeto del contrato de transporte podrán depositarse, además de judicialmente, ante las Juntas Arbitrales del Transporte, en los casos y de acuerdo con el procedimiento previstos en los arts. 10 a 12 ROTT (sobre esta cuestión vid., con detalle, JUAN Y MATEU, F., *Los impedimentos...*, op.cit., pp. 88 y ss.). Si bien la actuación de las Juntas Arbitrales se circunscribe principalmente al transporte de mercancías por carretera, su regulación en el Título Primero de la LOTT y del ROTT, dedicados ambos a las “*Disposiciones comunes a los diferentes modos de transporte terrestre*”, no existe inconveniente para admitir su actuación también en los transportes por ferrocarril.

A partir de aquí, las dudas que plantea la admisibilidad del depósito ante las Juntas Arbitrales son las mismas que las que se suscitan respecto del depósito judicial del vagón. Si se acepta su procedencia, la empresa ferroviaria podrá optar entre acudir a la jurisdicción voluntaria de los órganos judiciales o a la Junta correspondiente. Así, BROSETA PONT, M. / MARTÍNEZ SANZ, F., *Manual...*, Vol. II, op.cit., p. 160; JUAN Y MATEU, F., *Los impedimentos...*, op.cit., pp. 89 y s.; al parecer también, DÍAZ MORENO, A., “El contrato de transporte...”, op.cit., p. 629. Finalmente, las reglas contenidas en el ROTT sobre el depósito de mercancías son completadas con lo dispuesto en la Orden del Ministerio de Fomento, de 30 de marzo de 2001, por la que se establecen normas para la realización por las Juntas Arbitrales del Transporte de funciones de depósito y enajenación de mercancías.

<sup>971</sup> Así, para el art. 17 § 2 lit. b RU CIM, JUAN Y MATEU, F., “La entrega...”, op.cit., p. 134; para el art. 28 § 2 lit. b RU CIM/1980, CLARKE, M. / YATES, D., *Contracts of Carriage...*, op.cit., p. 150. Sobre la situación en el CMR vid., por todos, MARTÍNEZ SANZ, F., *La responsabilidad...*, op.cit., p. 136.

Sin embargo, para que finalice el período de custodia y de responsabilidad, la legislación que resulte de aplicación al contrato de remolque deberá permitir la equiparación entre entrega y tener por terminado, con la constitución del depósito, el período que corresponda según el contrato de transporte (así, KOLLER, I., *Transportrecht*, op.cit., Art. 17 CIM, nm 3 [p. 1785]), lo cual puede resultar, al menos en España, dudoso a la vista de lo dispuesto en el art. 369 Ccom, por lo que habrá que estar a lo convenido entre las partes.

la que se estacione el vagón– el período de custodia finaliza igualmente. En este caso, el poseedor podrá proceder contra la empresa ferroviaria, sin embargo, por *culpa in eligendo*<sup>972</sup>, pero la demanda difícilmente prosperará si el depositario es el administrador de infraestructuras ferroviarias.

## 1.2 Fundamento de la responsabilidad

Suele comenzarse el análisis de la responsabilidad del transportista señalando su origen en el *receptum* del *nauta* (y de los *caupes* y *stabularii*) del Derecho romano que, siendo un elemento contractual accidental en sus inicios, llegó a conformar un elemento natural del contrato de transporte marítimo<sup>973</sup> por lo que prácticamente llegaron a confundirse la *actio de recepto* y la *actio locati*.<sup>974</sup> En virtud del *receptum*, gravaba sobre el transportista una responsabilidad absoluta (incluidos, por tanto, los daños debidos a *vis maior*) que sólo con el tiempo se limitó para excluir, por la vía de una *exceptio*, los daños causados por *naufragio aut per vim piratarum*<sup>975</sup> y, más adelante, cuando concurría, con carácter general, *vis maior* entendida como *damnum fatale*<sup>976</sup>. La razón que justifica el rigor tradicional de la responsabilidad del transportista ha de buscarse –al margen de la (no unánimemente aceptada) mala reputación de los *nautae* en época romana– en el hecho de que aquél adquiere, junto con su posesión, el pleno control y la custodia sobre las mercancías.<sup>977</sup>

---

<sup>972</sup> Así, JUAN Y MATEU, F., “La entrega...”, op.cit., p. 134; KOLLER, I., *Transportrecht*, op.cit., Art. 17 CIM, nm 3 (p. 1785); MARTÍNEZ SANZ, F., *La responsabilidad...*, op.cit., p. 136.

<sup>973</sup> Así ya GLÜCK, CH.F., *Ausführliche Erläuterung der Pandecten nach Hellfeld*, T. 6, Vol. 1º, Johann Jacob Palm, Erlangen 1800, p. 106.

<sup>974</sup> Sobre esta cuestión vid., *in extenso*, ZIMMERMANN, R., *The Law of Obligations*, op.cit., pp. 514 y ss., en particular, 519 y s. En sentido parecido, BUCKLAND, W.W., *The Main Institutions of Roman Private Law*, Cambridge University Press, Cambridge 1931, p. 284; SALAZAR REVUELTA, Mª., *La responsabilidad objetiva en el transporte marítimo y terrestre en Roma*, Dykinson, Madrid 2007, p. 136.

<sup>975</sup> ZIMMERMANN, R., *The Law of Obligations*, op.cit., p. 515. Vid. también ROBAYE, R., *L’obligation de garde: essai sur la responsabilité contractuelle en droit romain*, Faculté Universitaires Saint-Louis, Bruselas 1988, pp. 73 y ss.

<sup>976</sup> GLÜCK, CH.F., *Ausführliche Erläuterung...*, op.cit., p. 109; JORDANO FRAGA, F., *La responsabilidad contractual*, op.cit., p. 479; MARTÍNEZ SANZ, F., *La responsabilidad...*, op.cit., p. 9; ROBAYE, R., *L’obligation de garde...*, op.cit., pp. 75 y s.; SALAZAR REVUELTA, Mª., *La responsabilidad objetiva...*, op.cit., p. 135; SERRANO-VICENTE, M., *Custodiam praestare*, Tébar, Madrid 2006, p. 320.

<sup>977</sup> HELM, J.G., *Haftung für Schäden an Frachtgütern*, Verlag C.F. Müller, Karlsruhe 1966, p. 104 (nota 513); MARTÍNEZ SANZ, F., *La responsabilidad...*, op.cit., p. 11; SCHWARTING, H., *Die Schadenstragung als Quasi-Versicherer*, VVW, Karlsruhe 1986, p. 86; SERRANO-VICENTE, M., *Custodiam praestare*, op.cit., p. 319. Vid. también HAIMBERGER, A., *Il diritto romano privato e puro* (trad. de C. Bosio), Giuseppe /

Si bien es dudosa la extensión de la responsabilidad *ex recepto* a los transportistas terrestres (con excepción de los porteadores por vías navegables interiores<sup>978</sup>) en época romana<sup>979</sup>, su consagración se había efectuado, a más tardar, en la época pandectística respecto de los *Landkutscher* y *Postmeister*<sup>980</sup>, esto es, en el transporte en carruaje y de correos. En su consecuencia, la responsabilidad agravada que pesaba sobre el transportista no sólo se plasmaría en diferentes legislaciones nacionales<sup>981</sup>, sino que –debido principalmente a la aparición del ferrocarril y los peligros asociados a su utilización<sup>982</sup>– se llegó a prohibir la limitación de la *actio de recepto* por medio de condiciones generales o pactos entre las partes<sup>983</sup>. En España, por su parte, el legislador histórico no acogió el régimen agravado del *receptum* según el que el transportista respondía hasta el límite de la *vis maior*, sino que consagró, en los artículos 361 y ss. Ccom, un sistema de responsabilidad por culpa en el que la prueba de que la pérdida o la avería es debida a “*caso fortuito, fuerza mayor o naturaleza y vicio propio de las cosas*” corresponde al porteador (art. 361 3º Ccom)<sup>984</sup>. De ahí que el sistema diseñado por el Código de comercio suele calificarse de responsabilidad por culpa con

---

Bazzarini, Ancona / Turín 1855, p. 537. Con ello se justifica, asimismo, que la acción fuera extendida de los *nautae* a los mesoneros y dueños de establos, por cuanto les era común a todos ellos que sus clientes perdían el control sobre los bienes que les entregaban para su transporte o depósito.

<sup>978</sup> La responsabilidad *ex recepto* alcanzó muy pronto también a aquellas personas que efectuaban transportes sobre vías navegables interiores. Así, GLÜCK, CH.F., *Ausführliche Erläuterung...*, op.cit., pp. 126 y s.

<sup>979</sup> Al respecto, por todos, BASEDOW, J., *Der Transportvertrag*, op.cit., p. 393; MARTÍNEZ SANZ, F., *La responsabilidad...*, op.cit., pp. 10 y s.

<sup>980</sup> Así, ya, GLÜCK, CH.F., *Ausführliche Erläuterung...*, op.cit., pp. 127 y ss. Vid. asimismo MARTÍNEZ SANZ, F., *La responsabilidad...*, op.cit., pp. 11, así como bibliografía ahí citada (nota 20); ZIMMERMANN, R., *The Law of Obligations*, op.cit., p. 522.

<sup>981</sup> Cfr., en particular, el entonces art. 103 del Code de Commerce francés.

<sup>982</sup> Sobre esta cuestión vid., si bien respecto del transporte de viajeros, BASEDOW, J., *Der Transportvertrag*, op.cit., pp. 428 y ss.

<sup>983</sup> En este sentido se expresó el primer Convenio internacional sobre el transporte de mercancías por ferrocarril de 1890 que recogió la responsabilidad *ex recepto* del ferrocarril en su art. 30 y prohibió cualquier pacto que contraviniera lo dispuesto en el Convenio en su art. 4. Al respecto, ROSENTHAL, E., *Internationales Eisenbahn-Frachtrecht*, Verlag von Gustav Fischer, Jena 1894, p. 184; y también BASEDOW, J., *Der Transportvertrag*, op.cit., p. 393. Cfr. asimismo la *loi Rabier* francesa, de 17 de marzo de 1905, que declaraba nulas las cláusulas que eliminaban o limitaban la responsabilidad del porteador terrestre y queda plasmada en el actual art. L133-1 del Code, de acuerdo con el que “[l]e voiturier est garant de la perte des objets à transporter, hors les cas de la force majeure. Il est garant des avaries autres que celles qui proviennent du vice propre de la chose ou de la force majeure. Toute clause contraire insérée dans toute lettre de voiture, tarif ou autre pièce quelconque, est nulle”.

<sup>984</sup> BROSETA PONT, M. / MARTÍNEZ SANZ, F., *Manual...*, Vol. II, op.cit., pp. 158 y s.; DÍAZ MORENO, A., “El contrato de transporte...”, op.cit., pp. 630 y ss.; GARRIGUES, J., *Curso...*, T. II, op.cit., pp. 228 y ss.

inversión de la carga de la prueba<sup>985</sup>, sin perjuicio de que, como ha puesto de relieve algún sector de la doctrina, no existe agravación respecto del régimen general previsto en el Código civil. Y ello porque la prueba de que la imposibilidad del cumplimiento (exacto) de la obligación es debida a una causa no imputable al deudor le incumbe, en caso de las obligaciones de hacer de resultado, con carácter general a éste (*res ipsa loquitur*)<sup>986</sup>.

Apriorísticamente, parece que sea éste el régimen que se halla consagrado, asimismo, en las Reglas Uniformes CUV y el Contrato Uniforme de Utilización. En este sentido, el artículo 4 § 1 RU CUV dispone que “[a] no ser que pruebe que el daño no se produjo por su culpa, la empresa de transporte ferroviario a quien haya sido confiado el vehículo para su utilización como medio de transporte responderá del daño que resulte de la pérdida o de la avería del vehículo o de sus accesorios”. De tenor distinto, el artículo 22.1 CUU parece expresar la misma idea al establecer que “[l]’E[ntreprise]F[erroviaire] sous la garde de laquelle se trouve le wagon est responsable vis-à-vis du détenteur du dommage causé par la perte ou l’avarie du wagon ou de ses accessoires dans la mesure où elle n’apporte pas la preuve de ce que le dommage n’a pas été provoqué par sa faute”.

Parece poder afirmarse, por tanto, que ambos textos consagran una responsabilidad por culpa presunta<sup>987</sup> –y valga aquí lo dicho respecto del reparto habitual de la prueba en las

---

<sup>985</sup> Así expresamente, entre otros muchos, BROSETA PONT, M. / MARTÍNEZ SANZ, F., *Manual...*, Vol. II, op.cit., p. 159; PULIDO BEGINES, J.L., *Los contratos...*, op.cit., p. 260; QUINTANA CARLO, I., “Contrato de transporte...”, op.cit., p. 679; VICENT CHULIÁ, F., *Compendio crítico de Derecho Mercantil*, T. II, 3ª ed., Bosch, Barcelona 1990, p. 355. En la jurisprudencia, STS núm. 1007/1996, de 21 de noviembre (RJ 1996\9195), FJ 1º.

<sup>986</sup> Vid., JORDANO FRAGA, F., *La responsabilidad contractual*, op.cit., pp. 479 y ss., en particular, 490 y ss.; al parecer también, DÍAZ MORENO, A., “Le contrat de transport terrestre”, en: *Droit des affaires par pays (Espagne)*, París 1988, p. 17, citado por PULIDO BEGINES, J.L., *Los contratos...*, op.cit., p. 261 (nota 902); en sentido parecido, si bien con recurso a las normas en materia de responsabilidad de quien resulta obligado a devolver una cosa, VICENT CHULIÁ, F., *Compendio...*, op.cit., pp. 355 y s. Con carácter general sobre el contenido de la prueba en las obligaciones de resultado, con detalle, JORDANO FRAGA, F., “Obligaciones de medios...”, op.cit., pp. 85 y ss. Vid. también DE ÁNGEL YÁGÜEZ, R. / ZORRILLA RUIZ, M.Mª, “La frustración del fin...”, op.cit., p. 209; LOBATO GÓMEZ, J.M., “Contribución al estudio...”, op.cit., pp. 725 y ss.

<sup>987</sup> Así, FREISE, R., “Neue Entwicklungen...”, op.cit., p. 52; OTIF, “Rapport explicatif actualisé (ER CUV)”, op.cit., p. 460; “12 questions sur...”, op.cit., p. 145.

Ello es, por lo demás, coherente con el principio probatorio –elaborado por la doctrina y jurisprudencia y recogido ahora en el artículo 217.6 LEC– de acuerdo con el que el Tribunal deberá tener en cuenta, a la hora de aplicar las normas en materia de distribución de la carga de la prueba, “la disponibilidad y facilidad probatoria que corresponde a cada una de las partes del litigio”. Y será la empresa ferroviaria quien, merced a su proximidad a los hechos causantes del daño, se encontrará en mejores condiciones para averiguar la causa concreta del siniestro, como así lo pone de manifiesto el artículo 18 CUU al imponer a

obligaciones de resultado–, pero ha de preguntarse si el régimen previsto en el CUU realmente es idéntico al de los artículos 361 y ss. Ccom. Ciertamente, no es óbice para ello que el artículo 22.2 CUU contemple una lista de causas que, si consigue probarlas, exoneran a la empresa ferroviaria<sup>988</sup>, puesto que el propio precepto se encarga de precisar que se trata de meros ejemplos de circunstancias exoneratorias (*notamment, insbesondere*)<sup>989</sup>. Es por ello que, *prima facie*, no parece tratarse de un sistema de presunción de responsabilidad con un número tasado de causas de exoneración como sí se prevé en el artículo 23 RU CIM, y es este mismo carácter ejemplificativo de las posibles circunstancias exoneratorias el que obliga a preguntarse si pueden darse casos en los que la empresa ferroviaria puede librarse de su responsabilidad aunque no se dé ninguno de los supuestos previstos en el artículo 22.2 CUU.

Se estaría ante tal caso, en particular, cuando la pérdida o la avería es debida a causa ignota y la empresa ferroviaria pretende exonerarse mediante la prueba de que ha actuado, en

---

aquella la obligación de levantar la correspondiente acta de constatación de averías, mientras que el poseedor carecerá habitualmente de los medios necesarios para investigar el origen del daño. Al respecto cfr., recientemente, la SJMer Palma de Mallorca núm. 9/2008, de 17 de enero (AC 2008\125), FJ 2º, de acuerdo con la que el demandado deberá acreditar “aquellos eventos que por su naturaleza especial [...] no podrían ser demostrados por la parte adversa sin graves dificultades”. También la SAP Toledo núm. 147/2007, de 18 de abril (JUR 2007\262381), FJ 1º, sostiene que la distribución de la carga de la prueba no responde a unos criterios inflexibles “sino que se debe adaptar a cada caso, según la naturaleza de los hechos afirmados o negados y la disponibilidad o facilidad para probar, es decir, teniendo en cuenta los criterios de normalidad, proximidad y facilidad probatoria, derivados de la posición de cada parte en relación con el efecto jurídico pretendido”.

NÁNÁSSY (*Das internationale Eisenbahnfrachtrecht*, op.cit. [1956], p. 826) califica el sistema de responsabilidad del art. 13 § 1 RIP/1952, de tenor prácticamente idéntico, de responsabilidad por culpa con inversión de la carga de la prueba. DURAND (*Transports internationaux...*, op.cit., Fasc. F, ap. 100 [p. 18]), por su parte, habla, para el mismo precepto, de una responsabilidad presunta del ferrocarril. Cfr., sin embargo, la situación bajo el IOP/1933 como precursor del RIP que preveía, para los casos de avería del vagón, una responsabilidad por culpa sin presunción alguna, por lo que la carga de la prueba recaía sobre quien alegaba el daño. Al respecto, NÁNÁSSY, B.V., *Das internationale Eisenbahnfrachtrecht*, op.cit., (1943), p. 694.

Un sistema de culpa presunta y no de responsabilidad objetiva lo defienden también, con carácter general, para el régimen consignado en las RU CIM/1980, HERBER, R., “Towards the Harmonization of Carrier’s Liability Regimes?”, en: *Il diritto marittimo*, vol. 94 (1992), pp. 949 y s.; en el art. 27 § 1 CIM/1961, HELM, J.G., *Haftung...*, op.cit., pp. 42, 106.

<sup>988</sup> Estas causas son “*circonstances que l’E[entreprise]F[erroviaire] n’était pas en mesure d’éviter et dont elle ne pouvait [sic] éviter les conséquences; faute d’un tiers; entretien insuffisant par le détenteur lorsque l’E[ntreprise]F[erroviaire] prouve qu’elle a utilisé le wagon et l’a contrôlé sans commettre d’erreur; faute du détenteur*”. La relación de causas coincide con la que se recogía en una nota explicativa a la distribución de la responsabilidad en el RIP, elaborada conjuntamente por la UIC y la UIP (en lo que aquí nos interesa – el apartado 3– se halla citado en ALLÉGRET, M., *Transports internationaux...*, op.cit. [2000], Fasc. 687, ap. 77 [p. 10]): circunstancias que no podía evitar y cuyas consecuencias no podía obviar; culpa de un tercero; culpa del titular del vagón; mantenimiento insuficiente si la empresa ferroviaria prueba que no le es imputable culpa en la explotación o el control del vagón.

<sup>989</sup> La versión inglesa, sin embargo, omite cualquier referencia al carácter ejemplificador de la relación de causas, pero creemos que éste deriva igualmente del tenor del artículo 22.1 CUU.



todo momento, con la diligencia que le incumbía en virtud del contrato de utilización. Para el artículo 361 Ccom, esta posibilidad es negada unánimemente por la doctrina y la jurisprudencia en atención al hecho de que el propio Código sólo permite la exoneración si el transportista prueba alguna de las circunstancias previstas de forma expresa en la norma, esto es, la fuerza mayor, el caso fortuito, o la naturaleza o un vicio propio de las cosas transportadas.<sup>990</sup> En el ámbito de aplicación de las Reglas Uniformes CUV y del Contrato Uniforme de Utilización, la asignación del riesgo en el supuesto de daños causados por causa ignota no resulta, sin embargo, tan sencilla y, en particular, no deriva del tenor de sus preceptos, sino que éstos se limitan, como se ha visto, a establecer que la empresa ferroviaria responde en todos aquellos casos en los que no puede probar que el daño no fue causado debido a culpa suya o de sus auxiliares (arts. 4 § 1 RU CUV, 22.1 CUU).

Respecto de los siniestros con causa desconocida, el OLG Viena<sup>991</sup> declaró –en aplicación del artículo 13 § 1 RIP/1961, de tenor prácticamente idéntico al del artículo 4 § 1 RU CUV– ajustado a derecho un pronunciamiento del Tribunal de primera instancia que, aplicando la doctrina sentada por el OGH austríaco en la revisión de un recurso presentado contra una sentencia interlocutoria en el mismo litigio, absolvió al ferrocarril que demostró haber aplicado la diligencia debida en el cumplimiento de su obligación<sup>992</sup>. Y ello por entender que, al tratarse de una responsabilidad por culpa presunta, no cabe exigir al deudor la prueba de la causa concreta que dio lugar al siniestro, puesto que supondría la conversión de

---

<sup>990</sup> BROSETA PONT, M. / MARTÍNEZ SANZ, F., *Manual...*, Vol. II, op.cit., pp. 158 y s.; DÍAZ MORENO, A., “El contrato de transporte...”, op.cit., pp. 631 y s.; GARRIGUES, J., *Curso...*, T. II, op.cit., p. 229; GONZÁLEZ PORRAS, J.M., “Modificaciones convencionales de la responsabilidad civil (Contribución al estudio de tales pactos en el contrato de transportes y su conexión con el seguro de la responsabilidad civil general), en: *RDM*, núm. 150 (1978), p. 483; QUINTANA CARLO, I., “Contrato de transporte...”, op.cit., pp. 678 y s. Cfr. asimismo la STS de 28 de enero de 1970 (RJ 1970\364), Cdo. 1º; y, recientemente, las SSAP Álava núm. 12/2007, de 24 de enero (JUR 2007\121743), FJ 1º; Cantabria núm. 179/2007, de 27 de febrero (JUR 2007\265287), FJ 2º. Confuso, SAP Madrid núm. 417/2005, de 28 de octubre (AC 2005\2278), FJ 2º, que parece exigir, en un primer momento, la prueba de la negligencia del porteador al acreedor del transporte, para después requerir al transportista que pruebe la concurrencia de alguna de las circunstancias previstas en el art. 361 1º Ccom.

<sup>991</sup> SOLG Viena, de 11 de febrero de 1970, en: *Z.Int.Eisenb.*, vol. 78 (1970), pp. 220 y ss.

<sup>992</sup> Se logró probar, en particular, que el vagón había sido objeto de un control reglamentario en la estación de origen, que la velocidad era la adecuada y que la infraestructura en el lugar del accidente estaba en buen estado (pp. 223 y s.). En sentido parecido se expresan ALLÉGRET (*Transports internationaux...*, op.cit., Fasc. 687 (2000), ap. 77 [p. 10]), quien exige sólo una prueba negativa, pero sigue diciendo que, en la práctica, la prueba negativa ha de considerarse aportada “lorsque la faute d’autrui est établie”; RODIÈRE (*Droit des transports*, op.cit., ap. 55 [p. 62]) quien entiende que, al contrario de lo que ocurre en Derecho interno francés, la prueba del ferrocarril en el sentido de que “n’a pas commis de faute” lo libera de responsabilidad; y DURAND (*Transports internationaux...*, op.cit., Fasc. F, ap. 100 [p. 18]) quien apunta, sin embargo, que la prueba negativa será “délicate à rapporter”.

la responsabilidad por culpa en una responsabilidad por riesgo, haciendo imposible, en muchos casos, la exoneración del ferrocarril<sup>993</sup>.

Parece más correcto entender, sin embargo, que la empresa ferroviaria sólo podrá exonerarse si consigue probar positivamente el hecho que causó el daño y que éste no le es imputable. Ello es coherente con el sistema general de distribución de la carga probatoria en virtud del cual, en España, le corresponde al demandante la prueba de las circunstancias que fundamentan su pretensión (aquí, las pérdidas y averías del vagón, así como su causación durante el tiempo que se encontraba bajo la custodia de la empresa ferroviaria), mientras que al demandado le incumbe probar los hechos obstativos o extintivos de la pretensión<sup>994</sup>, esto es, el carácter fortuito de la causa del daño. Es por ello que no basta con que éste pruebe que ha empleado la diligencia que le exige la obligación sino que debe demostrar el hecho concreto que ha impedido el cumplimiento exacto de su prestación. El *non liquet* acerca de la causa concreta del daño perjudica, por tanto, al deudor<sup>995</sup>, esto es, a la empresa ferroviaria<sup>996</sup>. La

---

<sup>993</sup> Dispone el OGH que “[l]a opinión expresada por la demandante llevaría a entender que, en todos aquellos supuestos –y no son pocos– en los que no se puede determinar la causa concreta del daño, la prueba exoneratoria es imposible. Ello supondría una extensión de la responsabilidad de la demandada hasta llegar a conformar una responsabilidad por riesgo, lo que no estaba en la intención del legislador. La responsabilidad de la empresa ferroviaria es, de acuerdo con los preceptos citados, una responsabilidad por culpa con inversión de la carga de la prueba. De acuerdo con la opinión manifestada por el OGH, la exoneración será posible también en aquellos casos, en los que no puede determinarse la causa del daño, sólo que la prueba debe referirse a extremos distintos. [...]” (p. 222, traducción propia del autor).

<sup>994</sup> Vid. Díez-PICAZO, L., *Fundamentos...*, Vol. II, op.cit., p. 745; y también, con base en el (derogado) art. 1.214 Cc, LOBATO GÓMEZ, J.M., “Contribución al estudio...”, op.cit., pp. 728 y s. Este principio probatorio se encuentra recogido, tras la derogación del art. 1.214 Cc, en el art. 217, aps. 2 y 3, LEC.

<sup>995</sup> Díez-PICAZO, L., *Fundamentos...*, Vol. II, op.cit., pp. 745 y s.; HELM, J.G., *Haftung...*, op.cit., pp. 109 y s. Con idéntico resultado (ha de probarse la causa concreta que originó la imposibilidad de prestar), JORDANO FRAGA, F., *La responsabilidad...*, op.cit., pp. 489 y ss.

<sup>996</sup> Así también, para el sistema de responsabilidad consignado en el RIP, HELD, A., *Private Güterwagen...*, op.cit., p. 69; en Derecho interno inglés, con recurso al contrato de depósito, BAKER, M., “The Legal Status...”, op.cit., p. 104; SBGH de 17 de enero de 1967 (Ib ZR 164/64, *LexisNexis* RB 1967, 11990), ap. III. Al parecer también FINGER, H.-J., *Eisenbahn-Verkehrsordnung*, op.cit., § 4 EVO, p. 4, de acuerdo con el que “[n]icht der Einsteller muß der Bahn Verschulden nachweisen, vielmehr muß diese beweisen, daß der Schaden durch von ihr nicht zu vertretende Umstände, z.B. solche höherer Gewalt, verursacht worden ist”. Con matices, SCHOETERS, A., “La responsabilité du titulaire pour les dommages causés au chemin de fer et aux tiers par le wagon de particulier”, en: *Z.Int.Eisenb.*, vol. 68 (1960), p. 174, quien admite que la prueba indirecta pueda tener fuerza exoneratoria para el ferrocarril, pero no basta con que éste pruebe que no vulneró en ningún momento su deber de diligencia, sino que debe resultar del conjunto de las circunstancias del caso que “le chemin de fer a été dans l’impossibilité absolue de commettre une faute”. En sentido parecido, para la presunción de culpa en el § 51 de las condiciones alemanas de expedición de mercancías de 1993, BYDLINSKI, P., “Allgemeine Deutsche Spediteurbedingungen (ADSp)”, en: *AA.VV., Münchener Kommentar...*, op.cit., § 51 ADSp, nm 2, así como doctrina y jurisprudencia ahí citada (nota 1). PUTZEYS (*Droit des transports...*, op.cit., pp. 194 y ss., en particular, 202 y ss.), por su parte, distingue entre una presunción *de responsabilidad* respecto del resultado a que se comprometió el transportista (*id est*,

idea que subyace a este planteamiento es la de que, dada la imposibilidad de determinar la causa del accidente, no puede excluirse la posibilidad de que el daño fuera causado por culpa del deudor, y la prueba de la diligencia debería alcanzar todas las posibles causas del incumplimiento<sup>997</sup>, lo cual, de ordinario, no será factible en la práctica (salvo cuando el número de posibles causas es muy reducido y se puede probar el carácter fortuito de todas ellas). No es óbice para ello que el artículo 12 CUU establezca un patrón de diligencia a desplegar por la empresa ferroviaria, puesto que su observancia no impide que la empresa ferroviaria responda del daño debido a causa ignota, sino que, como más adelante se verá, viene a concretar la pericia exigida a aquélla para determinar la inevitabilidad<sup>998</sup> de las circunstancias del artículo 22.2 1ª CUU.

A modo de conclusión puede afirmarse, pues, que la responsabilidad por culpa presunta diseñada por las Reglas Uniformes CUV y el CUU presenta notables similitudes con la responsabilidad cuasi-objetiva o por riesgo<sup>999</sup>, por cuanto comparte con ella la necesidad de que, según la opinión aquí defendida, sea la empresa ferroviaria quien tenga que probar el hecho concreto al que se debe su incumplimiento. La diferencia ha de buscarse, por ello, no tanto en el fundamento de la responsabilidad –en definitiva, el deudor responde hasta el límite del fortuito como hecho externo a su esfera de control–, sino más bien en el campo de las exoneraciones de responsabilidad que, como hechos que “*impidan, extingan o enerven*” la eficacia jurídica de las pretensiones del demandante (art. 217.3 LEC), han de probarse por el deudor.

---

el desplazamiento de las mercancías) y una presunción *de culpa* respecto de los daños causados a las cosas transportadas, por lo que, en este último caso, basta con que el porteador pruebe “un ensemble de circonstances excluant sa propre faute” (p. 204, así como jurisprudencia ahí citada [nota 297]).

<sup>997</sup> Así, HELD, A., *Private Güterwagen...*, op.cit., p. 69; JORDANO FRAGA, F., *La responsabilidad...*, op.cit., p. 490. *Contra*, MARTÍN OSANTE, J.M. / MARTÍNEZ BALMASEDA, A., “Responsabilidad del porteador...”, op.cit., pp. 180 y s., quienes, en el ámbito del art. 23 RU CIM, entienden que la prueba por parte de la empresa ferroviaria de que obró diligentemente en todo momento exoneraría a ésta, si no fuera porque el citado precepto es, precisamente, la plasmación legal del sistema de responsabilidad objetiva consignado en las Reglas Uniformes.

<sup>998</sup> JORDANO FRAGA, F., *La responsabilidad...*, op.cit., p. 218.

<sup>999</sup> Así también, HELD, A., *Private Güterwagen...*, op.cit., p. 69. Con carácter general sobre la similitud de ambos regímenes en el transporte de cosas, ANTONINI, A., *Corso di diritto...*, op.cit., p. 241; BASEDOW, J., “Übereinkommen...”, op.cit., Art. 17 CMR, nm 3 (p. 1038); HELM, J.G., *Haftung...*, op.cit., pp. 108 y ss., en particular, p. 110; ID., *Frachtrecht II: CMR*, 2ª ed., de Gruyter, Berlín 2001, Art. 17 CMR, nm 28 (p. 255); PFIRMANN, M., *Die vertragliche und außervertragliche Haftung des Frachtunternehmers wegen Folgeschäden*, LIT, Berlín 2008, p. 84 (nota 275). En el caso de retrasos en el desplazamiento del vagón, lo que se presume es la responsabilidad de la empresa ferroviaria, y ésta podrá exonerarse sólo mediante la prueba positiva de una de las circunstancias previstas en el art. 13.2 CUU.

Diferente es el caso cuando la acción de responsabilidad se interpone con respecto a daños que se hubieran producido en el marco de una cadena de utilización (*id est*, un desplazamiento de origen a destino en carga o vacío) anterior. En este caso, al venir referida a un traslado distinto del que se esté ejecutando o que acabe de finalizar en el momento de detectarse el daño, no opera la inversión de la carga probatoria y, aún a pesar de que el poseedor no pierde sus acciones contra la empresa ferroviaria que hubiera causado el daño, la culpa de ésta no se presume sino que será el perjudicado quien deba probar positivamente la imputación del hecho causante del daño a la empresa ferroviaria (art. 24.2 CUU).

### 1.3 Hechos que desencadenan la responsabilidad de la empresa ferroviaria

Fuera de los supuestos de retraso en el traslado del vagón *ex* artículo 13 CUU<sup>1000</sup> el Contrato Uniforme de Utilización sólo regula expresamente la responsabilidad por incumplimientos del deber de custodia que incumbe a la empresa ferroviaria, esto es, por la pérdida del vagón o por averías del mismo, pero no las consecuencias de un incumplimiento del deber de desplazar el vagón de conformidad con el concreto contrato de remolque ferroviario. Estas cuestiones habrán de regirse, por ello, por el Derecho nacional elegido por las partes o que resulte de la aplicación de las normas de conflicto del foro<sup>1001</sup>.

#### 1.3.1 Pérdidas

El concepto de pérdida se circunscribe habitualmente a la imposibilidad del porteador de entregar en destino todo o parte de lo que se había comprometido a trasladar<sup>1002</sup>, esto es, una

---

<sup>1000</sup> Sobre esta cuestión vid. *infra*, sub I.2.

<sup>1001</sup> Ya se ha visto que, en atención a la naturaleza del contrato de remolque como *locatio operis*, el incumplimiento no imputable al deudor (si bien la culpa se presume) del deber cardinal de trasladar el vagón supone la extinción de dicha obligación y, al propio tiempo, la pérdida del derecho a la contraprestación (arts. 1.589 y 1.590 Cc). Así también, en virtud de la distinción entre presunción de responsabilidad y de culpa antes referida (nota 996), PUTZEYS, J., *Droit des transports...*, op.cit., p. 203. *Contra*, ANTONINI, A., *Corso di diritto...*, op.cit., p. 222, por entender que el transportista conserva el derecho a la contraprestación.

<sup>1002</sup> Así, BASEDOW, J., “Übereinkommen...”, op.cit., Art. 17 CMR, nm 8 (p. 1040); HAAK, K.F., *The Liability...*, op.cit., p. 199; MARTÍNEZ SANZ, F., *La responsabilidad...*, op.cit., p. 174; NÁNÁSSY, B.V., *Das internationale Eisenbahnfrachtrecht*, op.cit. (1956), p. 519; PUTZEYS, J., *Droit des transports...*, op.cit., p.

diferencia en la cantidad de lo transportado y no en su calidad, que corresponde valorar en sede de averías de la cosa objeto del desplazamiento. Suele distinguirse, asimismo, entre pérdidas totales y parciales, en atención a la entidad de la pérdida con respecto al total de las mercancías entregadas para su transporte<sup>1003</sup>, pero no puede ocultarse que tal distinción es de una importancia muy limitada en el ámbito que aquí nos interesa, dado que el vagón es uno solo, y se entrega o no se entrega, por lo que resulta absurdo pretender la pérdida parcial del mismo (se trataría, en todo caso, de una avería). Tan sólo cabría pensar en una pérdida parcial respecto de los bojes o bogies, o si se trata de la desaparición de accesorios amovibles o utillajes del vagón, pero ambos supuestos han recibido un tratamiento específico en el Contrato Uniforme de Utilización<sup>1004</sup> y no deberían confundirse, a nuestro entender, con una pérdida parcial del vagón. Es por ello que solamente tiene sentido hablar de una distinción entre la pérdida total del vagón y la pérdida de los bogies o (ahora sí, total o parcial) de los accesorios amovibles y demás equipamiento.

#### **a) Pérdida del vagón**

Ya se ha visto que, con carácter general, la pérdida implica la imposibilidad por parte de la empresa ferroviaria de entregar el vagón a quien resulte facultado para recibirlo. Por ello suele defenderse, a efectos de considerar perdida la mercancía transportada, que resulta indiferente que la mercancía se haya destruido o que se desconozca su paradero, y deberá entenderse que se está ante un pérdida incluso cuando, conociéndose su posición exacta, aquélla se ha entregado a la persona equivocada<sup>1005</sup>, fue subastada de forma ilícita por el transportista<sup>1006</sup> o

---

208; SPERA, K., *Internationales Eisenbahnfrachtrecht*, op.cit., p. 36.3; THUME, K.-H., “Art. 17”, op.cit., nm 63 (p. 391).

<sup>1003</sup> En este sentido, expresamente, los arts. 23 § 1 RU CIM y 17.1 CMR. Entre nosotros, aunque la legislación nacional no mencione las pérdidas parciales (salvo quizás, implícitamente, en el art. 363.1 Ccom), BROSETA PONT, M. / MARTÍNEZ SANZ, F., *Manual...*, Vol. II, op.cit., p. 158; DÍAZ MORENO, A., “El contrato de transporte...”, op.cit., p. 633; GARRIGUES, J., *Curso...*, T. II, op.cit., p. 226.

<sup>1004</sup> Cfr. el art. 21 CUU, respecto de los bogies, y los arts. 4 § 2 RU CUV y 22.3 CUU respecto de los accesorios y del utillaje. La razón para ello habría de buscarse, probablemente, en la relativa facilidad de separar tanto unos como otros del vagón.

<sup>1005</sup> BASEDOW, J., “Übereinkommen...”, op.cit., Art. 17 CMR, nm 9 (p. 1041); BECKER, D., *Die Haftung der Eisenbahn...*, op.cit., p. 95; CLARKE, M., *International Carriage of Goods by Road: CMR*, 4ª ed., LLP, Londres 2003, ap. 56 (p. 170); HAAK, K.F., *The Liability...*, op.cit., pp. 199 y s.; MARTÍNEZ SANZ, F., *La responsabilidad...*, op.cit., p. 175; THUME, K.-H., “Art. 17”, op.cit., nm 66 (p. 392).

<sup>1006</sup> Así, BASEDOW, J., “Übereinkommen...”, op.cit., Art. 17 CMR, nm 9 (p. 1041).

no puede entregarse debido a una prohibición de importación<sup>1007</sup>. No obstante, tales argumentos no son trasladables sin más al ámbito que aquí nos interesa, como así se desprende de la fórmula empleada para determinar los supuestos en los que el titular puede considerar perdido el vehículo.

En este sentido, a los efectos de determinar la pérdida del vagón que se encuentre bajo la custodia de una empresa ferroviaria resulta indiferente que la imposibilidad de entregar el vehículo sea provisional o definitiva en la medida en que, aun cuando aquella habría de considerarse, en rigor, un supuesto de retraso<sup>1008</sup>, los artículos 6 § 1 RU CUV y 20.1 CUU previenen que el titular podrá considerar perdido el vagón cuando hubiera pedido a la empresa ferroviaria a quien confió el vehículo que lo busque y, dentro de un plazo de tres meses a contar desde el día siguiente a la recepción de dicha solicitud, éste no es puesto a su disposición y no se le da ninguna indicación sobre el paradero del vagón. A pesar de la traducción confusa del artículo 6 § 1 RU CUV al castellano<sup>1009</sup>, creemos que la interpretación correcta que ha de darse al tenor de la norma es la que se acaba de avanzar, esto es: en primer lugar, que la disyuntiva no debe situarse entre solicitar la búsqueda, de un lado, y tener el vagón por perdido al no recibir información sobre el lugar donde se encuentra (aunque la doble utilización de la conjunción “cuando” incite a pensarlo), de otro, sino –una vez solicitada la búsqueda– entre recuperar el vagón y obtener una indicación sobre su paradero; en segundo lugar, que no basta con recibir información sobre el lugar “donde pudiera hallarse el vehículo”, sino que la indicación debe referirse al lugar concreto donde efectivamente se encuentra el vagón.<sup>1010</sup>

---

<sup>1007</sup> BASEDOW, J., “Übereinkommen...”, op.cit., Art. 17 CMR, nm 9 (p. 1041); THUME, K.-H., “Art. 17”, op.cit., nm 65 (p. 392) quien considera pérdida en el sentido del art. 17 CMR, asimismo, la confiscación de la mercancía. Así también, CLARKE, M., *International Carriage...*, op.cit., ap. 56 (p. 170).

<sup>1008</sup> HAAK, K.F., *The Liability...*, op.cit., pp. 199; MARTÍNEZ SANZ, F., *La responsabilidad...*, op.cit., p. 175.

<sup>1009</sup> Dispone el citado precepto que el poseedor podrá considerar perdido el vehículo “cuando hubiera pedido a la empresa de transporte ferroviario a la que haya confiado el vehículo para su utilización como medio de transporte, que hiciera buscar dicho vehículo y éste no hubiere sido puesto a su disposición dentro de un plazo de tres meses a partir del día de la recepción de su petición, o bien cuando no hubiere recibido indicación alguna acerca del lugar donde pudiera hallarse el vehículo”. El texto trae causa, sin duda, de la versión francesa, de dicción poco clara.

<sup>1010</sup> Así se infiere de las versiones alemana e inglesa del precepto, que se refieren a la “Hinweis auf den Standort des Wagens” y la “indication of the place where the vehicle is situated”, respectivamente. Pero incluso el texto en francés resulta claro en este punto, por cuanto habla de una “indication sur le lieu où se trouve le wagon” (y no où se pourrait trouver le wagon).

Pero también esta postura ha de matizarse. No puede ponerse en duda que el vagón debe considerarse perdido si la empresa ferroviaria a quien se confió, ni lo pone a disposición del poseedor, ni informa de su paradero<sup>1011</sup>, pero resulta muy discutible que las indicaciones acerca del paradero del vagón impidan en todos los casos que el vagón pueda considerarse perdido<sup>1012</sup> de acuerdo con los artículos 6 § 1 RU CUV y 20.1 CUU. Éste es el caso, en particular, cuando la empresa ferroviaria entrega el vagón a un tercero sin estar autorizado para ello (art. 16 CUU) y lo que se presenta no es una imposibilidad física sino jurídica para recuperar el vagón (v.gr. cuando éste ha sido subastado o adquirido por un tercero de buena fe<sup>1013</sup>). En este tipo de supuestos, la existencia o no de una pérdida del vagón debería hacerse depender de si la empresa ferroviaria puede recuperar el vagón y entregarlo al poseedor. Ahora bien, al contrario de lo que ocurre en el transporte de mercancías por ferrocarril, tampoco existe pérdida, dado el tenor de los artículos 6 § 1 RU CUV y 20.1 CUU, si el propio poseedor puede exigir la entrega del vagón a quien lo tuviera en su poder, y ello porque la presunción de pérdida del vagón decae con la indicación de su paradero, sin perjuicio de que la empresa ferroviaria estará obligada a indemnizar al poseedor por retraso en concepto de privación de uso.

Por otro lado, de los mismos artículos 6 § 1 RU CUV y 20.1 CUU se infiere que la falta de entrega al destinatario a quien iba dirigida la mercancía cargada no desencadena la consecuencia jurídica prevista en la norma (presunción de pérdida una vez transcurrido el plazo<sup>1014</sup>), puesto que aquélla no necesariamente se produce. Pero ni siquiera el hecho de

---

<sup>1011</sup> Sin perjuicio de que el poseedor, al recibir la indemnización, pueda solicitar por escrito que se le avise en caso de que el vagón o el accesorio perdido sea hallado. En este caso podrá exigir, dentro de los seis meses siguientes a la recepción del aviso, que el vagón le sea entregado contra restitución de la indemnización obtenida (arts. 6 § 2 RU CUV, 20.4 CUU).

<sup>1012</sup> Para la fórmula empleada en el art. 20.1 CMR se defiende, con acierto a nuestro entender, que se trata de una presunción irrefutable de que el vagón se ha perdido y no de una ficción legal, puesto que la presunción puede ser cierta (y habitualmente lo será). Así, BASEDOW, J., “Übereinkommen...”, op.cit., Art. 20 CMR, nm 4 (p. 1097). Cfr. asimismo, para el art. 30 § 1 CIM/1952, NÁNÁSSY, B.V., *Das internationale Eisenbahnfrachtrecht*, op.cit., p. 592; para el § 87 EVO, BLASCHCZOK, A., “Eisenbahn-Verkehrsordnung”, op.cit., § 87 EVO, nm 1 (p. 1501). *Contra*, por entender que se trata de una ficción, SPERA, K., *Internationales Eisenbahnfrachtrecht*, op.cit., p. 39.2; por entender que la presunción es refutable (si las mercancías son halladas después se considera, no pérdida sino retraso), CLARKE, M., *International Carriage...*, op.cit., ap. 56b (p. 57); HAAK, K.F., *The Liability...*, op.cit., p. 202.

<sup>1013</sup> Esta posibilidad ha de considerarse, sin embargo, excepcional, en la medida en que la inscripción registral del vagón a nombre del titular debería impedir que se produzca la pérdida de la titularidad sin que el poseedor tenga la oportunidad de intervenir.

<sup>1014</sup> Así ocurre, sin embargo, en el artículo 29 § 1 RU CIM, a cuyo tenor “[e]l derechohabiente podrá considerar perdida la mercancía, sin tener que presentar otras pruebas, cuando no haya sido entregado al

devolver el vehículo a su poseedor con un retraso de más de tres meses sobre la fecha convenida es suficiente para fundamentar la presunción de pérdida, sino que deberá presentarse una solicitud de búsqueda como *conditio sine qua non* para su eficacia y como hecho jurídicamente relevante en la medida en que permite la determinación del *dies a quo* para el cálculo del plazo de tres meses consignado en la norma<sup>1015</sup>.

Finalmente, no parece poder asimilarse a la pérdida del vagón el supuesto que en el derecho de seguros se conoce bajo la denominación del *constructive total loss*<sup>1016</sup> –esto es, cuando el coste de la reparación excede del valor del vagón<sup>1017</sup>–, y ello porque, salvo que el vagón haya desaparecido completamente o sea irrecuperable desde el punto de vista jurídico, algo quedará de él que se pueda entregar al poseedor y que representará un valor económico determinado (aunque sea mínimo en comparación con el valor del vagón). Con todo, al contrario de lo que ocurre en las Reglas Uniformes CIM y en el CMR, no se aprecia ninguna diferencia práctica entre pérdidas y averías especialmente graves por cuanto no sólo la indemnización respecto de estas últimas queda limitada a la que se debería en caso de pérdida del vehículo (arts. 4 § 4 *in fine* RU CUV, 23.2 *in fine* CUU)<sup>1018</sup>, sino que, además, el *dies a quo* para el cálculo del plazo de prescripción es idéntico para las averías y las pérdidas (salvo cuando ésta se presume en virtud de los arts. 6 § 1 RU CUV y 20.1 CUU), esto es, el día en que se constate dicha pérdida o avería (arts. 12 § 2 lit. a RU CUV y 33.2 lit. b CUU).

---

*destinatario o puesta a su disposición dentro del plazo de treinta días siguientes a la expiración de los plazos de entrega*”. Cfr. asimismo el artículo 20.1 CMR, de tenor prácticamente idéntico.

<sup>1015</sup> Nada se dice sobre la forma que ha de revestir tal solicitud de búsqueda, pero aun cuando no se presente por escrito, debe poder determinarse la fecha exacta en que pudo conocerse por la empresa ferroviaria. Nada obsta, pues, a admitir la validez de la petición efectuada por correo ordinario (preferentemente certificado o con acuse de recibo), telefax, correo electrónico, e incluso por teléfono, siempre que pueda demostrarse fehacientemente la fecha y el contenido de la comunicación. Una excepción la encontramos en el art. 20.4 CUU (el art. 6 § 1 RU CUV no la contempla), en cuya virtud el titular debe solicitar *por escrito* que sea informado inmediatamente si es hallado el vagón que se había considerado perdido.

<sup>1016</sup> Así también, para el art. 27 CIM/1961, BECKER, D., *Die Haftung der Eisenbahn...*, op.cit., pp. 97 y s.; FINGER, H.-J., *Internationaler Eisenbahnverkehr*, op.cit., p. 72; para el art. 17 CMR, BASEDOW, J., “Übereinkommen...”, op.cit., Art. 17 CMR, nm 12 (pp. 1042 y s.); CLARKE, M., *International Carriage...*, op.cit., ap. 56a (pp. 171 y s.); HAAK, K.F., *The Liability...*, op.cit., p. 200; MARTÍNEZ SANZ, F., *La responsabilidad...*, op.cit., p. 176 y ss.; THUME, K.-H., “Art. 17”, op.cit., nm 70a (pp. 395 y s.). *Contra*, HELM, J.G., *Haftung...*, op.cit., p. 95; ID., *Frachtrecht II*, op.cit., Art. 17 CMR, nm 10 (p. 247).

<sup>1017</sup> Así lo establece expresamente el art. 19.2 CUU, cuando dispone que “[s]i les coûts de réparation du wagon avarié dépassent l’indemnité [en cas de perte], le wagon est considéré comme économiquement non réparable”.

<sup>1018</sup> En esta misma dirección apuntan THUME (“Art. 17”, op.cit., nm 70 [p. 395]) y MARTÍNEZ SANZ (*La responsabilidad...*, op.cit., p. 181), con referencia al art. 25.2 lit. a CMR.



**b) Pérdida de accesorios amovibles y de utillaje**

Ya se ha visto que la pérdida de accesorios amovibles y de piezas de equipamiento del vagón no supone, en rigor, una pérdida parcial del vagón, sino que debe considerarse un tipo de siniestro autónomo en la medida en que ha recibido un tratamiento propio en las Reglas Uniformes CUV y en el Contrato Uniforme de Utilización. A este efecto ha de distinguirse entre accesorios que se hallen inscritos en ambos lados del vehículo<sup>1019</sup> y aquéllos respecto de los que se haya omitido la inscripción, asimilándose el utillaje que se encuentre en el vagón (tuberías de llenado, herramientas, etc.) a los accesorios no inscritos (art. 22.3 CUU). La razón de ser de esta distinción habrá de buscarse en el hecho de que quien controla el vagón antes de la salida del tren y tras la entrega del vehículo a otra empresa ferroviaria sólo podrá constatar la desaparición del accesorio si conoce su existencia, es decir, si sabe por la inscripción que debería acompañar al vagón<sup>1020</sup>.

En función de si el accesorio amovible se halla inscrito en el vagón o no, el fundamento de la responsabilidad de la empresa ferroviaria difiere del régimen general establecido en los artículos 4 § 1 RU CUV y 22.1 CUU. Mientras que, a falta de una indicación expresa en sentido contrario, la culpa de la empresa ferroviaria en caso de pérdida y avería de los accesorios inscritos se presume, será el poseedor quien deba probar positivamente la culpa de aquélla si lo que se pierde son accesorios no inscritos o piezas de equipamiento. Dicha prueba resultará, en una amplia mayoría de los casos, imposible por lo que el artículo 4 § 2 de las Reglas Uniformes CUV declara sin más la irresponsabilidad de la empresa ferroviaria, sin perjuicio de que, en caso de que resulte de aplicación lo dispuesto en el Contrato Uniforme, éste prevalecerá sobre aquéllas (art. 4 § 5 RU CUV).

No acaba de convencer, sin embargo, el hecho de que la inversión de la carga probatoria que, con carácter general, incumbe a la empresa ferroviaria opere también cuando lo que se enjuicia es una avería de los accesorios o equipamientos no inscritos (art. 22.3 CUU). De hecho, el citado artículo 4 § 2 RU CUV sólo hace referencia a la pérdida de los mismos

---

<sup>1019</sup> A éstos se equiparan aquéllos otros que, sin estar inscritos en el vagón, consten en el inventario que acompaña al vagón (art. 4 § 2 RU CUV), pero las partes del CUU han hecho uso de la facultad atribuida en el § 5 de dicho precepto y el acuerdo uniforme sólo contempla los accesorios inscritos en ambos lados del vagón, probablemente para facilitar el control de su existencia sin estar obligado a consultar el inventario.

<sup>1020</sup> Al respecto, HELD, A., *Private Güterwagen...*, op.cit., p. 73.

(con lo que para la avería se aplicaría el régimen probatorio general), y no se aprecia, a nuestro entender, ninguna razón que justifique el abandono del sistema de presunción de culpa<sup>1021</sup>. En particular, al contrario de lo que ocurre en caso de pérdidas, quien controla el vagón puede conocer su existencia y, por ende, constatar las averías que presenten.

### 1.3.2 Averías

Por averías se entiende habitualmente un empeoramiento de la sustancia (externa o interna) de la cosa trasladada de la que resulta una disminución de su valor.<sup>1022</sup> Dada la particular naturaleza del objeto remolcado, el concepto de averías no plantea apenas dudas en cuanto a su alcance en el ámbito que aquí nos interesa, y la empresa ferroviaria responde, por tanto, de todo daño que afecte a la sustancia del vagón. El hecho de que el vagón sea medio de transporte y no mercancía, sin embargo, obliga a matizar en el sentido de que los daños que habitualmente se producen en el vagón como consecuencia de su repetida utilización en el tráfico ferroviario serán de cuenta del poseedor. Es por ello que, en aras de facilitar la distribución del riesgo entre poseedor y empresa ferroviaria, el Anexo 12 al CUU contiene una lista detallada con las averías más frecuentes, distinguiendo entre daños cuya reparación ha de efectuarse por el titular o por su cuenta y aquellos otros en los que los gastos de reparación serán de cuenta de la empresa ferroviaria que esté utilizando el vagón. La diferenciación se efectúa, bien en función de si se detectan o no signos de violencia externa, o bien en atención al tipo de avería y si ésta deriva habitualmente del uso normal del vagón o más bien de un hecho ajeno a la explotación normal del vehículo.

Ahora bien, para los daños de escasa importancia, el artículo 22.4 CUU contiene una regulación particular que, con el fin de minimizar las reclamaciones en caso de averías del vagón, establece una franquicia de 750 euros hasta la que cada una de las partes soporta el

---

<sup>1021</sup> HELD (op. y loc. últ. cit.) parece estimar suficiente la situación tal y como viene regulada hoy día en el CUU. No debe olvidarse, sin embargo, que el citado autor parte de una situación, parecida a la del actual art. 4 § 2 RU CUV respecto de las pérdidas, en la que el ferrocarril estaba exonerado *ex lege* de toda responsabilidad en caso de pérdida o avería de los accesorios no inscritos.

<sup>1022</sup> BASEDOW, J., “Übereinkommen...”, op.cit., Art. 17 CMR, nm 11 (p. 1042); BECKER, D., *Die Haftung der Eisenbahn...*, op.cit., p. 97; CLARKE, M., *International Carriage...*, op.cit., ap. 57 (p. 173); GARRIGUES, J., *Curso...*, T. II, op.cit., p. 226; MARTÍNEZ SANZ, F., *La responsabilidad...*, op.cit., p. 178; NÁNÁSSY, B.V., *Das internationale Eisenbahnfrachtrecht*, op.cit., p. 520; THUME, K.-H., “Art. 17”, op.cit., nm 73 (p. 397).

daño que, según el Anexo 12 al CUU, corre de su cuenta. Sólo si la cuantía del daño excede de 750 euros cabe la posibilidad de que, en última instancia, la reparación sea de cuenta de la contraparte en el contrato. En este sentido, el poseedor podrá recuperar, por la vía de regreso contra la empresa ferroviaria, aquellas cuantías que hubiera desembolsado para la reparación de daños a él asignados si puede probar la concurrencia de culpa por parte de la empresa ferroviaria<sup>1023</sup>. Por su parte, la regulación de los daños cuya cuantía exceda de 750 euros y que estén asignados a la empresa ferroviaria dependerá del resultado al que se llegue en aplicación del artículo 22.1 CUU, esto es, de los criterios generales en materia de responsabilidad de la empresa ferroviaria. Ésta responderá, por tanto, en todos aquellos casos en que no consiga probar que el daño no se produjo por su culpa o, según la opinión aquí defendida, si no demuestra el evento o hecho concreto que, sin serle imputable, causó el daño.

Como se ha visto, esta misma franquicia de 750 euros se aplica respecto de los daños que impidan la circulación del vagón o que dificulten su explotación, por cuanto la empresa ferroviaria puede efectuar las reparaciones cuyo coste no sobrepase dicho límite sin consultárselo al titular del vehículo, salvo en caso de sustitución de zapatas de freno (art. 19, aps. 1 y 3 CUU) que, al tratarse de una consecuencia típica de la utilización normal del vagón, ha de ser soportada por el titular, cualquiera que sea su coste. Esta norma sólo afecta, sin embargo, a las facultades de ordenar la reparación sin contar con el (por lo demás preceptivo) consentimiento del titular, y no a la atribución definitiva del coste de la reparación al poseedor o a la empresa ferroviaria que habrá de regirse por lo dispuesto en el art. 22 CUU (art. 19.7 CUU).

En todos aquellos casos de avería que no resulten cubiertas por el Anexo 12 al Contrato Uniforme (y con ello por el art. 22.4 CUU), la responsabilidad por los daños causados habrá de determinarse de conformidad con lo dispuesto en el artículo 22, apartados 1 y 3 CUU. En particular, la empresa ferroviaria responderá de los daños causados a los accesorios amovibles que se hallen inscritos en el vagón si no puede probar su origen fortuito. Será el poseedor, en cambio, quien deberá probar la concurrencia de culpa por parte de la empresa ferroviaria o de sus auxiliares en caso de avería de los accesorios no inscritos y el utillaje.

---

<sup>1023</sup> Esta última precisión se introdujo al final del proceso de negociación del Contrato Uniforme de Utilización y no figuraba aún en la versión publicada el 1 de enero de 2006.

### 1.4 Causas de exoneración de responsabilidad

En un sistema basado en la responsabilidad por culpa presunta como el diseñado por las Reglas Uniformes CUV y el Contrato Uniforme de Utilización puede parecer paradójico hablar de unas concretas causas de exoneración en tanto en cuanto es éste un término utilizado con mayor frecuencia en aquellos regímenes que se caracterizan, más que por la culpa presunta del deudor, por una presunción de responsabilidad de éste. Ello no obstante, tal y como se ha intentado demostrar al principio del presente capítulo, las diferencias prácticas que separan uno y otro sistemas son mínimas<sup>1024</sup> y que, de acuerdo con un sector autorizado de la doctrina, el deudor cuya culpa se presume al haberse producido el incumplimiento de la obligación de resultado que le incumbía, deberá probar la concreta causa fortuita que lo originó. Por otro lado, no puede negarse que las causas que exoneran de responsabilidad al ferrocarril y se enumeran a título de ejemplo en el artículo 22.2 CUU reproducen de forma bastante fiel la interpretación que de los contratos de matriculación y del RIP ha efectuado la jurisprudencia recaída en esta materia.<sup>1025</sup>

Como también ocurre en las Reglas Uniformes CIM, las “*circonstances que l’E[ntreprise]F[erroviaire] n’était pas en mesure d’éviter et dont elle ne pouvait [sic] éviter les conséquences*” como primera de las causas de exoneración mencionadas expresamente en el artículo 22.2 CUU son las que, en última instancia, definen los límites de la responsabilidad de la empresa ferroviaria<sup>1026</sup>. No puede ocultarse, sin embargo, que una aplicación consecuente de la teoría general de las obligaciones ha de llevar al mismo resultado, y ello

---

<sup>1024</sup> Hasta tal punto que respecto del régimen de responsabilidad consignado (de forma prácticamente idéntica) en las RU CIM y el CMR se hayan defendido posturas contrapuestas. Vid., por todos, HELM, J.G., *Frachtrecht II*, op.cit., Art. 17 CMR, nmm 24 (pp. 253 y ss.) (responsabilidad por culpa presunta); MARTÍN OSANTE, J.M. / MARTÍNEZ BALMASEDA, A., “Responsabilidad del porteador...”, op.cit., pp. 178 y ss. (responsabilidad cuasi-objetiva); MARTÍNEZ SANZ, F., *La responsabilidad...*, op.cit., p. 36 (presunción de responsabilidad); NÁNÁSSY, B.V., *Das internationale Eisenbahnfrachtrecht*, op.cit. (1956), pp. 516 y s. (responsabilidad por riesgo).

<sup>1025</sup> Así, HELD, A., *Private Güterwagen...*, op.cit., p. 63, si bien respecto del citado apartado tercero de las directrices sobre la interpretación de determinadas cuestiones en materia de responsabilidad en relación con la matriculación y utilización de vagones particulares de UIC y UIP. Sin embargo, como se ha visto (*supra*, nota 988), ambos catálogos de causas coinciden en lo esencial.

<sup>1026</sup> En este mismo sentido, para las RU CIM, CLARKE, M. / YATES, D., *Contracts of Carriage...*, op.cit., pp. 169, 173; GÓRRIZ LÓPEZ, C., *La responsabilidad...*, op.cit., pp. 496 y s.; MARTÍN OSANTE, J.M. / MARTÍNEZ BALMASEDA, A., “Responsabilidad del porteador...”, op.cit., pp. 191 y s. Para el CMR, BASEDOW, J., “Übereinkommen...”, op.cit., Art. 17 CMR, nm 3 (p. 1038); HAAK, K.F., *The Liability...*, op.cit., p. 143; KOLLER, I., *Transportrecht*, op.cit., Art. 17 CMR, nmm 19 y ss. (pp. 1276 y ss.); MARTÍNEZ SANZ, F., *La responsabilidad...*, op.cit., pp. 15 y ss.

porque la expresión empleada no es más que un reflejo del principio general según el que “nadie responderá de aquellos sucesos que no hubieran podido preverse, o que, previstos, fueran inevitables” (art. 1.105 Cc). Como ha puesto de manifiesto acertadamente la doctrina<sup>1027</sup>, el dato verdaderamente importante en aras a determinar la inimputabilidad del evento no es la imprevisibilidad (que tampoco se nombra en el art. 22.2 CUU), sino la inevitabilidad del mismo, por cuanto los sucesos previsibles no siempre son también evitables y, viceversa, el evento imprevisible no necesariamente es, a la vez, inevitable.

Ahora bien, la inevitabilidad del suceso como condición para que el deudor pueda exonerarse de la responsabilidad por incumplimiento no puede medirse en abstracto, sino que debe determinarse de conformidad con el ámbito de control de la empresa ferroviaria, en el sentido de que sólo pueden desplegar fuerza exoneratoria aquellos eventos que tengan su origen en un ámbito que se sustrae al control del deudor<sup>1028</sup>. La determinación de cuál sea la concreta esfera de control, sin embargo, ha de efectuarse con recurso a la diligencia exigible al deudor<sup>1029</sup>. Sólo si aplicando la diligencia debida –fijada en la propia obligación o, en su ausencia, la del buen padre de familia, adecuada a la naturaleza de la obligación y que corresponda a las circunstancias de las personas, del tiempo y del lugar<sup>1030</sup>– el suceso es inevitable, podrá exonerarse el deudor.

---

<sup>1027</sup> Por todos, JORDANO FRAGA, F., *La responsabilidad...*, op.cit., pp. 217 y s.

<sup>1028</sup> Se confunde, de esta forma, el caso fortuito y la fuerza mayor en el ámbito de la responsabilidad contractual. Así expresamente, DÍEZ-PICAZO, L., *Fundamentos...*, Vol. II, op.cit., p. 727; con idéntico resultado (sólo eventos externos), DE ÁNGEL YÁGÜEZ, R. / ZORRILLA RUIZ, M.Mª., “La frustración del fin...”, op.cit., pp. 209, 211. También JORDANO FRAGA (*La responsabilidad...*, op.cit., p. 216) recalca que, a efectos de exonerar al deudor, carece de trascendencia la distinción tradicional entre caso fortuito y fuerza mayor. Ello no obstante, la doctrina que se ha ocupado del art. 361 Ccom mantiene la distinción en aras a diferenciar las causas que son inherentes a la explotación de la empresa de transporte y aquellas otras que no lo son. Así, DÍAZ MORENO, A., “El contrato de transporte...”, op.cit., p. 631; GARRIGUES, J., *Curso...*, T. II, op.cit., p. 229; así como la reciente STS núm. 712/2008, de 17 de julio (JUR 2008\249756), FJ 3º. No puede negarse, sin embargo, que el resultado práctico es el mismo: el porteador no responde de aquellos hechos que, aplicando la diligencia debida, eran inevitables. Sobre esta cuestión, con carácter general respecto de la responsabilidad por culpa presunta, vid. asimismo HELM, J.G., *Haftung...*, op.cit., p. 110.

<sup>1029</sup> DÍEZ-PICAZO, L., *Fundamentos...*, Vol. II, op.cit., p. 727. En sentido parecido se expresan BADOSA COLL y JORDANO FRAGA. Para el primero (*La diligencia...*, op.cit., p. 685), evitabilidad y culpa son expresiones equivalentes, en el sentido de que estaba en manos del deudor que la infracción no se hubiera producido. El segundo (*La responsabilidad...*, op.cit., pp. 217 y ss.) tiene en cuenta, para medir la inevitabilidad, la conducta del deudor, confrontándola con la diligencia por él debida en la obligación concreta.

<sup>1030</sup> Parece que así deban conjugarse los dos apartados del art. 1.104 Cc, en el sentido de que el modelo de diligencia es el del buen padre de familia, aplicado en función de la naturaleza de la obligación y de las circunstancias de su cumplimiento. Así, BADOSA COLL, F., *La responsabilidad...*, op.cit., pp. 292 y ss.; LACRUZ BERDEJO, J.L., ET AL., *Elementos de Derecho civil*, Tomo II, Vol. 1º, op.cit., p. 170.

Desde esta perspectiva puede explicarse coherentemente la responsabilidad de la empresa ferroviaria como consecuencia del incumplimiento del deber de emplear la diligencia debida en la custodia del vagón que le fue encomendado para su traslado. Pero de ello se infiere asimismo que, aun cuando no se hubieran mencionado las demás causas de exoneración, la empresa ferroviaria quedaría, en caso de que aquéllas se verificaran, igualmente liberada de la responsabilidad que inicialmente le incumbe en virtud de la presunción de culpa que pesa sobre ella<sup>1031</sup>, siempre y cuando se produzcan en un ámbito extraño a su esfera de control. La importancia de la causa general de las circunstancias inevitables cuyas consecuencias no puedan ser obviadas y la interrelación entre ésta y las demás causas descritas en el artículo 22.2 CUU se ve con meridiana claridad en la exoneración por culpa de terceros (art. 22.2 2ª alt. CUU).

Obviamente, no a todo hecho culposo de terceros puede atribuirse eficacia exoneradora sino que, por el contrario, aquél debe presentarse como inevitable aplicando la diligencia debida. Es por ello que la referencia a la culpa de un tercero como causa de exoneración no sólo es superflua, sino que puede llevar a confusión; el hecho culposo de una persona extraña al contrato de utilización sólo puede considerarse fortuito cuando es inevitable para la empresa ferroviaria, tanto en sí mismo considerado como respecto de sus consecuencias<sup>1032</sup>. Únicamente puede atribuirse cierto valor autónomo a su mención específica, con el fin de esclarecer la relación entre el poseedor y las diferentes empresas ferroviarias que intervienen en la operación de desplazamiento del vagón, en la medida en que incide sobre una cuestión a que aludimos al analizar las partes en el contrato de remolque: al contrario de lo que ocurre en el llamado transporte sucesivo o acumulativo, la empresa ferroviaria que entregue el vagón a su titular no responde frente a éste de los daños causados durante el período en el que el vehículo se encontraba bajo la custodia de otra empresa ferroviaria que le hubiera precedido en la cadena de utilización, siempre y cuando pueda exonerarse probando la culpa de ésta (o, con las matizaciones antes expuestas, la ausencia de

---

<sup>1031</sup> En sentido parecido se expresa, para el antiguo § 454 HGB, BLASCHCZOK (“Siebenter Abschnitt...”, op.cit., § 454 HGB, nm 12 [p. 1324]), para quien “versteht sich von selbst, daß die übrigen [...] als haftungsprivilegiert genannten Gefahrumstände [...] keine gegenüber dem Gefahrumstand der «höheren Gewalt» wirklich gedanklich selbständige Bedeutung haben können”, si bien reconoce que tienen un indudable valor a la hora de esclarecer qué hechos pertenecen a la esfera de riesgos a soportar por el ferrocarril.

<sup>1032</sup> A ello parece apuntar RODIÈRE (*Droit des transports*, op.cit., p. 61) cuando exige la concurrencia de culpa *exclusiva* por parte del tercero. Sobre la posibilidad de considerar el hecho de un tercero como caso fortuito vid., asimismo, DÍEZ-PICAZO, L., *Fundamentos...*, Vol. II, op.cit., p. 741.

culpa por su parte, art. 24.1 CUU). Y ello porque, con la finalización del desplazamiento contratado o, en su caso, la cesión del contrato de remolque, el primer porteador deja ser parte en el contrato, convirtiéndose así en tercero respecto de la relación entre el titular y la empresa ferroviaria demandada. Al mismo resultado se llega, sin embargo, aplicando la normativa general en materia de incumplimiento de la obligación contraída. También entrarían dentro del concepto de culpa de terceros los daños causados al vagón por el cargador/expedidor o el destinatario (de la mercancía cargada en el vagón) distinto del poseedor a la hora de realizar las operaciones de carga y de descarga, si éstas no incumbían, en virtud del contrato de transporte, a la empresa ferroviaria.

Lo mismo puede predicarse de las dos restantes causas de exoneración, esto es, la culpa del poseedor y el mantenimiento insuficiente del vagón. En realidad, la mayoría de los supuestos que cabría incluir en la noción de culpa del poseedor son alcanzados, con mayor rigor técnico, por la de “*entretien insuffisant par le détenteur lorsque l’E[ntreprise]F[erroviaire] prouve qu’elle a utilisé le wagon et l’a contrôlé sans commettre erreur*”. Su valor es, pues, residual y cubrirá principalmente, pero no sólo, aquellos casos que, en las Reglas Uniformes CIM y el CMR, se agrupan bajo el término de la “*orden del [derechohabiente] que no se derive de una falta del transportista*” (arts. 23.2 RU CIM, 17.2 CMR). Al contrario de lo que ocurre en el transporte de mercancías<sup>1033</sup>, sin embargo, para que una instrucción del poseedor resulte cubierta por la causa de exoneración del artículo 22.2 4ª alt. CUU, ésta ha de ser negligente y, si no lo fuera, la empresa ferroviaria sólo podrá exonerarse si ha empleado, en la ejecución de la misma, la diligencia que le era exigible en virtud del contrato de remolque (art. 22.2 1ª alt. CUU).

Para que la conducta del poseedor exonere de responsabilidad a la empresa ferroviaria, aquélla ha de ser, pues, negligente o, lo que es lo mismo, no corresponderse con la diligencia que le es exigible en el cumplimiento de sus propias obligaciones. Como quiera que nada se

---

<sup>1033</sup> Aquí no se exige la concurrencia de culpa por parte del derechohabiente, puesto que, en caso contrario, se trataría de una causa superflua por confundirse con la que alude a la culpa del derechohabiente. Así, BECKER, D., *Die Haftung der Eisenbahn...*, op.cit., pp. 103 y s.; GÓRRIZ LÓPEZ, C., *La responsabilidad...*, op.cit., p. 494; LOEWE, R., *Commentary on the Convention of 19 May 1956 on the Contract for the International Carriage of Goods by Road (CMR)*, UNECE, Ginebra 1975, ap. 151 (p. 43); MARTÍN OSANTE, J.M. / MARTÍNEZ BALMASEDA, A., “Responsabilidad del porteador...”, op.cit., p. 189; MARTÍNEZ SANZ, F., *La responsabilidad...*, op.cit., p. 191; NÁNÁSSY, B.V., *Das internationale Eisenbahnfrachtrecht*, op.cit., p. 528.

dice sobre la diligencia a emplear por el poseedor, será la de grado medio<sup>1034</sup>, esto es (en España), la del buen padre de familia, adecuada a la naturaleza y las circunstancias concretas de la obligación (art. 1.104 Cc). Es por ello que serán de cuenta del poseedor todos los daños que tengan su origen en un hecho u omisión que, por contravenir la diligencia de un buen padre de familia, supone la vulneración culposa de cualquiera de las obligaciones que le incumben en virtud del contrato de remolque<sup>1035</sup>. Definida así la culpa del poseedor, la empresa ferroviaria podrá exonerarse con recurso a esta causa de exoneración en aquellos supuestos, no referidos al mantenimiento (por parte del poseedor) y control (por parte de la empresa ferroviaria) del vagón<sup>1036</sup>, que estén relacionados, por ejemplo, con la información que sobre el vagón facilita el poseedor<sup>1037</sup> o con las mercancías cargadas en el vagón, si el poseedor actúa como cargador respecto de éstas<sup>1038</sup>.

Más interés reviste en la práctica la tercera causa de exoneración, en cuya virtud la empresa ferroviaria puede eludir su responsabilidad si prueba que el daño es debido al mantenimiento insuficiente del vagón por parte del poseedor y que ella misma no ha incurrido en culpa a la hora de utilizar y controlar el vagón. No se trata, pues, de un supuesto de daños con causa ignota, sino que debe probarse positivamente que el daño es debido a un defecto o vicio propio del vagón. Para determinar los deberes que incumben a la empresa ferroviaria con respecto al control del vagón –esto es, el patrón de diligencia a aplicar a la hora de determinar la inevitabilidad del siniestro– ha de recurrirse al citado artículo 12 CUU que,

---

<sup>1034</sup> Al respecto vid., entre nosotros, GÓRRIZ LÓPEZ, C., *La responsabilidad...*, op.cit., p. 492; MARTÍN OSANTE, J.M. / MARTÍNEZ BALMASEDA, A., “Responsabilidad del porteador...”, op.cit., pp. 187 y s.; MARTÍNEZ SANZ, F., *La responsabilidad...*, op.cit., p. 189.

<sup>1035</sup> Ello, se dice, deriva sin más del principio general según el que nadie puede fundar su acción de responsabilidad en la propia culpa. Así, CHAMAY, CH., *La responsabilité des Chemins de fer en cas de pertes, avaries ou retards*, 2ª ed., Librairie Philippe Dürer, Ginebra 1930, p. 69; NÁNASSY, B.V., *Das internationale Eisenbahnfrachtrecht*, op.cit., p. 526; ROSENTHAL, E., *Internationales Eisenbahn-Frachtrecht*, op.cit., p. 191. Parece más correcto, sin embargo, calificar el hecho del derechohabiente como evento que excluye la responsabilidad del deudor por incumplimiento. Así, Díez-PICAZO, L., *Fundamentos...*, Vol. II, op.cit., pp. 375 y s.; LACRUZ BERDEJO, J.L., ET AL., *Elementos de Derecho civil*, Tomo II, Vol. 1º, op.cit., p. 176.

<sup>1036</sup> En estos casos, el patrón de diligencia exigible al poseedor y a la empresa ferroviaria, respectivamente, es distinto. Sobre esta cuestión se volverá al analizar la causa de exoneración correspondiente.

<sup>1037</sup> Podría pensarse, en particular, en la omisión de datos acerca del modo de ejecutar correctamente los trabajos de mantenimiento en ruta del vagón, o relativos al modo de realizar las operaciones de carga y descarga del vagón, si su ejecución correspondía al ferrocarril.

<sup>1038</sup> Cfr. los ejemplos citados por FINGER (*Internationaler Eisenbahnverkehr*, op.cit., p. 73) que, si bien referidos al transporte de mercancías, son trasladables al ámbito que aquí nos interesa: sobrecarga del vagón, falta de cumplimiento con las normas en materia de seguridad de mercancías peligrosas, o la carga o estiba incorrecta.



conjuntamente con lo dispuesto en el Anexo 9 al CUU, delimita las obligaciones de comprobación que pesan sobre aquélla. En este sentido, conviene recordar que, si bien la diligencia a aplicar en la utilización del vagón es la de un buen padre de familia<sup>1039</sup>, la pericia exigible en las operaciones de control del estado del vehículo excede de la diligencia media en tanto en cuanto éstas son efectuadas por expertos contratados por las empresas ferroviarias con este fin, y el propio artículo 12 CUU advierte que la comprobación no puede ser menos rigurosa respecto de los vehículos proporcionados por poseedores distintos de la empresa ferroviaria que efectúa el control. El patrón de diligencia será, por tanto, acentuado respecto del habitual y se corresponderá con el de un profesional experto<sup>1040</sup>, máxime cuando el elemento en cuestión afecte a la seguridad en la circulación.

Así se explica con facilidad que el mantenimiento defectuoso por parte del poseedor sólo exonera a la empresa ferroviaria si ésta consigue demostrar que no ha vulnerado las obligaciones que le incumbían respecto del control del vagón (art. 22.2 3ª alt. CUU), y que el poseedor no podrá alegar un vicio oculto del vagón para hacer responder a aquélla (art. 22.2 *in fine* CUU). La distinción ha de establecerse, por ello, en función de si el vicio del vehículo era o no detectable por la empresa ferroviaria en ejercicio de sus funciones de control, siendo éstas más intensas si se trata de aspectos que atañen a la seguridad de la circulación. Así, la empresa ferroviaria no podrá exonerarse si los vicios del vagón que causaron el siniestro eran aparentes y si el experto encargado del control debía haberlos detectado durante los controles rutinarios efectuados en todos los vagones que conforman el convoy, ni tampoco si dicho daño no era detectable (todavía) a la hora de efectuarse el control reglamentario<sup>1041</sup> pero se manifiesta de forma visible durante la utilización del vagón<sup>1042</sup>.

---

<sup>1039</sup> Así, serán de cuenta del poseedor todos aquellos daños que se causen al vagón en el transcurso normal del remolque, en particular, aquellos que sean debidos a golpes durante las maniobras en relación con el vehículo que no excedan de lo habitual en este tipo de operaciones.

<sup>1040</sup> La necesidad de que sea un experto quien realice el control reglamentario del vagón se desprende de lo dispuesto en el apartado 2.3 de las *Conditions pour la visite technique d'échange des wagons* del Anexo 9 al CUU, de acuerdo con el que los inspectores deben haberse formado en un taller de mecánica o de electrotécnica y poseer los conocimientos siguientes: en el mantenimiento de vagones; en la construcción y el funcionamiento de los vagones; en la construcción y el funcionamiento de los frenos; en la evaluación técnica de averías y anomalías que presenten los vagones y su carga, así como su impacto sobre la explotación; sobre la seguridad de la carga de acuerdo con las directrices de carga; y sobre el intercambio de vagones entre empresas ferroviarias y los acuerdos pertinentes. Además, dichos inspectores deberán participar en acciones de formación continua.

<sup>1041</sup> Estos daños exoneran, en principio, a la empresa ferroviaria, pero la prueba de que el daño aún no existía en el momento de realizarse la comprobación incumbe a aquélla, por lo que, dada la dificultad de tal

Por el contrario, la empresa ferroviaria estará liberada de su responsabilidad si el siniestro es debido a un vicio o daño oculto del vagón<sup>1043</sup>, y el vicio ha de considerarse oculto si no podía detectarse por un experto en la materia durante el control reglamentario que efectúa el ferrocarril.<sup>1044</sup> El hecho de que la matriculación ya no se efectúe por el propio ferrocarril matriculador sino por una entidad independiente, sin embargo, hace que la jurisprudencia recaída en materia de daños causados al vagón con anterioridad a la modificación del sistema de admisión a la circulación no pueda traerse a colación sin más para explicar el reparto del riesgo bajo el régimen vigente hoy día. En este sentido cabe afirmar que el control inicial de la aptitud para circular, así como los controles periódicos previstos en el plan de mantenimiento, no son realizados ya por ninguna empresa ferroviaria<sup>1045</sup>, sino por la autoridad administrativa correspondiente o por talleres

---

prueba, será difícil que se exonere el ferrocarril remolcador. Así también, HELD, A., *Private Güterwagen...*, op.cit., p. 66.

<sup>1042</sup> Éste era el caso decidido por el Tribunal de Commerce de Bruselas en una sentencia de 2 de diciembre de 1965 (en: *Z.Int.Eisenb.*, vol. 75 [1967], pp. 108 y ss.), donde el daño en el vagón que más adelante causó su descarrilamiento debió detectarse por la forma de manifestarse: humo y olor peculiar, color rojo típico de un sobrecalentamiento, ruido característico. Cfr. asimismo la anterior sentencia, del mismo Tribunal y con tenor idéntico, de 6 de agosto de 1964 (en: *Z.Int.Eisenb.*, vol. 73 [1965], pp. 296 y ss. [1<sup>er</sup> asunto]), confirmado por la Cour d'appel de Bruselas en una sentencia de 23 de junio de 1965 (en: *Z.Int.Eisenb.*, vol. 73 [1966], pp. 243 y ss. [1<sup>er</sup> asunto]).

<sup>1043</sup> Así, la sentencia de la Cour de Cassation francesa de 14 de junio de 1976 (*Bulletin des arrêts de la Cour de Cassation, Chambres civiles*, IV, 1976, n° 201, pp. 174 y s.), quien entiende que el vicio que causó la ruptura del eje era oculto y que –ello es más discutible– el titular del vagón no demostró la concurrencia de culpa de la S.N.C.F. a la hora de verificar el estado del vehículo durante un control exhaustivo efectuado dos meses antes del accidente. Por su parte, la sentencia del mismo Tribunal de 7 de noviembre de 1973 (*La semaine juridique*, II, 1974, núm. 17771, con nota afirmativa de RODIÈRE) entiende que el vicio es oculto si no puede detectarse con los medios que se correspondían, en el momento de efectuarse el control, con el estado de la técnica (la S.N.C.F. no detectó la fisura con una prueba de magnetoscopia que representaba la prueba estándar en la época, cuando la realización de una gamagrafía o una radiografía – que habían sustituido a la magnetoscopia en el momento de ventilarse el procedimiento judicial– hubiera revelado el daño). Finalmente, también en su sentencia de 5 de octubre de 1982 (*Z.Int.Eisenb.*, vol. 92 [1982], pp. 138 y ss.), la Cour de Cassation exonera de responsabilidad a la S.N.C.F. por entender que el vicio era oculto y no podía detectarse durante los controles efectuados por ésta.

<sup>1044</sup> En este sentido también, HELD, A., *Private Güterwagen...*, op.cit., p. 67. Así, el Tribunal Federal suizo decidió en una sentencia de 28 de octubre de 1941 (en: *Z.Int.Eisenb.*, vol. 50 [1942], pp. 139 y ss., en particular, p. 148) que no le era exigible a la persona encargada de efectuar el control que se deslice por debajo del vagón para comprobar si una cápsula de cierre de una tubería de escape se hallaba cerrada o no.

<sup>1045</sup> Sobre este particular, con anterioridad a la reforma, vid. la citada SBGH de 27 de enero de 1967 (Ib ZR 164/64, *LexisNexis* RB 1967, 11990), que condena al ferrocarril, *inter alia*, por no haber realizado, después de una reparación efectuada en sus propios talleres, la preceptiva prueba de presión de un vagón cisterna; la citada sentencia de la Cour de Cassation francesa de 7 de noviembre de 1973 (*La semaine juridique*, II, 1974, núm. 17771), que parte de la necesidad de que la S.N.C.F. supervise los trabajos en la infraestructura del vagón, aunque éstos fueran ejecutados en talleres privados, sin perjuicio de que, después, exonera al ferrocarril porque, como se ha visto, el defecto no era detectable con los medios empleados en la época. Con carácter general, la jurisprudencia y doctrina en Francia han venido defendiendo que el mantenimiento de la infraestructura incumbía al ferrocarril, el de la superestructura al titular del vagón, sin perjuicio de que

homologados por ésta. Es por ello que la utilización de materiales inadecuados<sup>1046</sup> y la falta de detección de vicios durante el control previo a la emisión del permiso de circulación efectuado por la Administración no perjudica ya a la empresa ferroviaria bajo cuya custodia se encuentre el vagón en el momento del siniestro.

Pero incluso en el caso de que la empresa ferroviaria proceda, en virtud del artículo 19 CUU, a la reparación del vagón, el hecho de que lo haga en sus propios talleres no necesariamente compromete la responsabilidad de aquélla, puesto que el vagón puede ser entregado para su remolque a otras empresas ferroviarias. En este caso, y presentándose un defecto no detectable durante un control reglamentario del ferrocarril utilizador, pero sí por la empresa ferroviaria que lo reparó en sus propios talleres, el daño será, *prima facie*, de cuenta del poseedor, sin perjuicio del derecho de recurso que pueda corresponderle contra la empresa ferroviaria que se encargó de la reparación.

Concluyendo puede decirse que la alocación de los riesgos por pérdidas y averías del vagón resulta más sencilla con recurso al actual régimen de responsabilidad consignado en el Contrato Uniforme de Utilización, puesto que, con independencia de los resultados que arrojen los controles efectuados por los órganos encargados de efectuar las inspecciones oficiales, la empresa ferroviaria sólo responderá si el vicio que causó el concreto siniestro pudo ser detectado durante el control reglamentario con ocasión de la aceptación del vagón para su remolque. Sólo en el caso de que la empresa ferroviaria bajo cuya custodia se

---

los gastos debían asumirse siempre por el titular. Así, DURAND, P.M.-F., *Droit et pratique des transports terrestres*, C.A.E.L., París 1971, p. M<sup>4</sup>, HÉMARD, J., “Le mandat commercial...”, op.cit., núm. 1160 (p. 525); RODIÈRE, R., *Droit des transports*, op.cit., ap. 50 (p. 57); sentencias de la Cour de Cassation francesa de 18 de mayo de 1954 (en: *Z.Int.Eisenb.*, vol. 63 [1955], pp. 187 y s.); del Tribunal de Commerce de Montluçon de 23 de mayo de 1939 (en: *Z.Int.Eisenb.*, vol. XLVIII [1940], pp. 341 y ss., en particular, 343 y s.); y, en Bélgica, del Tribunal de commerce de Bruselas de 6 de agosto de 1964 (en: *Z.Int.Eisenb.*, vol. 73 [1965], pp. 296 y ss., 298 y ss.).

<sup>1046</sup> Recuérdese que, de acuerdo con la regulación anterior (cfr., en España, el art. 13 de la *Reglamentación de vagones particulares*), la fabricación del vagón debía realizarse con sumisión a las especificaciones establecidas para el material del ferrocarril con el que debía matricularse. Es por ello que la jurisprudencia ha declarado la responsabilidad del ferrocarril por errores de construcción del vagón, si éste se fabricó de acuerdo con las indicaciones de aquél. En este sentido, la Cour de Cassation francesa entendía que el ferrocarril no podía exonerarse en atención a la existencia de un vicio oculto de un vehículo cuyos planos y construcción había aprobado (sentencia de 26 de marzo de 1923, en: *Recueil Dalloz*, 1923, 1<sup>ère</sup> partie, pp. 141 y ss. [4º asunto] = *Gazette du Palais*, 1923, I, núm. 136 [p. 702]). Por su parte, el Tribunal de commerce de Bruselas (sentencia de 6 de agosto de 1964, en: *Z.Int.Eisenb.*, vol. 73 [1965], pp. 298 y ss. [2º asunto], confirmado por sentencia de la Cour d’appel de Bruselas de 23 de junio de 1965, en: *Z.Int.Eisenb.*, vol. 73 [1966], pp. 245 y ss. [2º asunto]) condena al ferrocarril por cuanto el eje cuya fractura causó el siniestro fue construido según las indicaciones de aquél.

produzca el siniestro hubiera procedido con anterioridad a realizar, en virtud de la habilitación expresada en el artículo 19, las reparaciones oportunas para garantizar la aptitud del vehículo para circular en sus propios talleres, podrá exigírsele una diligencia mayor a la hora de efectuar las revisiones necesarias antes de poner el vehículo de nuevo en circulación. Si bien el Contrato Uniforme de Utilización está pensado primera y principalmente para integrar los contratos de remolque internacional de vagones, la distribución de los riesgos y de la carga de la prueba se ajusta plenamente al sistema de responsabilidad contractual previsto en el Código civil español, por lo que su aplicación a los contratos de ámbito interno no plantea, a nuestro entender, ninguna duda acerca de su validez.

Con todo, una reflexión ulterior merece el resultado que arroja la distribución de la carga de la prueba en los remolques en que intervengan dos o más empresas ferroviarias. En este caso, el hecho de que sea la empresa ferroviaria que tenga el vagón bajo su custodia en el momento de detectarse la pérdida o la avería quien deba probar que el hecho causante del siniestro no le es imputable (art. 24.1 CUU) hace que ésta responda en todos aquellos casos en que la causa del daño permanece ignota, pero también cuando no puede determinarse a cuál de las empresas ferroviarias intervinientes es imputable el hecho dañoso (v.gr. un golpe inusualmente fuerte durante las operaciones de maniobra del vagón). En ausencia de una norma parecida a la del artículo 50 §1 lit. c RU CIM<sup>1047</sup>, la empresa ferroviaria que reciba el vagón de otra que le preceda en la cadena de utilización hará bien en efectuar el control del estado del vagón con rigor, haciendo constar todas las averías que presente el vehículo antes de aceptarlo para su traslado, so pena de responder de daños que, en principio, no le son imputables.<sup>1048</sup>

---

<sup>1047</sup> Dispone el citado precepto que “*si no puede probarse que el daño ha sido causado por uno o varios transportistas determinados, se repartirá la carga de la indemnización entre todos los transportistas que hayan participado en el transporte, a excepción de aquellos que demuestren que no fueron causantes del daño producido; el reparto se hará proporcionalmente a la parte del precio del transporte que corresponda a cada uno de los transportistas*”.

<sup>1048</sup> FURRER, en una conferencia bajo el título “Der allgemeine Wagenverwendungsvertrag”, pronunciada en el simposio *Neues Recht für die Schiene* (organizado por la Deutsche Logistik-Zeitung [DVZ] el 21 de septiembre de 2005 en Berlín), pone de relieve que se denota una tendencia en la práctica a controlar los vagones sólo una vez, al inicio del desplazamiento. Las demás empresas ferroviarias que siguen en la cadena de utilización, por su parte, se hacen cargo del vehículo sin proceder a un nuevo control del vehículo. Dada la configuración del régimen de responsabilidad en el CUU, este modo de proceder, sin embargo, no perjudica al poseedor sino, en todo caso, a la empresa ferroviaria que omite el control.

### 1.5 Daño resarcible y cuantía de la indemnización

El artículo 4 § 3 RU CUV dispone que la indemnización en caso de pérdida del vagón o de los accesorios (inscritos o no) “*queda limitada, con exclusión de cualesquiera otros daños y perjuicios, al valor usual del vehículo o de sus accesorios en el lugar y en el momento de la pérdida*”, y concluye que “[s]i fuera imposible comprobar el día y el lugar de la pérdida, la indemnización quedará limitada al valor usual en el día y el lugar en que el vehículo haya sido confiado para su utilización”. No obstante, de acuerdo con el § 5 del mismo precepto, su contenido es de derecho dispositivo, y las partes del Contrato Uniforme de Utilización han hecho uso de su facultad de modificar el tenor de la norma en los artículos 20.3 y 23.1 CUU. De conformidad con estas cláusulas, la cuantía de la indemnización ha de calcularse con recurso al Anexo 5 al CUU que prevé dos métodos distintos de determinar el monto del importe debido por la empresa ferroviaria.

El primero de ellos consiste en la prueba positiva del valor residual del vehículo perdido. Nada se dice, sin embargo, acerca de cómo ha de efectuarse el cálculo, por lo que, a nuestro entender, nada obsta a que dicho valor residual sea calculado en el momento del siniestro, pero en el lugar donde se halle establecido el poseedor<sup>1049</sup>. Lo mismo cabe predicar del segundo método de calcular la indemnización, en cuya virtud el monto se determina según el coste de reposición del vehículo como valor a tanto alzado (*calcul forfaitaire, pauschalierte Berechnungsmethode, flat-rate calculation*), de acuerdo con el peso del vagón<sup>1050</sup> y una depreciación fija del 4 % anual (hasta una depreciación máxima del 80 % del coste de

---

<sup>1049</sup> Ello se desprende del párrafo segundo del Anexo 5, cuando se dice que el cálculo se efectuará atendiendo a “*la valeur résiduelle avec justification du dommage réel*” por cuanto, en nuestra opinión, el “daño real” se corresponde con el que sufre el poseedor en el lugar de su establecimiento. Desde un punto de vista de justicia material, sin embargo, quizás sea preferible calcular el valor del vehículo en atención al valor residual que tenga el vagón en el lugar del accidente (como así lo prevén las Reglas Uniformes CUV), puesto que la empresa ferroviaria bajo cuya custodia se encuentre el vehículo no tiene por qué conocer el nivel de precios en el país donde el poseedor tenga su establecimiento. Por otro lado, no puede negarse que las razones que impulsaron a los redactores de las Reglas Uniformes CIM y del CMR a tomar como referencia el valor de las mercancías en el lugar de la aceptación para su transporte (arts. 30 § 1 RU CIM, 23.1 CMR) no se dan en la utilización de vagones particulares como medio de transporte, en la medida en que su remolque no obedece a la idea de alcanzar un precio mayor en el lugar de destino. Es por ello que la decisión por un criterio u otro no es tan decisivo a la hora de fijar la indemnización en caso de pérdida del vagón.

<sup>1050</sup> Se parte del coste de reposición del vehículo o bogie, que se calcula en función del precio por kilogramo de un vagón o bogie nuevo que sea similar o comparable al que se hubiera perdido o destruido, multiplicado por el peso propio del vagón o del bogie desaparecido.

reposición)<sup>1051</sup>. La indemnización por pérdida quedará limitada, pues, al resarcimiento por equivalente en metálico del daño directo causado al vagón<sup>1052</sup>.

Al contrario de lo que ocurre en las Reglas Uniformes CIM y en el CMR<sup>1053</sup>, sin embargo, es acumulable a la indemnización debida en caso de pérdida la cantidad que la empresa ferroviaria deba en concepto de privación de uso (*privation de jouissance*, *Nutzungsausfall*, *loss of use*) del vagón (art. 13.3 *in fine* CUU). Aunque la cuestión está regulada de forma deficiente en el Contrato Uniforme de Utilización, de la conjunción de los artículos 13.3 y 20.4 *a contrario* CUU<sup>1054</sup> se infiere que la cantidad que la empresa ferroviaria deba desembolsar en este último concepto se calculará sobre la base de un período que finaliza con el pago de la indemnización por pérdida del vagón. Nada se dice, sin embargo, acerca del *dies a quo*, por lo que entendemos que el período indemnizable comienza el día siguiente (art. 63.1 Ccom) al que figura como día final del plazo para efectuar el remolque, calculado de conformidad con el artículo 13.1 CUU. La solución no puede ser distinta en caso de que el vagón se presuma perdido, puesto que el apartado tercero del mismo precepto se limita a disponer que la indemnización se devenga desde el momento en que se sobrepasa el

---

<sup>1051</sup> A ello se añade una cuantía fija de 2.000 euros para cubrir los gastos de determinación del daño, así como, en su caso, una cantidad determinada si el vagón fue modernizado o reconstruido. Por su parte, los gastos de devolución de un vagón considerado *constructive total loss* de acuerdo con el art. 19.2 CUU quedarán limitadas al 10 % de la depreciación calculada de conformidad con el ap. 2.a) del Anexo 5. En el ámbito del transporte internacional de mercancías por carretera, no parece que los gastos de determinación del daño y de restitución de las mercancías dañadas al cargador sean indemnizables en virtud del art. 23.4 CMR. Así, con detalle, THUME, K.-H., “Art. 23”, en: ID. (Dir.), *Kommentar zur CMR*, op.cit., nm 31 y ss. (pp. 628 y ss.). Vid. también BASEDOW, J., “Übereinkommen...”, op.cit., Art. 23 CMR, nmm 34, 41 (pp. 1131, 1135), así como doctrina y jurisprudencia ahí citada (notas 129, 178 y 192); MARTÍNEZ SANZ, F., *La responsabilidad...*, op.cit., p. 390 y 393, y doctrina y jurisprudencia ahí citada (notas 228, 235).

<sup>1052</sup> No puede solicitarse la restitución *in natura*, y así se desprende de los arts. 4 § 1 RU CUV y 23.1 (en relación con el Anexo 5) CUU. Para la situación bajo las condiciones alemanas de matriculación vid., en idéntico sentido, la SOLG Francfort del Meno de 29 de junio de 1948, en: *Z.Int.Eisenb.*, vol. 57 (1949), pp. 342 y ss., con nota afirmativa de la OCTI, por entender que la restitución *in natura* supondría un quebrantamiento de las reglas sobre limitación de la responsabilidad en caso de pérdida del vagón.

<sup>1053</sup> La imposibilidad de acumular las indemnizaciones por pérdida y por retrasos en la entrega se halla regulada de forma expresa en el art. 33 § 2 RU CIM (respecto del –idéntico– art. 43 RU CIM/1980 vid. SPERA, K., *Internationales Eisenbahnfrachtrecht*, op.cit., p. 43.5), pero tal imposibilidad se defiende asimismo con respecto a los 17 y 23 CMR, puesto que la ejecución de la operación de transporte se hace, debido a la pérdida de la mercancía, imposible. Así, BASEDOW, J., “Übereinkommen...”, op.cit., Art. 17 CMR, nm 93 (p. 1075); con idéntico resultado, MARTÍNEZ SANZ, F., *La responsabilidad...*, op.cit., pp. 171, 429.

<sup>1054</sup> El art. 13.2 *in fine* CUU dispone que la privación de uso “*est comprise dans l’indemnité en cas de perte accordée selon les articles 20.3 y 23.1*”, mientras que el art. 20.4 *in fine* CUU, en sede de presunción de pérdida del vagón, establece que “[l]a période comprise entre le paiement de l’indemnité pour perte du wagon et la restitution de celle-ci par le détenteur ne donne lieu à aucune indemnité pour privation de jouissance”.

plazo de remolque del vagón, con independencia de cuándo se formule la petición de búsqueda del vagón.

En el caso de averías en el vagón, en los bogies o en los accesorios amovibles, la indemnización queda limitada igualmente al daño directo, si bien no se toma como referencia la depreciación del vehículo<sup>1055</sup> sino el coste de su reparación (arts. 4 § 4 RU CUV, 23.2 CUU). La adopción de este criterio parece sumamente acertada, porque facilita la determinación del daño indemnizable, y no puede dar lugar a un quebrantamiento del sistema de limitaciones de la responsabilidad de la empresa ferroviaria por cuanto, en primer lugar, la avería cuyo coste de reparación sobrepasa el valor residual del vagón se considera pérdida<sup>1056</sup> y, en segundo lugar, la indemnización en caso de daños al vehículo se limita a la cuantía que se deba en concepto de pérdida (arts. 4 § 4 *in fine* RU CUV, 23.2 *in fine* CUU).

Dudas plantea, también aquí, la indemnización por privación de uso calculada de conformidad con el artículo 13.3 CUU y el Anexo 6 al mismo, debida en caso de que se sobrepase el plazo para remolcar el vagón y compatible, a tenor del mismo artículo 13.3 CUU, con el resarcimiento por averías. Al contrario de lo que ocurre en los supuestos de pérdida presunta, no se presenta dudosa la determinación del *dies a quo* del período indemnizable por fijarse éste en el día siguiente al de la suspensión de la circulación, ni tampoco el *dies ad quem* como momento en que el vagón se pone en circulación tras efectuarse la reparación correspondiente<sup>1057</sup>, pero sí su pertinencia y limitación en caso de averías graves. Y ello porque el citado artículo 13.3 CUU dispone que la suma de la indemnización por privación de uso y la que se deba en concepto de avería no podrá superar la cuantía debida en caso de pérdida, pero no especifica si esta última comprende o no, a su vez, la privación de uso.

A la vista del tenor de la norma (“[la indemnización por privación de uso] *est comprise dans l’indemnité en cas de perte*”), probablemente habría que contestar en sentido

---

<sup>1055</sup> Como sí ocurre en los arts. 32 § 1 RU CIM, 25.1 CMR y 364 Ccom.

<sup>1056</sup> A ello apunta el art. 19.2 CUU, cuando establece que “[s]i les coûts de réparation du wagon avarié dépassent l’indemnité calculée selon l’Annexe 5, le wagon est considéré comme économiquement non réparable”.

<sup>1057</sup> La compensación no se basa, curiosamente, en la existencia de un retraso con respecto al plazo de remolque, sino en el mero hecho de que la circulación se suspende en atención a una avería imputable a la empresa ferroviaria (ap. 3 del Anexo 6 al CUU). Es por ello que, paradójicamente, podrá solicitarse el pago de aquélla aun cuando el vagón arriba a tiempo a la estación de destino.

positivo, esto es, que la suma de las indemnizaciones por avería y por privación de uso no puede superar la de las que se deban en concepto de pérdida y por privación de uso. Pero no puede negarse que ello supondría un aumento considerable de la cuantía máxima en caso de avería del vagón si se toma como referencia un período muy largo entre la fecha del siniestro y la del (hipotético) pago de la indemnización y, además, esta última es, por su propia naturaleza, imposible de determinar en el caso de una avería reparable. Y ello porque el período que da derecho a percibir una indemnización por privación de uso termina, no con el pago de la indemnización, sino con la entrega del vagón reparado a alguna de las personas mencionadas en el artículo 1.4 CUU. Ha de concluirse, pues, que la cuantía máxima de las distintas indemnizaciones debidas en caso de avería del vagón queda limitada al valor residual del vagón, esto es, al monto de la indemnización en caso de pérdida con exclusión de las cantidades debidas por la imposibilidad de utilizar el vagón.

Como quiera que nada se dice acerca de la repercusión de la pérdida o de la avería sobre el pago de la retribución debida por el poseedor en el caso de que el vagón viaje vacío, ha de recurrirse a la normativa nacional en materia de incumplimientos contractuales. De acuerdo con ella, el acreedor de la prestación de remolque podrá, dado el carácter sinalagmático del negocio, resolver el contrato y negarse a pagar el precio debido o, si ha procedido ya al pago del mismo, solicitar el reembolso en virtud de las normas del Derecho común o, en su caso, de las reglas generales en materia de enriquecimiento sin causa<sup>1058</sup>.

Finalmente, la validez de las limitaciones de la responsabilidad de la empresa ferroviaria al valor residual del vehículo en caso de pérdidas, y al coste de la reparación en las averías es, en el ámbito internacional, incontestable, pues deriva de las mismas Reglas Uniformes CUV que, como tratado internacional, prevalecen sobre el Derecho nacional que resultaría de aplicación en virtud de las normas de conflicto del foro, máxime cuando el artículo 5 RU CUV hace decaer dichos límites en caso de que la empresa ferroviaria hubiera obrado, “*bien con intención de provocar [el daño], o de modo temerario y con consciencia de*

---

<sup>1058</sup> Así, respecto de estas últimas, BASEDOW, J., “Übereinkommen...”, op.cit., Art. 23 CMR, nm 34 (p. 1131). En España, la figura del enriquecimiento injusto o sin causa no ha encontrado una regulación específica en el Código civil, pero es comúnmente aceptado que la llamada *condictio* de prestación opera también en los casos de resolución por incumplimiento y se basa, por lo demás, en lo dispuesto por el art. 1.123 1º Cc, en materia de restitución de prestaciones en caso de cumplirse la condición resolutoria. Así, DÍEZ-PICAZO, L., *Fundamentos...*, Vol. I, op.cit., pp. 124 y s.



que de ello podría resultar dicho daño”.<sup>1059</sup> Ha de preguntarse, sin embargo, si la limitación de la deuda indemnizatoria efectuada en el Contrato Uniforme debe considerarse válida también en un remolque interno. Con carácter general, nada obsta a que las partes limiten su responsabilidad, en atención al hecho de que el sujeto interesado es libre (art. 1.255 Cc) a la hora de disponer de la indemnización que pueda corresponderle.<sup>1060</sup>

Ello no obstante, dado que el Contrato Uniforme no establece ninguna causa que haga decaer la limitación de responsabilidad, surge seguidamente la duda de si dicha limitación es oponible al poseedor en todos los supuestos de pérdidas o averías del vagón o si, por el contrario, existe en el Derecho común un principio general que lo impida. En este sentido, ninguna duda ofrece la actuación dolosa de la empresa ferroviaria o de sus auxiliares, pues el artículo 1.102 Cc establece claramente que no puede, ni excluirse, ni limitarse<sup>1061</sup> la responsabilidad en caso de dolo<sup>1062</sup>. Ofrece serias dudas, en cambio, el trato que ha de merecer la concurrencia de culpa grave<sup>1063</sup> en la producción del daño, puesto que nada se dice

---

<sup>1059</sup> El recurso a esta fórmula pretende evitar los problemas de interpretación que plantea la referencia a la falta equiparable (según la *lex fori*) al dolo en el art. 29 CMR. Sobre esta cuestión y su crítica vid., con detalle, BASEDOW, J., “Übereinkommen...”, op.cit., Art. 29 CMR, nmm 1 y ss. (pp. 1176 y ss.); GÓRRIZ LÓPEZ, C., “Transporte de mercancías, límite de responsabilidad y carga de la prueba”, en: *Revista Jurídica de Catalunya*, núm. 2-1999, pp. 538 y ss.; ID., *La responsabilidad...*, op.cit., pp. 713 y ss.; KOLLER, I., *Transportrecht*, op.cit., Art. 29 CMR, nmm 2 y ss. (pp. 1395 y ss.); MARTÍNEZ SANZ, F., *La responsabilidad...*, op.cit., pp. 511 y ss. Como quiera que el tenor del art. 5 RU CUV es idéntico al del art. 36 RU CIM, puede prescindirse de un examen exhaustivo. Al respecto puede consultarse, para el art. 36 RU CIM, CLARKE, M. / YATES, D., *Contrats of Carriage...*, op.cit., ap. 2.562 (pp. 248 y ss.); ESCUIN IBÁÑEZ, I., “Valoración del daño...”, op.cit., pp. 276 y ss. Su antecesor inmediato, el art. 44 RU CIM/1980, sin embargo, hablaba todavía de dolo y de culpa grave, hasta que la fórmula que se encuentra en el actual art. 36 RU CIM se introdujera por medio del Protocolo modificativo de las Reglas Uniformes CIM de 1990. Al respecto, MUTZ, G., “Eisenbahntransport...”, op.cit., Art. 44 CIM, nmm 1 y ss. (pp. 1626 y s.); SPERA, K., *Internationales Eisenbahnfrachtrecht*, op.cit., pp. 44.1 y ss.

<sup>1060</sup> Así, Díez-PICAZO, L., *Fundamentos...*, Vol. II, op.cit., p. 754; GONZÁLEZ PORRAS, J.M., “Modificaciones convencionales...”, op.cit., p. 500; LACRUZ BERDEJO, J.L., ET AL., *Elementos de Derecho civil*, Tomo II, Vol. 1º, op.cit., pp. 172 y s.

<sup>1061</sup> Así, expresamente, LACRUZ BERDEJO, J.L., ET AL., *Elementos de Derecho civil*, Tomo II, Vol. 1º, op.cit., p. 173; STS de 16 de julio de 1982 (RJ 1982\4249), Cdos. 3 y 4 de la primera sentencia.

<sup>1062</sup> Es ésta la opinión unánime en la doctrina. Cfr. la amplia referencia en GONZÁLEZ PORRAS, J.M., “Modificaciones convencionales...”, op.cit., pp. 501 y s. (nota 24). Véase, asimismo, BROSETA PONT, M. / MARTÍNEZ SANZ, F., *Manual...*, Vol. II, op.cit., p. 159; QUINTANA CARLO, I., “Contrato de transporte...”, op.cit., p. 680; SÁNCHEZ ANDRÉS, A., voz “Transporte...”, op.cit., p. 6656.

<sup>1063</sup> Ésta es definida, recientemente, por el Tribunal Supremo en sentencia de 22 de septiembre de 2005 (núm. 670/2005, RJ 2005\8870, FJ 2º) como el “grado más intenso de negligencia, en cuanto determinante del incumplimiento, que se entiende provocado por una grosera falta de la diligencia exigible para remover obstáculos previsibles a una correcta o regular ejecución del transporte”, si bien no puede traerse a colación la equiparación que efectúa entre dolo y culpa lata, pues el daño se produce en el contexto de un transporte aéreo de personas, para el que el art. 121 de la Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre Navegación Aérea, prevé

en el Código civil al respecto.<sup>1064</sup> En su consecuencia, la aplicabilidad del aforismo *culpa lata dolo aequiparatur* es muy discutida, pero no faltan voces en la doctrina que abogan por entenderlo implícito en el sistema del Derecho común.<sup>1065</sup> Ha de tenerse presente, sin embargo, que aquí se trata, no de la valoración que pueda merecer una exoneración de responsabilidad en caso de causación gravemente culposa del daño, sino de una agravación de la responsabilidad –*id est*, una sanción–, por lo que el tratamiento habría de ser, probablemente, más diferenciado<sup>1066</sup>. Con todo, creemos que, a la vista de la jurisprudencia recaída en materia de transporte de mercancías<sup>1067</sup>, no puede descartarse que la empresa

---

expresamente la inaplicación de los límites de responsabilidad en caso de dolo o culpa grave del transportista o de sus dependientes.

<sup>1064</sup> Ya se ha visto que algunos ordenamientos prevén expresamente la imposibilidad de limitar la cuantía de la indemnización en caso de culpa grave (arts. 1.229 1º del Codice civile y 100.1 de la Ley suiza de obligaciones).

<sup>1065</sup> Sobre esta cuestión en el Derecho del transporte vid., con detalle, MARTÍNEZ SANZ, F., *La responsabilidad...*, op.cit., pp. 574 y ss. A favor de excluir la posibilidad de que el deudor se exonere en caso de culpa grave, DÍAZ MORENO, A., “El contrato de transporte...”, op.cit., p. 636; GONZÁLEZ PORRAS, J.M., “Modificaciones convencionales...”, op.cit., p. 502; LACRUZ BERDEJO, J.L., ET AL., *Elementos de Derecho civil*, Tomo II, Vol. 1º, op.cit., p. 173; SÁNCHEZ ANDRÉS, A., voz “Transporte...”, op.cit., p. 6656. *Contra*, Díez-PICAZO, L., *Fundamentos...*, Vol. II, op.cit., p. 755, por entender que se trata de una auténtica laguna legal que, junto con la prohibición expresa de limitar la responsabilidad en caso de dolo, lleva a que deba admitirse la exoneración en caso de culpa en cualquiera de sus grados; en sentido parecido, GÓRRIZ LÓPEZ, C., *La responsabilidad...*, op.cit., p. 720.

<sup>1066</sup> Así, MARTÍNEZ SANZ, F., *La responsabilidad...*, op.cit., p. 587 y doctrina ahí citada (notas 307, 308). A ello apunta, en particular, el hecho de que el art. 1.107 2º Cc sólo agrava la responsabilidad en caso de dolo del deudor (vid. GÓRRIZ LÓPEZ, C., *La responsabilidad...*, op.cit., p. 720). *Contra*, por entender que la equiparación se efectúa también en el ámbito de las limitaciones de la responsabilidad, JORDANO FRAGA, F., *La responsabilidad contractual*, op.cit., pp. 339 y s.; al parecer también LACRUZ BERDEJO, J.L., ET AL., *Elementos de Derecho civil*, Tomo II, Vol. 1º, op.cit., p. 173.

<sup>1067</sup> Ésta se muestra ciertamente proclive a los intereses de los cargadores, lo que, sin embargo, no puede –por muy indicativo que pueda parecer para determinar la posición que adoptaría el juzgador en su caso– trasladarse sin más al ámbito que aquí nos interesa, el remolque de vagones particulares. En este sentido, condena a la demandada sin limitación del monto indemnizatorio en atención a la conducta gravemente negligente del conductor del camión, la STS núm. 78/1999, de 9 de febrero (RJ 1999\1054), FJ 2º, aunque no suministra motivo alguno que explique la extensión de lo dispuesto para el dolo a la culpa lata. Equiparan, asimismo, dolo y culpa grave, SSAP Baleares núm. 115/2007, de 19 de marzo (JUR 2007\264418), FJ 3º, y núm. 273/2004, de 25 de junio (JUR 2004\197492), FJ 1º; Jaén núm. 15/2006, de 26 de enero (JUR 2006\161657), FJ 2º; Zaragoza, de 25 de septiembre de 2001 (JUR 2001\292111), FJ 3º; y Barcelona, de 15 de febrero de 1999 (AC 1999\2853), FJ 3º, si bien a efectos de inaplicar los límites de responsabilidad previstos en el art. 23.1 LOTT. Al parecer también, aunque en *obiter dictum*, SAP Alicante núm. 694/2003, de 4 de diciembre (JUR 2005\42927), FJ 2º; SAP Barcelona núm. 247/2004 (JUR 2004\186078), FJ 3º. En el contrato –atípico– de *handling*, SAP Madrid núm. 225/2004, de 14 de mayo (AC 2004\1720), FJ 3º. Confusa, la SAP Madrid núm. 274/2006, de 3 de mayo (AC 2006\958), FJ 4º, para la que la culpa grave como conducta equiparable al dolo es la actuación “consciente deliberadamente rebelde al correcto cumplimiento de la obligación contractual”, una descripción que se corresponde, más bien, con un comportamiento doloso, si bien en el grado de dolo eventual. Y ello porque es comúnmente aceptado que no se requiere, para poder hablar de dolo del deudor, de una intención de dañar a la contraparte, sino que basta con que “el deudor es consciente que su comportamiento provoca o puede

ferroviaria vea inaplicados los límites indemnizatorios también en aquellos casos en que su conducta vulnere la diligencia exigida en tal grado que, sin llegar a considerarse dolosa, habría de calificarse como gravemente culposa.

En lo que a la prueba del dolo o de la culpa grave de la empresa ferroviaria se refiere, ésta incumbe, en principio, al demandante, por cuanto se trata de “*hechos de los que ordinariamente se desprend[e], según las normas jurídicas a ellos aplicables, el efecto jurídico correspondiente a las pretensiones de la demanda*” (art. 217.2 LEC).<sup>1068</sup> No puede desconocerse, sin embargo, que los Tribunales de justicia suelen reconocer, en caso de que el incumplimiento se hubiera producido íntegramente en el ámbito de organización y de control del transportista, que la prueba de la ausencia de dolo o culpa grave en la producción del daño incumbe a éste, en aplicación de los principios de facilidad probatoria y cercanía a la fuente de la prueba (art. 217.7 LEC).<sup>1069</sup> Sea como fuere, siempre y cuando el poseedor se halle presente en el levantamiento del acta de constatación (como así lo prevé el artículo 18.1 CUU), no parece posible, en principio, invertir la carga probatoria, puesto que aquél participará activamente en la investigación de las causas del accidente. Diferente sería el caso si lo que se denuncia es la pérdida del vagón, y la empresa ferroviaria es incapaz de proporcionar siquiera indicios acerca de la desaparición del vehículo<sup>1070</sup>, o cuando el

---

provocar un daño y no adopta las medidas necesarias exigidas por la buena fe para evitarlo”. Así, DíEZ-PICAZO, L., *Fundamentos...*, Vol. II, op.cit., p. 751.

<sup>1068</sup> Para el art. 29 CMR, expresamente, GÓRRIZ LÓPEZ, C., “Transporte de mercancías...”, op.cit., pp. 234 y ss.; ID., *La responsabilidad...*, op.cit., pp. 723 y s.; así como las SSTs núm. 625/1998, de 20 de junio (RJ 1998\4904), FJ 4º; y núm. 327/2008, de 13 de mayo (RJ 2008\3066), FJ 2º, de acuerdo con la que sólo se presume la culpa del transportista, pero nunca el dolo o falta equivalente, por lo que la mera inactividad probatoria del demandado no puede sin más dar lugar a la superación de los límites de responsabilidad fijados en el CMR (cfr. asimismo, si bien en materia distinta del transporte de mercancías, STS núm. 514/2006, de 24 de mayo [RJ 2006\3117], FJ 6º). Admitiendo con carácter general que la prueba recae sobre el perjudicado, si bien con matices, BASEDOW, J., “Übereinkommen...”, op.cit., Art. 29 CMR, nm 38 (p. 1189); KOLLER, I., *Transportrecht*, op.cit., Art. 29 CMR, nm 7 (pp. 1408 y s.); MARTÍNEZ SANZ, F., *La responsabilidad...*, op.cit., pp. 591 y ss. En la jurisprudencia, en lugar de muchas, SSAP Madrid núm. 569/2005, de 5 de diciembre (AC 2006\111), FJ 3º; Barcelona núm. 598/2006, de 19 de diciembre (AC 2007\1526), FFJJ 3º y 4º.

<sup>1069</sup> Cfr., para el art. 29 CMR, BASEDOW, J., “Übereinkommen...”, op.cit., Art. 29 CMR, nm 38 (p. 1189); KOLLER, I., *Transportrecht*, op.cit., Art. 29 CMR, nm 7 (pp. 1408 y ss.); en el transporte aéreo, MARTÍNEZ SANZ, F., “Evolución reciente de la jurisprudencia española en materia de responsabilidad del transportista aéreo de pasajeros”, en: AA.VV., *Homenaje al Dr. Enrique Mapelli*, Instituto Iberoamericano de Derecho Aeronáutico y del Espacio, y de la Aviación Comercial, Madrid 2008, pp. 259 y ss.

<sup>1070</sup> Así, al parecer (“[...] wenn der Schadenshergang aus der Sicht des Geschädigten im Dunklen liegt, weil er sich völlig im Verantwortungsbereich des Frachtführers abgespielt hat [...]”), KOLLER, I., *Transportrecht*, op.cit., Art. 29 CMR, nm 7 (p. 1410). En la jurisprudencia, si bien respecto del transporte aéreo, SSJPI Valencia de 24 de junio de 2005 (AC 2005\981), FJ 2º; Bilbao de 14 de marzo de 2003 (AC 2003\253), FJ 3º.

perjudicado aporta datos verosímiles que, sin llegar a constituir una prueba concluyente, apuntan a una conducta dolosa o gravemente culpable de la empresa ferroviaria<sup>1071</sup>. Entonces será, probablemente, la empresa ferroviaria quien deba probar la ausencia de dolo o culpa grave por su parte.

## 2. Responsabilidad por retraso

La responsabilidad de la empresa ferroviaria por retrasos en el desplazamiento del vagón no está contemplada en las Reglas Uniformes CUV, lo cual no deja de ser consecuente si se tiene en cuenta que dichas Reglas son aplicables a todo tipo de contratos de utilización del vagón, con independencia de que tengan o no fijado un plazo concreto para el cumplimiento de la obligación asumida por la empresa ferroviaria. A causa del carácter fragmentario de las Reglas, un recurso al Derecho nacional que resulte de aplicación supletoria (art. 8 § 2 COTIF) puede estar justificado si el retraso en la entrega es debido a una causa distinta de una avería del vagón. No así en el caso de que la superación del plazo fuera causada precisamente por un siniestro del vagón, puesto que la regulación del artículo 4 § 4 RU CUV (“*con exclusión de cualesquiera otros daños y perjuicios*”) es exhaustiva y, en ausencia de laguna, no puede acudir a la *lex fori*. Ello no obstante, dado el carácter dispositivo del citado precepto (art. 4 § 5 RU CUV), nada impide que las partes convengan un régimen distinto que modifique lo dispuesto en el artículo 4, §§ 1 a 4 RU CUV.<sup>1072</sup> Haciendo uso de esta facultad, las partes del Contrato Uniforme de Utilización han regulado la responsabilidad por retraso en el artículo 13, apartados 2 y 3 CUU.

---

<sup>1071</sup> En este sentido, expresamente, BASEDOW, J., “Übereinkommen...”, op.cit., Art. 29 CMR, nm 38 (p. 1189); KOLLER, I., *Transportrecht*, op.cit., Art. 29 CMR, nm 7 (pp. 1408 y s.); MARTÍNEZ SANZ, F., *La responsabilidad...*, op.cit., pp. 594 y s.

<sup>1072</sup> Así también, OTIF, “Rapport explicatif actualisé (ER CUV)”, op.cit., p. 461; FREISE, R., “Neue Entwicklungen...”, op.cit., p. 52.

## 2.1 Concepto de retraso

Sobre la base de la acepción general de la palabra “retraso” como el hecho de llegar tarde a alguna parte<sup>1073</sup>, la doctrina ha puesto de relieve la necesidad de responder a la pregunta fundamental acerca del punto de referencia a partir del cual se estaría ante un caso de cumplimiento extemporáneo.<sup>1074</sup> Esta cuestión, que no deja de plantear serias dudas en otros medios de transporte<sup>1075</sup>, está resuelta para el transporte internacional de mercancías por ferrocarril en el sentido de que se fija, de forma subsidiaria para el caso de que no se pacte nada entre las partes, un plazo que será, como se ha visto, de un mínimo de 36 horas, compuesto de un plazo de expedición de 12 horas y otro de transporte, calculado sobre la base de 24 horas por cada fracción indivisible de 400 kilómetros (art. 16 § 2 lit. a RU CIM). A la vista de que la división del trayecto entre el número de horas de las que dispone la empresa ferroviaria para recorrerlo arroja un resultado en cuanto a la velocidad media de 17 km/h, se desprende con facilidad que los plazos que de forma subsidiaria se fijan en el artículo 16 RU CIM se han calculado con cierta holgura para que el transporte pueda efectuarse, en condiciones normales, dentro del plazo prefijado en las Reglas Uniformes CIM.<sup>1076</sup>

Para el caso del remolque de vagones, el artículo 13.1 CUU dispone que los plazos para el desplazamiento del vagón cargado dependen del plazo que se hubiera fijado para el transporte de las mercancías sobre él cargadas. En su consecuencia, si no se pacta nada entre las partes, serán de aplicación los plazos fijados con carácter supletorio en el artículo 16 RU CIM. A este respecto conviene tener presente que, al contrario de lo que ocurre con carácter general respecto de las mercancías cargadas, la asunción de la custodia del vagón por parte de

---

<sup>1073</sup> Es ésta la definición del término “retrasarse” propuesta por la Real Académica de la Lengua en la 22ª edición de su Diccionario.

<sup>1074</sup> Así, GRÖNFORS, K., “The Concept of Delay in Transportation Law”, en: *ETL*, vol. 9 (1974), pp. 401 y ss.

<sup>1075</sup> Sobre esta cuestión vid. el propio GRÖNFORS, op.últ.cit., pp. 403 y ss.; y también, para el art. 19 CMR, BASEDOW, J., “Übereinkommen...”, op.cit., Art. 19 CMR, nmm 6 y ss. (pp. 1092 y ss.); y MARTÍNEZ SANZ, F., *La responsabilidad...*, op.cit., pp. 437 y ss., 451 y ss.

<sup>1076</sup> Así también, respecto del entonces art. 34 CIM, GRÖNFORS, K., “The Concept...”, op.cit., pp. 404 y s. Este dato, sin embargo, ha de relativizarse si se tiene en cuenta que la velocidad media en los transportes por ferrocarril suele situarse alrededor de los 18 km/h. La falta de rapidez del ferrocarril como medio de transporte es una de las razones que con más frecuencia se apuntan para explicar la pérdida de competitividad con respecto a la carretera, donde la velocidad media es de 50 km/h. En este sentido, vid. el Documento que acompaña a la Comunicación de la Comisión al Consejo y al Parlamento Europeo *Hacia una red ferroviaria con prioridad para las mercancías*, Resumen del estudio de impacto, COM(2007) 608 final.

la empresa ferroviaria y el inicio del plazo de transporte no tienen por qué coincidir, puesto que es perfectamente posible que se entregue primero el vagón a la empresa ferroviaria y que ésta reciba las mercancías para su transporte con posterioridad, iniciándose el cómputo del plazo en este segundo momento. Y ello porque el artículo 16 § 4 RU CIM dispone con claridad que “[e]l plazo de entrega empezará a correr a partir de la recepción de la mercancía”, por lo que el momento *a quo* será en todo caso el de la aceptación de la mercancía para su transporte, para la que se requiere, como se ha visto, además de la entrega física de la misma un acto intencional-volitivo por parte de la empresa ferroviaria que deje patente su intención de transportarla.

En un transporte puramente interno, el plazo habrá que calcularse de acuerdo con lo dispuesto en la normativa general en materia de transporte. Como quiera que el artículo 358 Ccom se limita a establecer que “[n]o habiendo plazo prefijado para la entrega de los efectos, tendrá el porteador la obligación de conducirlos en las primeras expediciones [...] que hiciere al punto en donde deba entregarlos”, deberá acudirse, en la práctica, a las condiciones generales de la empresa ferroviaria que efectúe el desplazamiento. En este sentido, el pliego actual de *Condiciones Generales de Contratación de Transporte de Mercancías* de RENFE-Operadora prevé, en su condición 4.16.3.1., un plazo de entrega aún más generoso que las Reglas Uniformes CIM, puesto que éste se calcula sobre la base de un plazo de expedición de 24 horas (frente a las 12 del art. 16 § 2 lit. a RU CIM) y un plazo de transporte de 24 horas por cada fracción de 150 kilómetros (hasta 300 km) y de 125 kilómetros (cuando el trayecto excede de 300 km), respectivamente. El plazo de entrega se cumpliría, pues, incluso si la mercancía viajara a una velocidad media de entre 5 y 7 km/h.

Para el remolque de un vagón vacío, el mismo artículo 13.1 CUU dispone que el plazo de que dispone la empresa ferroviaria para ello será objeto de pacto entre las partes. Esta cuestión no plantea dudas, salvo cuando el plazo fijado sea excesivamente corto. En este caso, habría de diferenciarse según el cumplimiento del mismo sea objetivamente imposible o si lo es sólo subjetivamente (esto es, sólo resulta imposible para este porteador concreto), de un lado, y según el contratante del que parte la iniciativa a la hora de fijar el plazo, de otro. En lo que se refiere a la fijación de un plazo *objetivamente* imposible, probablemente habría de predicarse la nulidad de la cláusula por imposibilidad del objeto (art. 1.272 Cc), nulidad que se propagará a la totalidad del negocio si las partes no lo hubieran celebrado sin fijar este

plazo concreto.<sup>1077</sup> Si la iniciativa de fijar un plazo *subjetivamente* imposible parte de la empresa ferroviaria, cabría solicitar la anulación del contrato por un vicio del consentimiento padecido por el poseedor o su derechohabiente (error o dolo, arts. 1.265 Cc)<sup>1078</sup> o mantener el contrato, con la correspondiente indemnización de daños y perjuicios.<sup>1079</sup> Finalmente, si la iniciativa de fijar un plazo excesivamente breve (aunque no objetivamente imposible) parte del poseedor, difícilmente podrá pretenderse la anulación de la cláusula, por cuanto es la empresa ferroviaria la que mejor conoce las particularidades del servicio y, aun cuando acepte en atención a la importancia relativa del cliente para su propio negocio, deberá poder valorar,

---

<sup>1077</sup> La nulidad parcial del contrato no es aceptada de forma específica en nuestro Código civil, pero sí, v.gr., en el § 139 BGB (“*Ist ein Teil eines Rechtsgeschäfts nichtig, so ist das ganze Rechtsgeschäft nichtig, wenn nicht anzunehmen ist, dass es auch ohne den nichtigen Teil vorgenommen sein würde.*”), o el art. 1.419 del Codice civile italiano (“*La nullità parziale di un contratto o la nullità di singole clausole importa la nullità dell’intero contratto, se risulta che i contraenti non lo avrebbero concluso senza quella parte del suo contenuto che è colpita dalla nullità.*”). La diferencia entre ambas soluciones legislativas ha de buscarse en el campo de la prueba: mientras que en el sistema alemán, quien pretende mantener la validez del negocio habrá de probar que éste se hubiera celebrado igualmente sin la parte nula, en Italia parece que sea el que pretenda la nulidad de todo el contrato quien deba probar que las partes no lo hubieran celebrado sin la cláusula o parte nula. Así, entre nosotros, DELGADO ECHEVERRÍA, J. / PARRA LUCÁN, M<sup>a</sup>.Á., *Las nulidades de los contratos*, Dykinson, Madrid 2005, p. 221; LACRUZ BERDEJO, J.L., ET AL., *Elementos de Derecho civil*, Tomo II, Vol. 1<sup>o</sup>, op.cit., p. 555, quienes subrayan que la solución del BGB es la que más acorde resulta con el Código civil español.

En favor de aceptar la nulidad parcial de la cláusula acerca del plazo también en el transporte interno, MARTÍNEZ SANZ, F., *La responsabilidad...*, op.cit., pp. 448 y ss. Con idéntico resultado para el Derecho alemán como regulación supletoria en el CMR, BASEDOW, J., “Übereinkommen...”, op.cit., Art. 19 CMR, nm 7 (pp. 1092 y s.); THUME, K.-H., “Art. 19”, en: ID. (Dir.), *Kommentar...*, op.cit., nm 14 (pp. 518 y s.). Téngase presente, sin embargo, que un sector autorizado de la doctrina entiende que no cabe la nulidad parcial si ésta se refiere a elementos esenciales del negocio. Así, DíEZ-PICAZO, L., *Fundamentos...*, Vol. I, op.cit., p. 588.

Finalmente, la coexistencia de cláusulas nulas y otras válidas en un mismo negocio jurídico es reconocida expresamente por el art. 10 de la Ley 7/1998, de 13 de abril, sobre condiciones generales de la contratación, y por el Tribunal Supremo en jurisprudencia constante. Como primera decisión judicial en este sentido suele citarse la STS de 30 de marzo de 1950 (RJ 1950\573), pero cfr. asimismo las STS de 24 de noviembre de 1983 (RJ 1983\6499), Cdo. 9<sup>o</sup>; de 3 de diciembre de 1984 (RJ 1984\6023), Cdo. 2<sup>o</sup>; o, recientemente, núm. 989/2007, de 3 de octubre (RJ 2008\2922), FJ 5<sup>o</sup>.

<sup>1078</sup> Así se desprende de los arts. 1.300 y 1.301 Cc, cuando disponen que los contratos son anulables si alguno de los requisitos establecidos en el art. 1.261 Cc adolezca de un vicio que lo invalida. Es por ello que los vicios del consentimiento dan lugar a la anulabilidad del negocio. Así también, BETTI, E., *Teoría general...*, op.cit., p. 410; DE CASTRO Y BRAVO, F., *El negocio jurídico*, op.cit., pp. 498 y s.; DíEZ-PICAZO, L., *Fundamentos...*, Vol. I, op.cit., p. 595; GALGANO, F., *Il contratto*, op.cit., pp. 308 y ss.; LACRUZ BERDEJO, J.L., ET AL., *Elementos de Derecho civil*, Tomo II, Vol. 1<sup>o</sup>, op.cit., p. 542.

<sup>1079</sup> Es éste el único supuesto contemplado, entre nosotros, por OLEO BANET (“Responsabilidad del transportista por retraso en el transporte terrestre de mercancías”, en: IGLESIAS PRADA, J.L. [Coord.], *Estudios jurídicos...*, T. III, op.cit., pp. 2968 y s.; y “Responsabilidad por retraso en el CMR”, en: MARTÍNEZ SANZ, F. [COORD.], *Problemas en la aplicación del CMR. Especial referencia a la responsabilidad*, Fund. Francisco Corell, Madrid 2002, p. 74), si bien referida a la imposibilidad objetiva de la prestación dentro del plazo que, según la opinión aquí defendida, habría de calificarse como imposibilidad del objeto (*ad impossibilia nemo tenetur*). En este sentido también, MARTÍNEZ SANZ, F., *La responsabilidad...*, op.cit., pp. 443 y ss.

como especialista que es, si puede o no cumplir el plazo de entrega<sup>1080</sup>, salvo que excepcionalmente pueda probarse que el poseedor se aprovechó de la necesidad o falta de experiencia de la empresa ferroviaria<sup>1081</sup>.

Si nada se dice acerca del plazo para efectuar el desplazamiento, el artículo 13.1 dispone que “*ce sont les délais de l'article 16 de la CIM pour les wagons complets qui s'appliquent*”. Valga lo dicho respecto del remolque del vagón en carga, con la única salvedad de que aquí sí que coinciden el inicio del período de custodia y el del plazo de remolque, puesto que ambos comienzan con la aceptación del vagón, *id est*, la entrega física del vehículo y su aceptación para el remolque como declaración de voluntad, expresa o tácita, de la empresa ferroviaria. Ahora bien, aunque los plazos consignados en el artículo 16 RU CIM están pensados exclusivamente para los transportes en tráfico internacional, ha de entenderse que éstos rigen, asimismo, en todas aquellas operaciones de remolque puramente internas a las que resulta de aplicación el Contrato Uniforme de Utilización. Y ello porque los artículos 358 y 370 Ccom prevén expresamente la posibilidad de que se fije un plazo de entrega de común acuerdo entre las partes, y nada obsta a que la fijación se haga por remisión, en virtud de una cláusula Paramount<sup>1082</sup>, a lo dispuesto en un Convenio Internacional, en particular, el artículo 16 § 2 RU CIM.

---

<sup>1080</sup> BASEDOW, J., “Übereinkommen...”, op.cit., Art. 19 CMR, nm 7 (p. 1093); THUME, K.-H., “Art. 19”, op.cit., nm 14 (p. 518).

<sup>1081</sup> Así, para el art. 19 CMR y el Derecho nacional español, MARTÍNEZ SANZ, F., *La responsabilidad...*, op.cit., p. 448. No puede negarse, sin embargo, que es éste un caso que no puede trasladarse fácilmente al ámbito del remolque de vagones, puesto que las empresas ferroviarias suelen tener, dada la propia estructura del mercado, suficiente poder de negociación para evitar situaciones como las descritas. En particular, la aceptación de un plazo extremadamente corto para prevenir una vuelta en vacío no puede llevar a la anulación del mismo en la medida en que ésta se cobra al poseedor o a su derechohabiente.

<sup>1082</sup> La finalidad de la cláusula Paramount consiste precisamente en incorporar al contrato determinados preceptos legales que, de ordinario, no resultarían de aplicación al negocio en cuestión. Así, CARR, I., *International Trade Law*, 3ª ed., Cavendish, Londres 2005, p. 276; GÓRRIZ LÓPEZ, C., *La responsabilidad...*, op.cit., p. 63; MANKOWSKI, P., *Seerechtliche Vertragsverhältnisse im Internationalen Privatrecht*, J.C.B. Mohr, Tübinga 1995, p. 228. EMPARANZA SOBEJANO (“Ámbito de aplicación...”, op.cit., p. 36), por su parte, admite expresamente que sólo se incorpore algunos aspectos de las RU CIM al contrato. *Contra*, KOLLER, I., *Transportrecht*, op.cit., Art. 1 CIM, nm 3 (p. 1746), por entender que la remisión a las Reglas debe ser en bloque. No creemos, sin embargo, que lo mismo deba regir aquí, ya que el contrato de remolque nacional no sólo no resultaría sujeto a las Reglas Uniformes en atención a su ámbito territorial de aplicación, sino también por lo que al objeto de regulación se refiere. Todo ello sin perjuicio de que también el transporte interno de vagones pueda someterse, con carácter general, a lo dispuesto en las RU CIM.



## 2.2 Fundamento de la responsabilidad, daño resarcible y cuantía de la indemnización

Mientras que las averías y pérdidas del vagón constituyen *per se* una lesión del interés del poseedor del vagón y son como tales indemnizables en virtud de los artículos 4 RU CUV y 22 y ss. CUU, el retraso no es más que el presupuesto para la causación de daños consecuenciales en la esfera de aquél.<sup>1083</sup> En cuanto al fundamento de la responsabilidad, éste se halla regulado –si bien de forma deficiente– en los apartados 2 y 3 del artículo 13 CUU. Al contrario de lo que ocurre en el artículo 22 CUU con respecto a la pérdida o la avería del vagón, nada se dice acerca de si el régimen lo es de culpa presunta o de responsabilidad cuasi-objetiva o por riesgo, y el tenor del precepto permite una doble lectura.

En este sentido, el artículo 13.2 CUU dispone que la empresa ferroviaria resulta liberada de su responsabilidad<sup>1084</sup> si puede probarse alguna de las causas de exoneración que se enumeran a continuación. Demostrada la existencia del retraso por el poseedor o su derechohabiente, y aunque no se diga así de forma expresa, la prueba de que el retraso es debido a alguna de estas circunstancias incumbe, como no puede ser de otra forma, a la empresa ferroviaria, puesto que se trata de hechos que “*impidan, extingan o enerven*” la eficacia jurídica de las pretensiones del demandante (art. 217.3 LEC), y debe probarlas el deudor. De forma paralela a lo que ocurre en el artículo 23 RU CUV, podría entenderse, pues, que la responsabilidad es cuasi-objetiva, porque la responsabilidad (que parece presumirse) sólo puede eludirse probando una de las causas concretas del catálogo previsto en el artículo 13.2 CUU.<sup>1085</sup>

Por el contrario, el artículo 13.3 CUU dispone que el poseedor puede reclamar la indemnización por privación de uso si el retraso es *imputable* a la empresa ferroviaria, introduciendo así un elemento culpabilístico como es la imputabilidad. Lo que se presumiría sería, pues, la culpa de la empresa ferroviaria, y ésta debería probar la ausencia de culpa por

---

<sup>1083</sup> En sentido parecido, OLEO BANET, F., “Responsabilidad del transportista...”, op.cit., p. 2973.

<sup>1084</sup> La redacción es, cuanto menos, sorprendente, porque el art. 13.1 CUU se limita a establecer los plazos máximos de los que dispone la empresa ferroviaria para efectuar el desplazamiento, pero no se refiere en ningún momento a la responsabilidad que deriva de su incumplimiento.

<sup>1085</sup> A diferencia de lo dispuesto en el art. 22.2 CUU, la lista de causas parece ser exhaustiva, ya que falta cualquier referencia a su carácter ejemplificativo.

haber obrado con la diligencia exigible. Con todo, no parece que el régimen de responsabilidad sea distinto del que se establece, con carácter general, para las pérdidas y averías del vagón. Y ello porque, de acuerdo con la opinión aquí defendida, la empresa ferroviaria debe probar la concreta causa del siniestro, y la causa ignota perjudica a ésta. Es por ello que, en ambos casos, sólo cabe la exoneración si el cumplimiento defectuoso es debido a un evento inevitable, y si el patrón de diligencia es el mismo (el del buen padre de familia, art. 12 CUU), también lo será el fundamento de la responsabilidad de la empresa ferroviaria. Si ello es así, puede prescindirse del examen de las causas enumeradas en el artículo 13.2 CUU, por ser éstas –con excepción de la última causa, que enseguida veremos– idénticas a las del artículo 22.2 CUU.

El último inciso del artículo 13.2 CUU exonera de responsabilidad a la empresa ferroviaria si el retraso es debido al “*refus justifié du wagon ou de l’envoi, relevant de l’art. 11*”. En rigor, se tratan aquí dos hipótesis bien distintas, el rechazo del vagón, de un lado, y el de la carga, de otro. Este último pertenece a la esfera del contrato de transporte sobre las mercancías que se hubieran cargado en el vagón y no requiere de un análisis exhaustivo en esta sede. Sí merece ser estudiado el rechazo del vagón como causa de exoneración de responsabilidad, y ello por dos razones. En primer lugar, porque parece desprenderse, *contrario sensu*, que el rechazo injustificado sí da derecho a la indemnización por privación de uso y, en segundo lugar, porque tampoco queda del todo claro la incidencia del rechazo justificado sobre el cumplimiento extemporáneo de la obligación.

En lo que al rechazo injustificado se refiere, es ésta una cuestión que ha de resolverse, a nuestro entender, no en sede de retraso, sino con recurso a la teoría general del contrato. Como se ha visto con detenimiento en el Capítulo III, la obligación formulada en el artículo 10 CUU, con las excepciones previstas en el artículo 11 CUU, no constituye un deber de aceptar el vagón para su traslado, sino de celebrar el correspondiente contrato de remolque. El “rechazo” al que se refiere el artículo 13.2 CUU no es más que un incumplimiento de la obligación precontractual de celebrar el contrato definitivo, asumido por la empresa ferroviaria en el momento de adherirse al Contrato Uniforme. En ausencia de contrato de remolque no puede hablarse, por tanto, de la existencia de un plazo de entrega que, por lo demás, no habría empezado a correr por falta de aceptación del vagón. En su consecuencia, la indemnización debida por la empresa ferroviaria no es la del artículo 13.3 CUU, sino la del

artículo 31 del mismo texto legal, que regula la forma de resarcirse los daños diferentes de pérdidas, averías y privación de uso, causados por la contravención culposa de las obligaciones impuestas por el acuerdo uniforme.

Con identidad de fundamento ha de negarse, en la mayoría de los supuestos, sustantividad propia al rechazo justificado como causa de exoneración de la responsabilidad. Si, como se ha visto, la falta de aceptación del vagón por parte de la empresa ferroviaria impide que empiece a correr el plazo de entrega, difícilmente podrá aquélla retrasarse en su cumplimiento. El hecho de que el rechazo sea justificado sólo faculta a la empresa ferroviaria para eludir la responsabilidad que, en caso contrario, le incumbiría por vulnerar la obligación de contratar. Ahora bien, el rechazo tanto justificado como injustificado puede llegar a tener cierta importancia en la práctica si la empresa ferroviaria que se niega a aceptar el vagón fue, a su vez, subcontratada para efectuar una parte del recorrido acordado con el poseedor. En este caso, si la primera empresa ferroviaria aceptó el vagón (aun a pesar de su falta de mantenimiento reglamentario), el rechazo justificado por parte de la segunda puede dar lugar a un retraso en la ejecución del total del trayecto del que no respondería la primera por poder exonerarse en virtud del artículo 13.2 *in fine* CUU.

Respecto de los daños resarcibles, y dada la naturaleza jurídica del vagón como medio de transporte de las mercancías en él cargadas, la principal fuente de daños será la imposibilidad de utilizar el vagón como tal, y es éste el único supuesto regulado en el artículo 13.3 CUU.<sup>1086</sup> Pero la simple privación de la posibilidad de usar el vehículo no supone un daño patrimonial para el poseedor<sup>1087</sup> y éste sólo se produce si por culpa del retraso el poseedor deja de obtener una ganancia (*lucrum cessans*) relacionada con la explotación del vagón. Sobre todo en aquellos casos, en los que el poseedor dispone de vagones de repuesto y el daño no se produce finalmente porque se recurre a ellos, no existe, en rigor, ningún

---

<sup>1086</sup> Quedan fuera, pues, todos aquellos daños que no estén relacionados con la explotación del vagón, como podría ser la pena convencional por una entrega tardía del vagón al comprador contraviniendo el tenor del respectivo contrato de compraventa. Aunque nada se dijera acerca de la naturaleza de los daños resarcibles en virtud del art. 13 CUU, la respuesta no sería distinta, puesto que los traslados en concepto distinto del de medio de transporte no resultan cubiertas, ni por las Reglas Uniformes CUV, ni por el Contrato Uniforme de Utilización, por lo que, en estos casos, la indemnización por retraso habría de calcularse de conformidad con los arts. 24 y 33 RU CIM.

<sup>1087</sup> Así, VIEWEG, K., “Schadensersatzrecht”, en: STAUDINGER, *BGB – Eckpfeiler...*, op.cit., p. 380.

perjuicio que pueda resarcirse.<sup>1088</sup> Ahora bien, dada la dificultad de probar el daño concreto, el Contrato Uniforme de Utilización otorga al poseedor, en su artículo 13.3, el derecho de solicitar una compensación por privación de uso, cuyo cálculo viene especificado en el Anexo 6 al CUU<sup>1089</sup>.

Ésta podrá consistir, bien en una compensación *forfaitaire* o a tanto alzado<sup>1090</sup>, bien en la indemnización del daño concreto que pueda probarse (lucro cesante, art. 1.106 Cc, o gastos efectuados para disponer de un vehículo de repuesto o para mitigar el daño). En el primero de los casos, más que de una indemnización por daños y perjuicios, se trata de una pena

---

<sup>1088</sup> Sobre esta cuestión vid., con detalle, MARSCHALL VON BIEBERSTEIN, W.FRHR., “Zum Ersatz der Vorsorgekosten bei Verwendung eines Reservefahrzeugs”, en: VON CAEMMERER, E. / MENTSCHIKOFF, S. / ZWEIGERT, K. (Dir.), *Ius privatum gentium. Festschrift für Max Rheinstein*, Vol. II, J.C.B. Mohr, Tubinga 1969, *passim*, quien entiende que no se trata de una indemnización de daños y perjuicios, sino de la restitución de gastos efectuados para la minoración del daño (pp. 636 y ss.), y éstos son considerados resarcibles también, entre nosotros, por DÍEZ-PICAZO, L., *Fundamentos...*, Vol. II, op.cit., p. 791. Es por ello que algún autor ha defendido que la compensación por privación de uso constituye una suerte de “premio al ahorro” en la mitigación extraobligacional de daños (vid. WAGNER, G., “Schadensersatz – Zwecke, Inhalte, Grenzen”, en: LORENZ, E. [Dir.], *Karlsruher Forum 2006: Schadensersatz – Zwecke, Inhalte, Grenzen*, VVW, Karlsruhe 2006, p. 67). En el caso de que no exista vehículo de repuesto, la jurisprudencia del BGH parece requerir la prueba de un daño patrimonial concreto (*lucrum cessans* o gastos para disponer de un vehículo equivalente), con exclusión de cualesquiera otra indemnización (al respecto vid., con referencia a una sentencia del BGH de 10 de enero de 1978, MAGNUS, U., *Schaden und Ersatz*, J.C.B. Mohr, Tubinga 1987, pp. 139 y s.; LANGE, H. / SCHIEMANN, G., *Handbuch...*, op.cit., p. 291). Además, al contrario de lo que ocurre en el transporte por carretera (al respecto, HELM, J.G., *Frachtrecht I*, op.cit., Art. 425 HGB, nm 180 [p. 66 y s.]), la imposibilidad de utilizar el vagón no genera *per se* un daño patrimonial consistente en el pago continuado de la retribución al conductor.

<sup>1089</sup> Dicha compensación por privación de uso es diferente y, por tanto, compatible con la indemnización que deba satisfacer la empresa ferroviaria por los retrasos en la entrega de la mercancía cargada (apartado segundo del Anexo 6 al CUU), sin perjuicio de su posibilidad de exonerarse con base en la culpa del derechohabiente o la existencia de circunstancias inevitables. Sobre esta cuestión, con detalle, *infra*, sub 3.

<sup>1090</sup> Para el cálculo de la compensación a tanto alzado se toma como referencia la longitud entre topes del vagón y se multiplica por el factor (en euros) que corresponda a la clase del vagón (v.gr. 1,3 para vagones bajo control de temperatura o 1,6 para vagones cisterna).

El Convenio CIM preveía igualmente una compensación sin necesidad de probar el daño concreto en caso de retrasarse la entrega de las mercancías. Al respecto, DURAND, P.M.-F., *Les transports...*, op.cit., p. 233; NÁNASSY, B.V., *Internationales Eisenbahnfrachtrecht*, op.cit. (1956), pp. 627 y s. Tal posibilidad ha desaparecido, sin embargo, con la entrada en vigor de las RU CIM/1980, y el perjudicado deberá probar, en todo caso, la existencia de un daño concreto para pretender su indemnización, como así ocurre en otros Convenios en materia de transporte de mercancías. Sobre esta cuestión vid. MUTZ, G., “Eisenbahntransport...”, op.cit., Art. 43 CIM, nm 2 (p. 1625); SPERA, K., *Internationales Eisenbahnfrachtrecht*, op.cit., p. 43.4.

El I.O.P., como primer texto internacional en materia de utilización de vagones particulares, no preveía ninguna indemnización en caso de retrasos en la entrega del vagón cargado (al margen de la indemnización debida por retrasos en la entrega de la mercancía en él cargada), pero sí, por remisión al régimen del CIM, en los supuestos de acarreo de vagones vacíos. Al respecto, FRIEBE, K., *Die neuen Übereinkommen...*, op.cit., p. 53. Sobre la introducción de una cantidad fija en el RIP/1952, OCTI, “I<sup>te</sup> session statutaire des Commissions d’experts pour les wagons de particuliers et pour les containers”, en: *Z.Int.Eisenb.*, vol. 60 (1952), p. 38.

convencional que, con independencia de que se hubiera causado o no un daño al poseedor o a su derechohabiente, será exigible a la empresa ferroviaria que deba responder del retraso.<sup>1091</sup> En el segundo supuesto se trata, a nuestro entender, de una auténtica pretensión indemnizatoria, y la empresa ferroviaria deberá resarcir al poseedor o a su derechohabiente de todos los daños que hubiera causado el retraso. No existe, al contrario de lo que sucede en las Reglas Uniformes CIM, un límite máximo del monto indemnizatorio, pero no parece que el retraso en el cumplimiento de la obligación de remolcar el vagón pueda dar lugar a daños exorbitados. Y ello porque, como se ha visto, sólo podrá tratarse de daños relacionados con la explotación del vehículo como medio de transporte, y éstos sólo pueden consistir en la cuantía correspondiente a las ganancias dejadas de obtener o, en su caso, a los gastos relacionados con la consecución de vehículos alternativos. Se trataría, pues, en todo caso de perjuicios “*que se hayan podido prever al tiempo de constituirse la obligación y que sean consecuencia necesaria de su falta de cumplimiento*” (art. 1.107 1º Cc), por lo que deberán resarcirse incluso por el deudor de buena fe, esto es, que hubiera actuado con ausencia de dolo.

Ya se ha visto que la compensación por privación de uso es compatible con la indemnización debida en caso de pérdida o avería del vagón. En el caso concreto de las averías, resulta cuanto menos sorprendente que la compensación se calcule sobre la base del período que media entre la suspensión de la circulación y la reanudación de la misma (apartado 3º del Anexo 6 al CUU), con independencia de que la reparación sea efectuada por la empresa ferroviaria o por el propio titular, desligándose así por completo de la existencia o no de un retraso en la ejecución del remolque.<sup>1092</sup> De esta forma, y de acuerdo con el tenor de lo dispuesto en el Contrato Uniforme de Utilización, podrá solicitarse la compensación por privación de uso incluso en aquellos casos, en los que la interrupción del viaje para efectuar

---

<sup>1091</sup> Así, para el art. 34 § 1 CIM/1952, NÁNÁSSY, B.V., *Internationales Eisenbahnfrachtrecht*, op.cit. (1956), pp. 627 y ss., quien, a nuestro juicio erróneamente, habla de una pena convencional (y no de una pretensión indemnizatoria) también en aquellos casos en los que pueda probarse un daño concreto (p. 628). De pena convencional hablan, asimismo, GOLTERMANN, E. / KRIEN, E., *Internationale Übereinkommen über den Eisenbahn-Personen- und -Frachtverkehr – CIV/CIM* –, 2ª ed., Erich Schmidt Verlag, Berlín 1970, p. 86; y SPERA, K., *Internationales Eisenbahnfrachtrecht*, op.cit., p. 43.4.

<sup>1092</sup> Sólo se suspende el período sujeto a compensación en aquellos casos en los que es el poseedor del vagón quien debe suministrar las piezas de repuesto, y se suspenderá desde la petición de éstos hasta su entrega al taller (apartado 3º del Anexo 6 al CUU). Correctamente, en este sentido, la sentencia de la Corte Federal suiza de 20 de diciembre de 1923 (en: *Z.Int.Eisenb.*, vol. XXXII [1924], pp. 270 y ss., en particular, pp. 274 y s.) que, si bien respecto de la mercancía cargada, condena a la empresa ferroviaria a indemnizar los daños causados por retraso, puesto que la solicitud de las piezas de repuesto no se formuló hasta más de 30 días después de la detección del siniestro del vagón. Éste supone, en definitiva, un impedimento para el transporte y genera la obligación del ferrocarril de ponerlo en conocimiento del derechohabiente.

reparaciones en el vagón no tiene como efecto un rebasamiento del plazo acordado, es decir, cuando aún no es posible la producción de un daño por retraso en la esfera patrimonial del poseedor. Ello no obstante, dado el carácter de pena convencional que ha de atribuirse a la compensación a tanto alzado, no plantea dudas la validez de tal estipulación en atención a la autonomía de la voluntad de las partes. En ausencia de incumplimiento en lo que al plazo de remolque se refiere, no podrá solicitarse, sin embargo, la indemnización de un daño concreto de conformidad con el apartado segundo del Anexo 6 al CUU.

Más conflictiva resulta la determinación de la legitimación activa para solicitar la compensación por privación de uso. Al contrario de lo que ocurre en el supuesto de pérdidas y averías en el vagón, el daño no se materializa necesariamente en el patrimonio del poseedor sino que éste podrá repercutir, asimismo, en la posición de quien traiga causa de aquél. Este es el caso, señaladamente, del arrendatario del vagón al que se ha atribuido la facultad de utilizar el vagón y que será quien sufra las consecuencias de un retraso en el desplazamiento del vehículo. Sin embargo, como quiera que, de acuerdo con la opinión aquí patrocinada, el Contrato Uniforme de Utilización integra todos los contratos de remolque que se celebren con respecto a un vagón perteneciente a un poseedor adherido, ha de entenderse que, al igual que ocurre respecto del poder de disposición sobre el vagón, el arrendatario del vagón ostenta determinados derechos fijados en el CUU a cuyo cumplimiento puede compeler él mismo a la deudora. Es por ello que el arrendatario, como titular del crédito, tiene una acción directa para solicitar la compensación por privación de uso.

### **3. Responsabilidad por pérdidas, averías y retrasos en relación con la mercancía transportada**

Ya se ha visto en repetidas ocasiones que el mero hecho de la utilización de un vagón particular no influye, *a priori*, en la responsabilidad de la empresa ferroviaria por daños, averías y retrasos en relación con la mercancía cargada en el vehículo<sup>1093</sup>, puesto que el

---

<sup>1093</sup> FINGER, H.-J., *Eisenbahnverkehrsordnung*, op.cit. (1982), § 4 EVO, p. 5. Cfr., asimismo, las sentencias de la Cour de Cassation francesa de 29 de abril de 1907 (en: *Gazette du Palais*, I, 1907, pp. 590 y s. = *Dalloz – Recueil Périodique*, 1908, 1<sup>ère</sup> partie, pp. 255 y s.) y de 25 de junio de 1934 (en: *Z.Int.Eisenb.*, vol. XLIV [1936], pp. 488 y ss.); así como de la Cour d'appel de París de 23 de enero de 1929 (en: *Z.Int.Eisenb.*, vol. XXXVII [1929], pp. 538 y ss.) y de 14 de mayo de 1934 (en: *Z.Int.Eisenb.*, vol. XLV [1937], pp. 67 y

contrato que sobre su desplazamiento se celebra entre el remitente y la empresa ferroviaria es un contrato de transporte típico que, al menos en el ámbito internacional, no permite estipulaciones que deroguen lo dispuesto en las Reglas Uniformes CIM<sup>1094</sup>. El análisis pormenorizado del régimen de responsabilidad del transportista en el transporte de mercancías por ferrocarril excedería con creces el ámbito del presente estudio, pero no puede dejar de reflexionarse sobre la incidencia que pueda tener la utilización de un vagón particular sobre las posibilidades exoneratorias de que dispone la empresa ferroviaria como porteadora (contractual o efectiva) de la carga. Ha de preguntarse, en definitiva, si la empresa ferroviaria debe responder de un daño en las mercancías que se ha producido como consecuencia del estado subóptimo del vagón.

De las diferentes causas de exoneración previstas en el artículo 23 RU CIM, se ha estimado que pueden tener incidencia en el ámbito de la utilización de vagones particulares la deficiencia del embalaje<sup>1095</sup> o la carga defectuosa por parte del remitente<sup>1096</sup>, pero todas las

---

ss.). En idéntico sentido para el transporte de viajeros en vagones cama pertenecientes a una compañía distinta de la empresa ferroviaria, la sentencia de la Cour d'appel de París de 5 de diciembre de 1969, en: *Z.Int.Eisenb.*, vol. 79 (1971), pp. 58 y ss. *Contra*, por entender que la responsabilidad por daños en la mercancía y en el vagón han de regirse ambos por lo dispuesto en el contrato de matriculación, las sentencias del AG Stettin de 5 de enero de 1926 (en: *E.E.*, vol. XLIV [1927], pp. 205 y s.) y de la Corte Suprema de Gdansk de 2 de diciembre de 1938 (en: *Z.Int.Eisenb.*, vol. XLVIII [1940], pp. 511 y ss., en particular, pp. 512 y s.).

<sup>1094</sup> Así también la citada sentencia de la Corte Federal suiza de 20 de diciembre de 1923, en: *Z.Int.Eisenb.*, vol. XXXII (1924), pp. 270 y ss., en particular, pp. 273 y s.

<sup>1095</sup> En el caso de los vagones cisterna, la cisterna cumple la función de un embalaje de la mercancía. Es por ello que la SBGH de 4 de febrero de 1955 (en: *Z.Int.Eisenb.*, vol. 63 [1955], pp. 317 y ss. = *BGHZ* 16, pp. 217 y ss. = *VersR*, vol. 8 [1955], pp. 248 y ss.) entiende que el vagón cisterna es a la vez medio de transporte y embalaje. Por su parte, la Corte de Justicia de Budapest entendió, en su sentencia núm. Pf. 22849/1964 (en: *Z.Int.Eisenb.*, vol. 72 [1964], pp. 294 y s.), que los barriles incorporados a un vagón particular constituyen un embalaje de la mercancía. Los defectos de la cisterna o del barril en cuanto embalaje de una mercancía que, “*por su naturaleza, están expuestas a pérdidas o averías si van sin embalar o mal embaladas*” (art. 23.3 lit. b RU CIM) podrán constituir, por tanto, una causa privilegiada de exoneración para el transportista. Bastaría, pues, con que éste pruebe que el defecto de la cisterna ha existido con anterioridad a la aceptación del vagón para su traslado (así, SBGH de 27 de enero de 1967 [I b ZR 164/64], en: *VersR*, vol. 18 [1967], p. 405) y que el daño ha podido resultar de él, sin perjuicio del derecho de la contraparte a probar que el daño no ha sido motivado, total o parcialmente, por el defecto del embalaje (art. 25.2 RU CIM). Sorprendente resulta la SOLG Breslau de 22 de octubre de 1925 (en: *E.E.*, vol. XLIII [1926], pp. 417), de acuerdo con la que la expedición en vagón cisterna supone un transporte sin embalaje, exonerándose al ferrocarril por haberse materializado el peligro al que estaba expuesta la mercancía por viajar sin embalaje (robo o fuga). *Contra*, con acierto, la SBGH de 4 de febrero de 1955 (en: *Z.Int.Eisenb.*, vol. 63 [1955], pp. 317 y ss., 323) que parte de la constatación de que no puede hablarse de una ausencia de embalaje. También DURAND (*Droit et pratique...*, op.cit., p. M<sup>6</sup>) atribuye a los fudres incorporados al vagón la calidad de embalaje de la mercancía.

<sup>1096</sup> Parece estimar la existencia de una carga defectuosa el OGH austríaco en una sentencia de 6 de febrero de 1912 (en: *E.E.*, vol. XXXI [1914/15], p. 323), en un caso de rotura de un tubo de descarga, pero

hipótesis enjuiciadas parecen poder resumirse, en última instancia, en la culpa del derechohabiente como causa de exoneración de responsabilidad<sup>1097</sup>. A este respecto, la doctrina y jurisprudencia francesas, basándose en la citada teoría de la incorporación virtual del vagón al parque de vehículos del ferrocarril, venía entendiendo desde principios del siglo pasado que el vagón que se hubiera matriculado por el ferrocarril debía tratarse como si fuera, en el ámbito del contrato de transporte sobre la mercancía cargada, un vehículo propio del ferrocarril<sup>1098</sup>. En su consecuencia, el hecho de que el daño en la mercancía fuera debido a la existencia de un vicio del vagón particular no era suficiente para fundamentar la exoneración del ferrocarril frente al remitente o destinatario distinto del titular, sin perjuicio, en su caso, del derecho de regreso contra éste.<sup>1099</sup> Si el remitente era a la vez titular del vagón, sólo cabía la exoneración si el vicio afectaba a la superestructura del vagón, puesto que, como se ha visto,

---

fundamenta la absolución de la empresa ferroviaria en la culpa del remitente por no haberse cumplido la obligación de mantener el vagón en perfecto estado de mantenimiento. Más acorde con la idea de una carga (*rectius*, estiba) defectuosa de la mercancía *ex art. 23 § 3 lit. c* RU CIM se plantea el caso decidido por el OLG Colonia de 5 de marzo de 1952 (en: *Z.Int.Eisenb.*, vol. 60 [1952], pp. 252 y ss.), donde el daño en las mercancías fue causado por una fijación insuficiente de la cisterna en el vagón, produciéndose la fractura de varios remaches y la pérdida de la gasolina cargada a través de los agujeros resultantes. Esta argumentación, sin embargo, sólo convence si la cisterna puede considerarse embalaje de la mercancía (así, HELD, A., *Private Güterwagen...*, op.cit., p. 113). Si ello es así, también en este caso bastaría con que la empresa ferroviaria pruebe que el daño ha podido resultar de la estiba defectuosa (art. 25.2 RU CIM).

<sup>1097</sup> Así también, para las hipótesis contempladas en las notas anteriores, HELD, A., *Private Güterwagen...*, op.cit., pp. 113 y s. En particular, no puede basarse la exoneración del ferrocarril en la consideración de un vicio del vagón como vicio propio de la mercancía en el sentido del art. 23 § 2 RU CIM, puesto que esta última causa de exoneración se refiere exclusivamente a los vicios de la mercancía cargada y no a los del vagón como medio de transporte. Así, sin embargo, la sentencia de la Cour d'appel de París de 20 de julio de 1935, en: *Z.Int.Eisenb.*, vol. XLIV (1936), pp. 329 y ss., en un caso en que la falta de estanquidad de la compuerta de un vagón de doble fudre, y la falta de cierre de unos orificios de purga causó una pérdida de la mercancía cargada. Aun cuando el vagón se considere, en contra de la opinión aquí defendida, como mercancía, el régimen de responsabilidad es distinto en uno y otro caso, y no puede aducirse el vicio del vagón como vicio de la mercancía en el sentido del art. 23 § 2 RU CIM (pero sí, en cambio, como culpa del derechohabiente).

<sup>1098</sup> Ya se ha visto que la idea de la incorporación virtual del vagón al parque de vehículos del ferrocarril como consecuencia del contrato de matriculación es una constante en la jurisprudencia y doctrina que versa sobre el particular desde que la Cour de Cassation francesa así lo estableciera en su sentencia de 29 de abril de 1907, en: *Gazette du Palais*, 107 I, pp. 590 y s. = *Dalloz – Recueil Périodique*, 1908, pp. 255 y s., con nota afirmativa de P. DUPUICH; sentencia de 15 de marzo de 1955, en: *Bulletin des arrêts de la Cour de Cassation*, Chambres Civiles, 1995/1 (Bull.Civ. III), n° 99 (p. 80).

<sup>1099</sup> Así, las sentencias de la Cour de Cassation de 22 de enero de 1935 (en: *Gazette du Palais*, 1935, 1, pp. 476 y s.) y de 15 de marzo de 1939 (en: *Dalloz*, 1939, pp. 306 y s.); así como las sentencias de la Cour d'appel de París de 14 de mayo de 1934 (en: *Z.Int.Eisenb.*, vol. XLV [1937], pp. 67 y ss.) y de 13 de abril de 1953 (en: *Z.Int.Eisenb.*, vol. 64 [1956], pp. 259 y ss.). En la doctrina, ALLÉGRET, M., *Transports internationaux...*, op.cit., Fasc. 687, ap. 92 (p. 13); CAPITANT, H., (sin título) [comentario a la sentencia de la Cour de Cassation francesa de 6 de mayo de 1931], op.cit., p. 152; HÉMARD, J., “IV. – Contrats commerciaux”, en: *Revue trimestrielle de Droit commercial*, vol. II (1949), Chronique de législation et de jurisprudence françaises, pp. 529 y s.; ID., “Le mandat commercial...”, op.cit., núm. 1156 (p. 520).



el mantenimiento de la infraestructura, como elemento esencial para la seguridad del vagón, incumbía al ferrocarril (si bien los gastos corrían a cargo del titular).<sup>1100</sup>

La doctrina más reciente aboga, de un lado<sup>1101</sup>, a favor de permitir la exoneración del ferrocarril frente al remitente o destinatario (diferente del titular) si el daño es debido a un fallo de la superestructura<sup>1102</sup> –esto es, el espacio de carga del vagón–, basándose en el hecho de que precisamente no existe por parte del arrendatario una confianza legítima en que el ferrocarril garantice la idoneidad del vagón por pertenecer éste a un tercero, su titular, por lo que el ferrocarril no está en condiciones para comprobar su aptitud para recibir las mercancías en él cargadas<sup>1103</sup>. Como quiera que el arrendatario está obligado, por lo demás, a comprobar el estado y la idoneidad del vagón antes de proceder a su carga<sup>1104</sup>, el remitente de un vagón particular arrendado habría de ser tratado como si fuera su titular. De otro lado, se dice, la

---

<sup>1100</sup> RODIÈRE, R., *Droit des transports*, op.cit., núm. 58 (pp. 65 y s.). ALLÉCRET (*Transports internationaux...*, op.cit., Fasc. 687, ap. 93 [p. 13]), por su parte, no distingue entre infraestructura y superestructura, como tampoco parece hacerlo la sentencia de la Cour de Cassation francesa de 6 de mayo de 1931 (en: *Dalloz – Recueil Périodique*, 1932, 1<sup>ère</sup> partie, pp. 151 y ss. = *Gazette du Palais*, 2, 1931, núm. 184, pp. 209 y s.) que casa la sentencia de instancia (favorable a las pretensiones del titular del vagón) y devuelve el litigio, por entender que debe investigarse si el vicio del vagón era o no imputable al ferrocarril.

<sup>1101</sup> HELD, A., *Private Güterwagen...*, op.cit., pp. 110 y s.

<sup>1102</sup> Así también, DURAND, P.M.-F., (sin título) [comentario a la sentencia de la Cour d’appel de París de 13 de abril de 1953], op.cit., pp. 261 y s., por entender que el mantenimiento de dicha superestructura incumbe única y exclusivamente al titular y, en su caso, al arrendatario, por lo que los vicios de la misma deben exonerar de responsabilidad al ferrocarril. En sentido parecido, WEBER, K.E., “Der Wageneinstellungsvertrag...”, op.cit., pp. 253 y ss., en particular, 256 y ss.; y la sentencia de la Cour de Cassation francesa de 18 de mayo de 1954, en: *JurisClasseur Périodique – La semaine juridique*, II, 1954, núm. 8260. Crítico, RODIÈRE (*Droit des transports*, op.cit., núm. 64 [pp. 71 y s.]) quien entiende, a la vista de esta última sentencia, que la Cour de Cassation debería volver a su jurisprudencia anterior y denegar la exoneración en caso de vicio propio del vagón, ya se trate de un vicio de la infraestructura o de la superestructura.

<sup>1103</sup> En sentido parecido se pronuncia el TS en su sentencia de de 5 de marzo de 1956 (RJ 1956\1142), que rechaza la pretensión indemnizatoria del expedidor de un vagón particular cargado con vino por entender que se había reconocido “en la demanda de forma concluyente que la pérdida del vino transportado tuvo por causa la avería sufrida por el vagón-cisterna debida a la deficiencia del material empleado en la construcción del mismo”.

<sup>1104</sup> Cfr. en este sentido el § 3.2 de las *Allgemeine Bedingungen für die Vermietung von Eisenbahn-Kesselwagen* de aretz+co; el § 4.2 de las *General Terms and Conditions for the Lease of Rail Freight Wagons* de GATX Rail Germany; y el § 5.2 de las *Allgemeine Bedingungen für die Vermietung von Eisenbahnwagen* de ERMEWA.

Es éste también el caso enjuiciado en la STS núm. 1001/2002, de 28 de octubre (RJ 2002\9136), donde la reconvencción de la demandada (el transportista –contractual– le exigía el pago de los portes), reclamando la indemnización por daños en una remesa de naranjas desde Palma del Río (Córdoba) a Budapest, es desestimada por entender que “nada puede reclamar [la reconviniente] por defecto de aislamiento térmico de los vagones, ya que aceptó cargar la mercancía en ellos cuando era detectable el defecto desde el mismo punto de partida [...], lo que constituye por su parte el reconocimiento en [sic] que el vagón es adecuado para el transporte” (FJ 5º).

distinción entre infraestructura y superestructura no es lo suficientemente precisa, por lo que debería diferenciarse entre aquellas partes que son relevantes para la seguridad de la explotación ferroviaria y aquellas otras que no lo son. En su virtud, los vicios que afecten a estas últimas exonerarían al ferrocarril.<sup>1105</sup>

Si bien la opinión reflejada merece aprobación en relación con las condiciones presentes con anterioridad a la entrada en vigor de las Reglas Uniformes CUV y del Contrato Uniforme de Utilización, su exactitud hoy día es, cuanto menos, dudosa. Y ello porque, de un lado, la legislación vigente impone la labor de mantenimiento íntegramente al poseedor del vagón y, de otro, no tiene por qué existir ya ninguna relación de matrícula entre el titular y la empresa ferroviaria que obligaría a ésta a realizar o supervisar las operaciones de mantenimiento relativas a las partes que afecten a la seguridad de la explotación ferroviaria. En su consecuencia, no puede ser distinto el tratamiento que reciben los daños en el vagón y aquellos otros que afecten a la mercancía en él cargada. El límite de la responsabilidad del ferrocarril ha de buscarse, por tanto, en aquellas circunstancias que, aplicando la diligencia exigible en función de la obligación asumida, sean inevitables.

Es por ello que, si el daño en las mercancías es debido a un vicio del vagón, la empresa ferroviaria deberá poder exonerarse si el defecto no fue detectable durante los controles reglamentarios efectuados en el momento de aceptar el vagón cargado para su remolque. No se aprecia, a nuestro entender, ninguna diferencia en este punto entre la diligencia exigida en el artículo 12 CUU y la que sirve de fundamento para determinar la inevitabilidad del daño en el artículo 23 § 2 RU CIM, puesto que aquella es, según la opinión aquí defendida, la de un experto en la materia y, por tanto, muy próxima al concepto de la máxima diligencia económicamente exigible<sup>1106</sup>. En su consecuencia, los vicios ocultos del

---

<sup>1105</sup> HELD, A., *Private Güterwagen...*, op.cit., p. 111.

<sup>1106</sup> Es éste el criterio defendido por un sector importante de la doctrina que se ha ocupado de la responsabilidad del porteador para determinar el límite de la evitabilidad del daño. Así, BECKER, D., *Die Haftung...*, op.cit., p. 112; CLARKE, M. / YATES, D., *Contracts of Carriage...*, op.cit., nm 2.293 (p. 174); MUTZ, G., “Eisenbahntransport...”, op.cit., Art. 36 CIM, nm 10 (p. 1611); HELM, J.G., *Haftung für Schäden...*, op.cit., pp. 35 y ss., 42 y 107, si bien dudando si el entonces art. 27 CIM exigía, en el ámbito de las pérdidas y averías de la mercancía transportada, una diligencia reforzada o la general que releve del contrato de transporte. *Contra*, MARTÍN OSANTE, J.M. / MARTÍNEZ BALMASEDA, A., “Responsabilidad del porteador...”, op.cit., pp. 193, quienes ven en la falta de determinación del patrón de diligencia exigible al transportista una laguna legal, colmándola con recurso al art. 1.104 Cc (diligencia de un buen padre de familia, esto es, la de un ordenado transportista ferroviaria). Tampoco el criterio de la máxima diligencia económicamente exigible es libre de críticas (al respecto, por todos, KOLLER, I., *Transportrecht*, op.cit., Art.

vagón, siempre que no fueran detectables por un experto durante los controles reglamentarios, exonerarán a la empresa ferroviaria, sin perjuicio de las acciones que correspondan al remitente contra el poseedor<sup>1107</sup>, en virtud del contrato de arrendamiento (si quien tiene derecho sobre la mercancía es el arrendatario), o al poseedor contra el constructor del vagón o el taller de reparación, en virtud del correspondiente contrato de compraventa o de obra (ya sea directamente, ya sea en vía de regreso tras haber satisfecho las pretensiones del arrendatario).

Por su parte, una correcta alocaación de los riesgos generados por la utilización de vagones en tráfico ferroviario ha de llevar, probablemente, al mismo resultado. Si la responsabilidad agravada *ex recepto* se justifica, *inter alia*, por ser el porteador quien está en mejor posición de evitar el daño, el empleo de un medio de transporte ajeno a su parque de vehículos supone la introducción de un elemento sustraído a su ámbito de control<sup>1108</sup>, cualquiera que sea el sujeto que lo entregue para su remolque (ya sea el titular o el arrendatario). Pero los vicios del vagón como causa de exoneración (culpa del derechohabiente, art. 23.2 RU CIM) sólo serán oponibles al arrendatario si éste ha asumido la obligación de entregar un vagón en perfecto estado de mantenimiento nacida del Contrato Uniforme que, en caso contrario, sería para él una *res inter alia acta* por no figurar él mismo como parte adherente al CUU, sin perjuicio del derecho de la empresa ferroviaria de recuperar el importe satisfecho del poseedor.

---

17 CMR, nmm 19 y ss. [pp. 1276 y ss.]; MARTÍNEZ SANZ, F., *La responsabilidad...*, op.cit., pp. 26 y s.), pero habrán de descartarse, en todo caso, aquellas medidas que serían absurdas en el transcurso normal de la operación de transporte, como podría ser el examen de todas las partes relevantes para la seguridad mediante ultrasonidos. Así también, TAVAKOLI, A.A., *Privatisierung und Haftung der Eisenbahn*, Nomos, Baden-Baden 2001, p. 312.

<sup>1107</sup> Téngase presente, sin embargo, que algunos de los pliegos de condiciones generales de arrendamiento prevén la exoneración del poseedor por cualquier daño causado a las mercancías. Así, expresamente, el § 7.4 de las *Allgemeine Bedingungen für die Überlassung von Privatgüterwagen* de TRANSWAGGON. La exclusión de la responsabilidad no puede alcanzar, sin embargo, los daños causados por dolo (art. 1.102 Cc) o, de acuerdo con la opinión aquí defendida, culpa grave (*culpa lata dolo aequiparatur*) del arrendador.

<sup>1108</sup> A ello apunta la opinión vertida en la doctrina de que se responde, precisamente, por todos aquellos daños que, con independencia de la concurrencia de culpa, supongan la materialización de un riesgo *interno* a la explotación de la empresa de transporte. Así, HELM, J.G., *Haftung für Schäden...*, op.cit., p. 104 (nota 513). HELD (*Private Güterwagen...*, op.cit., pp. 112), por su parte, entiende que el vagón matriculado por un ferrocarril no es extraño a la explotación ferroviaria por lo que el ferrocarril no podrá exonerarse nunca en atención a la inevitabilidad del daño. Ha de tenerse presente, sin embargo, que con la desaparición de los contratos de matriculación no existe ya ninguna incorporación, siquiera virtual, al parque de vehículos de la empresa ferroviaria, por lo que el vagón particular no deja de ser un objeto extraño al ámbito de control de aquélla.

Y aquí es donde debe situarse, al menos en el plano teórico, la relevancia de la calificación del contrato de utilización como contrato de arrendamiento o de remolque. Si éste se caracteriza de contrato de remolque –*id est*, de transporte *sui generis*–, los defectos ocultos del vagón exoneran a la empresa ferroviaria de la responsabilidad por los daños causados en la mercancía transportada, mientras que, si se le califica de *locatio rei*, no parece que deba admitirse la exoneración<sup>1109</sup>. Las diferencias prácticas son, sin embargo, mínimas, puesto que la empresa ferroviaria podrá dirigirse por la vía de regreso contra el poseedor (arts. 7 § 1 RU CUV y 27 CUU), y éste responde de todos los daños causados por el vagón (y éstos incluyen, a nuestro entender, también las indemnizaciones desembolsadas por la empresa ferroviaria a quien tenga derecho sobre la mercancía, art. 27.1 *in fine* CUU) si la empresa ferroviaria puede probar la concurrencia de culpa por parte de aquél. Sólo se apreciará, por tanto, una diferencia en el resultado si el vicio del vagón que causa el siniestro no fue detectable durante el control reglamentario del vehículo, ni tampoco durante las revisiones periódicas del mismo (lo que probablemente exoneraría de culpa al poseedor, vid. *infra*, sub II.1). En este caso, y si el contrato de utilización tuviera la consideración de una *locatio rei*, la empresa ferroviaria respondería por los daños causados a las mercancías sin poder recuperar el importe del poseedor, pero no si aquél se califica, según la opinión aquí defendida, como contrato de remolque.

---

<sup>1109</sup> Esta cuestión está resuelta en el art. 17.3 CMR, de acuerdo con el que “[e]l transportista no puede aducir, para exonerarse de responsabilidad, ni defectos del vehículo de que se sirve para realizar el transporte ni culpa de las personas a las que haya alquilado el vehículo o empleados de éstas”. En el ámbito del COTIF, en ausencia de una norma parecida, no resulta tan fácil llegar al mismo resultado, y la doctrina, que nosotros sepamos, no se ha ocupado de las repercusiones que pueda tener el arrendamiento del material rodante sobre la responsabilidad de la empresa ferroviaria. ALLÉGRET (*Transports internationaux...*, op.cit. [1999], Fasc. 685, ap. 37 [p. 8]) entiende que los defectos ocultos del material rodante no exonera a la empresa ferroviaria, y así lo parece entender también NÁNÁSSY (*Das internationale Eisenbahnfrachtrecht*, op.cit. [1956], p. 534). Con carácter general sobre la imposibilidad del transportista en caso de que el daño en las mercancías es debido a un vicio del vehículo utilizado, ANELLI, F., *Caso fortuito e rischio di impresa nella responsabilità del vettore*, Giuffrè, Milán 1990, pp. 200 y ss. CLARKE y YATES (*Contracts of Carriage...*, op.cit., nm 2.297 [p. 175]), en cambio, entienden que tales circunstancias sí pueden exonerar al transportista, y ello porque una modificación del CIM en el sentido de incluir una norma parecida a la del art. 17.3 CMR fue rechazada durante una conferencia de revisión del Convenio. Creemos, sin embargo, que los mejores argumentos abogan por entender que el defecto del material rodante, aun cuando éste se halle arrendado, no debe exonerar al ferrocarril, y ello porque el daño es, en estos casos, debido a un hecho que se produce en la esfera de riesgos del transportista por tratarse de un recurso de explotación de éste. Con idéntico resultado, si bien respecto de la incorporación del vagón particular en el parque de vehículos del ferrocarril, HELD, A., *Private Güterwagen...*, op.cit., pp. 112.

## II. Responsabilidad del poseedor del vagón

Frente a la regulación sumamente detallada, en el Contrato Uniforme de Utilización, de la responsabilidad de la empresa ferroviaria en caso de daños en el vagón, sólo un precepto, el artículo 27 CUU, se ocupa de la responsabilidad del poseedor. En su virtud, “[l]e détenteur [...] répond des dommages causés par le wagon lorsqu’une faute lui est imputable”. De forma parecida, el artículo 7 § 1 RU CUV dispone que “[a]quel que [...] hubiera confiado el vehículo para su utilización como medio de transporte, responderá del daño causado por el vehículo, imputable por culpa del mismo”.<sup>1110</sup> El régimen de responsabilidad consignado en ambos preceptos se basa, pues, en la responsabilidad por culpa del poseedor, sin que se limite la cuantía máxima de la indemnización<sup>1111</sup>, abandonándose el sistema recogido en los antiguos contratos de matriculación<sup>1112</sup>, de conformidad con el que el poseedor respondía siempre que no podía probar la concurrencia de culpa por parte del ferrocarril<sup>1113</sup>.

---

<sup>1110</sup> Nótese que el precepto hace responder de los daños causados, no sólo al poseedor del vagón, sino también a la empresa ferroviaria que lo hubiera utilizado con anterioridad (“*Le détenteur* ou un utilisateur précédent soumis au présent contrat [...]” (la redonda es nuestra). Tal previsión es, cuanto menos sorprendente, pues no resulta cubierta por el ámbito de aplicación del Contrato Uniforme de Utilización, toda vez que éste se refiere, como así se desprende con meridiana claridad de la versión alemana del art. 1.2 CUU –más específica que las versiones en inglés y francés, sin contradecir el tenor de éstas–, sólo a las relaciones entre poseedores de vagones y empresas ferroviarias (“*Die Bestimmungen dieses Vertrages gelten zwischen Haltern von Wagen und E[isenbahn]V[erkehrs]U[n]ternehmen als Wagenverwendern*”). Como quiera que las relaciones entre empresas ferroviarias que participen en el traslado del vagón no son objeto del presente estudio, baste con mencionar que las Reglas Uniformes CUV no contienen ninguna disposición en este sentido y que la culpa del *utilisateur précédent* como tercero en la relación entre empresa ferroviaria y titular del vagón despliega, en todo caso, fuerza exoneratoria respecto de éste.

<sup>1111</sup> Así también, OTIF, “Rapport explicatif actualisé (RU CUV)”, op.cit., p. 464. La ausencia de un límite máximo de la indemnización debida se justifica porque los daños que puedan causarse por el vagón no se restringen a los daños al patrimonio de la empresa ferroviaria, sino que pueden afectar, asimismo, a los bienes y, sobre todo, a la vida o la salud de terceros. Así, la OTIF, op.últ.cit., pp. 463 y s., INGOLD, M., “La situation juridique...”, op.cit., p. 97.

<sup>1112</sup> El RIP/1980 no contenía ninguna norma que regulara la responsabilidad del poseedor en caso de daños causados por el vagón, y su art. 12 § 6 remitía expresamente al contrato de matriculación que se hubiera celebrado entre ferrocarril y titular del vagón.

<sup>1113</sup> Así, para la situación en España, QUEVEDO QUEIPO DE LLANO, A.Mª., “La situation juridique...”, op.cit., p. 81. Precizando que la culpa del ferrocarril se presumía si el daño era debido a partes relacionadas con la seguridad de la explotación: en la ficha UIC núm. 433, BLOCK, G., “La responsabilité des titulaires...”, op.cit., pp. 196 y s.; FREISE, R., “Neugestaltung der Haftung...”, op.cit., pp. 247 y s.; en Alemania, CZERWENKA, B. / HEIDERSDORF, CH. / SCHÖNBECK, M., *Eisenbahn-Beförderungsrecht*, op.cit. (1995), § 4 EVO, p. 6; HELD, A., *Private Güterwagen...*, op.cit., pp. 98 y s.; en Bélgica, COMPÈRE, J., “La situation juridique...”, op.cit., p. 116; en Francia, ALLÉGRET, M., “La situation juridique...”, op.cit., pp. 63 y s.; BRUNAT, L. (Dir.), *Lamy transport*, op.cit., n° 2601 (pp. 169 y s.).

El régimen originalmente vigente en Alemania, de acuerdo con el que el titular del vagón debía probar la concurrencia de culpa por parte del ferrocarril para exonerarse, fue declarado incompatible con el principio de buena fe contractual, puesto que tal prueba era, en atención al hecho de que el titular no podía controlar

Al propio tiempo, se ha abandonado el llamado “Acuerdo de responsabilidad ferrocarril/titular”, en cuya virtud el ferrocarril renunciaba a hacer valer sus derechos contra el titular del vagón por los daños que, en virtud del contrato de matriculación, debían resarcirse por éste, y asumía la responsabilidad que le incumbía como consecuencia de las pretensiones formuladas por terceros ajenos a dicho contrato de matriculación con base en un daño causado por el vagón.<sup>1114</sup> Sólo quedaban excluidos del acuerdo los daños causados por la mercancía transportada, por dolo o culpa grave del titular del vagón, por las características particulares de sustancias radioactivas o por una limpieza insuficiente del vagón.<sup>1115</sup> A cambio de la renuncia a sus acciones de responsabilidad y la asunción de las indemnizaciones debidas a terceros, el ferrocarril cobraba una cantidad anual por cada vagón matriculado, por lo que el propio acuerdo de responsabilidad adquiría una naturaleza parecida a un seguro de responsabilidad civil.<sup>1116</sup> Dada la desaparición de los contratos de matriculación y la

---

el vagón durante su traslado, ni –en la mayoría de los casos– probar la culpa del ferrocarril (*diabolica probatio*). Así, la SBGH de 27 de enero de 1967, en: *VersR*, vol. 18 (1967), pp. 402 y ss., en particular, p. 403 = *Z.Int.Eisenb.*, vol. 77 (1969), pp. 31 y ss., en particular, pp. 34 y s. En su consecuencia, también se modificó lo dispuesto en la ficha UIC 433 y, posteriormente, las condiciones generales o tarifas en materia de matriculación de vagones particulares. Sobre la situación anterior, SANDA, H., “Haftung für Schäden durch Privatwagen im internationalen Verkehr”, en: *Z.Int.Eisenb.*, vol. 73 (1965), pp. 239 y ss.; SCHOETERS, A., “La responsabilité du titulaire...”, op.cit., pp. 146 y ss.

A un resultado parecido llega la sentencia de la Cour de Cassation belga de 29 de septiembre de 1966 (primer asunto), en: *Pasicrisie Belge*, vol. 154 (1976 I), pp. 126 y s. = *Journal des Tribunaux*, vol. 82 (1967), n° 4560, pp. 58 y s., si bien por entender que el hecho de que las condiciones de matriculación hacían responder al titular de todos los daños que tuvieran su causa en la utilización del vagón, salvo si aquéllos fueran debidos a un hecho u omisión culposa del ferrocarril, no significa necesariamente “une présomption de responsabilité à charge du premier, cette clause pouvant s’interpréter en ce sens qu’il incombe d’abord au transporteur d’établir l’absence de faute dans son chef”.

<sup>1114</sup> Este acuerdo entró en vigor el 1 de enero de 1962 mediante su incorporación a la ficha UIC 433, introduciéndose con posterioridad en los distintos contratos de matriculación a través de las condiciones generales correspondientes o, en Francia, por medio de su inclusión en la tarifa pertinente. Al respecto, con detalle, TRAUMANN, H., “Die Haftung des Privatgüterwagen-Einstellers. Das Haftungsabkommen Eisenbahn/Einsteller”, en: *Z.Int.Eisenb.*, vol. 100 (1992), pp. 81 y ss., particular, 86 y ss. Vid. asimismo ARNAUD, Y., “Rejeunissement de la réglementation internationale applicable aux wagons de particuliers en Europe”, en: *Z.Int.Eisenb.*, vol. 99 (1991), p. 31; BLOCK, G., “La responsabilité des titulaires...”, op.cit., pp. 197 y s.; BRUNAT, L. (Dir.), *Lamy transport*, op.cit., n° 2602 (pp. 170 y ss.); COMPÈRE, J., “La situation juridique...”, op.cit., p. 116; CZERWENKA, B. / HEIDERSDORF, CH. / SCHÖNBECK, M., *Eisenbahn-Beförderungsrecht*, op.cit. (1995), § 4 EVO, p. 6; FREISE, R., “Neugestaltung der Haftung...”, op.cit., pp. 248 y ss.; INGOLD, M., “La situation juridique...”, op.cit., p. 97. En la jurisprudencia, vid. la sentencia del Tribunal d’Arrondissement de Luxemburgo núm. 428/92, de 26 de noviembre de 1992 (sin publicar), citada en BLOCK, G., “La responsabilité des titulaires...”, op.cit., p. 197.

<sup>1115</sup> TRAUMANN, H., “Die Haftung...”, op.cit., p. 87. No puede negarse, sin embargo, que tales supuestos tenían muy poca importancia en la práctica. Así, FREISE, R., “Neugestaltung der Haftung...”, op.cit., p. 249. Con todo, la celebración del Acuerdo de responsabilidad entre poseedores y empresas ferroviarias explica la práctica inexistencia de sentencias acerca de la responsabilidad del poseedor por daños causados por el vagón desde que entrara en vigor el acuerdo.

<sup>1116</sup> Sobre las diferencias con el contrato de seguro vid., con detalle, FREISE, R., “Neugestaltung der Haftung...”, op.cit., pp. 250 y ss.

imposibilidad de determinar la empresa ferroviaria que asumiría la garantía expresada en el acuerdo de responsabilidad, su derogación es una consecuencia lógica de la modificación de los principios generales que rigen la utilización de vagones en tráfico ferroviario.

## 1. Responsabilidad por daños causados a la empresa ferroviaria

El poseedor del vagón responde, pues, de todos aquellos daños que se causen a la empresa ferroviaria y que fuesen debidos a una conducta u omisión culposa por su parte<sup>1117</sup>. Como quiera que, al contrario de lo que ocurre en los artículos 4 § 1 RU CUV y 22.1 CUU, no se establece ninguna presunción de culpa, quien debe probar la imputabilidad del siniestro al poseedor es la empresa ferroviaria que hubiera sufrido el daño, lo cual parece ajustado a los principios de la buena fe si se tiene en cuenta que el vagón se encuentra, en el momento del siniestro, bajo la custodia de la empresa ferroviaria y se halla alejado del ámbito de control de su poseedor.<sup>1118</sup>

Nada se dice, sin embargo, sobre el grado de culpa requerido para desencadenar la responsabilidad del poseedor, por lo que, en aplicación de las reglas generales en materia de responsabilidad contractual, basta con que la negligencia sea leve para que tenga éxito la pretensión resarcitoria de la empresa ferroviaria. Si, como se ha visto al analizar la responsabilidad de la empresa ferroviaria, la negligencia supone la inobservancia de la diligencia exigible en atención a las circunstancias de la obligación, ha de determinarse el patrón de diligencia establecido en el Contrato Uniforme de Utilización. Éste, sin embargo, se limita a requerir que el vagón esté admitido técnicamente y que lo siga estando durante todo el tiempo que permanezca bajo la custodia de la empresa ferroviaria (art. 7.1 CUU), pero dispone, en su Anexo 10 C y para las revisiones periódicas, que “[l]e détenteur est tenu, lors de la révision, de mettre les wagons dans un état qui leur permet d’assurer un service normal

---

<sup>1117</sup> Aunque el Contrato Uniforme de Utilización no recogiera, de forma expresa, la necesidad de indemnizar los daños causados a la empresa ferroviaria, la acción de responsabilidad tendría, igualmente, carácter contractual, a pesar de las vacilaciones de la jurisprudencia al respecto, y ello porque el daño que se reclama es consecuencia directa de la vulneración de una obligación asumida expresamente en el CUU, como es la entrega de un vagón en perfecto estado de mantenimiento. Se trataría, por tanto, de un incumplimiento en materia estrictamente contractual, que debe ventilarse por la vía de la acción de responsabilidad contractual. Así, DíEZ-PICAZO, L., *Derecho de daños*, Civitas, Madrid 1999, pp. 253, 268.

<sup>1118</sup> En sentido parecido, FREISE, R., “Neugestaltung der Haftung...”, op.cit., pp. 266 y s.

*jusqu'à la prochaine révision, tant en ce qui concerne la sécurité que la conservation des chargements*".

Podría pensarse, por ello, que todo defecto del vagón que desencadene un siniestro y cause daños a la empresa ferroviaria da lugar a la responsabilidad del poseedor. No obstante, esta idea, más propia de una responsabilidad por riesgo, es incompatible con el sistema de responsabilidad consignado en las Reglas Uniformes CUV y en el Contrato Uniforme de Utilización que requieren la concurrencia de culpa por parte del poseedor. Es por ello que éste sólo responderá, a nuestro entender, si el defecto fue detectable en el momento de efectuarse la revisión y no se descubrió por causas imputables al poseedor o al taller de reparación que, en este caso, ha de considerarse auxiliar del poseedor en el cumplimiento de su obligación de asegurar la aptitud para circular del vagón (art. 28 CUU). En cambio, el titular del vagón no responderá (o, en todo caso, sólo parcialmente, art. 27.2 CUU), si el defecto podía haberse detectado durante el control reglamentario del vagón por parte de la empresa ferroviaria en el momento de aceptarlo para su remolque, puesto que ésta sigue obligada a garantizar la seguridad del convoy durante el desplazamiento.

El poseedor sólo responderá, pues, frente a la empresa ferroviaria si el defecto que causó el daño no era detectable durante el control reglamentario del vagón con anterioridad a la puesta en marcha del tren, pero sí en el marco de las revisiones periódicas previstas en el plan de mantenimiento y a cuya realización viene obligado en virtud de la legislación vigente<sup>1119</sup>. En particular, dada la necesidad de probar la culpa del poseedor, el *non liquet* acerca de la causa del siniestro perjudica al ferrocarril<sup>1120</sup>.

---

<sup>1119</sup> Aquí, curiosamente, pueden traerse a colación las decisiones judiciales que, con anterioridad a la reforma del sistema de mantenimiento de los vagones, condenaron al ferrocarril por entender que éste debía haber detectado los vicios que causaron el siniestro durante los controles periódicos que efectuaba también con respecto a los vagones particulares. En este sentido se pronuncian la sentencia de la Cour d'appel de Lyon de 9 de julio de 1974, en: *Gazette du Palais*, 1975, 1er sem., pp. 203 y ss., en particular, pp. 204 y s., con nota afirmativa de PLANCQUEEL (p. 206); la sentencia de la Cour d'appel de París de 10 de noviembre de 1983, en: *Bulletin des Transports*, n° 2111 (18 de julio de 1984), pp. 370 y s.; y las dos sentencias de la Cour de Cassation belga de 29 de septiembre de 1966, publicadas en *Pasicrisie Belge*, vol. 154 (1976 I), pp. 126 y ss. = *Journal des Tribunaux*, vol. 82 (1967), n° 4560, pp. 58 y s.

<sup>1120</sup> Así también, la citada SBGH de 27 de enero de 1967, en: *VersR*, vol. 18 (1967), pp. 403 y ss. = *Z.Int.Eisenb.*, vol. 77 (1969), pp. 35 y ss.



## 2. Responsabilidad por daños causados a terceros

En ausencia de un vínculo contractual entre terceros ajenos al Contrato Uniforme de Utilización y el poseedor del vagón<sup>1121</sup>, sus pretensiones indemnizatorias sólo pueden fundamentarse en el Derecho nacional<sup>1122</sup> del lugar donde se hubiera producido el daño<sup>1123</sup>. Si el daño se produce en España, la aplicación del artículo 1.902 Cc en materia de responsabilidad aquiliana habría de llevar al mismo resultado que se acaba de avanzar respecto de la responsabilidad por daños causados a la empresa ferroviaria: el poseedor del vagón sólo responde (de forma igualmente ilimitada) si el daño es debido a un hecho u omisión que le fuera imputable. Aun cuando se opera una inversión de la carga probatoria en materia de responsabilidad extracontractual –como así apunta la jurisprudencia de los tribunales de justicia– el poseedor debería poder exonerarse por las mismas causas que le liberan de su responsabilidad frente a la empresa ferroviaria, puesto que el fundamento de la responsabilidad no deja de ser el mismo.<sup>1124</sup> Con todo, la práctica enseña que el perjudicado se dirigirá normalmente contra la empresa ferroviaria que esté remolcando el vagón, puesto

---

<sup>1121</sup> Sólo puede partirse de la existencia de una relación contractual entre el poseedor y el tercero ajeno al CUU si éste es el administrador de infraestructuras y la adjudicación de capacidad de infraestructuras fue solicitada y obtenida por aquél.

<sup>1122</sup> Así, OTIF, “Rapport explicatif actualisé (RU CUV)”, op.cit., p. 463.

<sup>1123</sup> Cfr., en materia de ley aplicable, el art. 4.1 del Reglamento (CE) nº 864/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de julio de 2007, relativo a la ley aplicable a las obligaciones extracontractuales («Roma II»), en cuya virtud “*la ley aplicable a una obligación extracontractual que se derive de un hecho dañoso es la del país donde se produce el daño, independientemente del país donde se haya producido el hecho generador del daño y cualesquiera que sean el país o los países en que se producen las consecuencias indirectas del hecho en cuestión*”.

<sup>1124</sup> A la vista de la tendencia hacia la objetivación de la responsabilidad extracontractual, no puede descartarse que, aun en ausencia de culpa por parte del poseedor, éste pueda resultar condenado con recurso a la teoría del riesgo, en cuya virtud el que crea un riesgo (aquí, la puesta en circulación del vagón) debe responder de los daños causados si éste se materializa. Pero tampoco aquí puede prescindirse, en opinión de la jurisprudencia del Tribunal Supremo, del elemento culpabilístico, “que ha de referirse a un comportamiento no conforme a los cánones o estándares establecidos, que ha de contener un elemento de imprevisión, de falta de diligencia o de impericia” (STS núm. 650/2005, de 6 de septiembre [RJ 2005\6745], FJ 2º). Es por ello que no se llega “a objetivar de una forma absoluta la responsabilidad de aquél a quien cabe atribuir la creación [del riesgo, pero] le obliga a acreditar que había adoptado todas las medidas necesarias para evitar que la proximidad del daño se transformase en siniestro” (SSTS núm. 276/1996, de 8 de abril [RJ 1996\2989], FJ 2º; núm. 841/2002, de 24 de septiembre [RJ 2002\7869], FJ 2º; en sentido parecido, STS núm. 631/1999, de 13 de julio [RJ 1999\5046], FJ 5º). Con todo, si el vicio no puede detectarse, con los medios que se correspondan con el estado de la técnica, durante la revisión del vagón, difícilmente podrá hablarse de un incumplimiento de la máxima diligencia exigible para evitar el daño, por lo que, en estos casos, debería dejar de responder el poseedor.

que ésta responderá –bien por imperio de la ley<sup>1125</sup>, bien por evolución jurisprudencial<sup>1126</sup>– de forma cuasi-objetiva en la gran mayoría de los siniestros relacionados con la explotación ferroviaria. Y ello porque, con independencia de que el vehículo que causa el daño pertenezca o no a la empresa ferroviaria, ésta sigue estando obligada a garantizar la seguridad de la explotación ferroviaria.

Ahora bien, si la empresa ferroviaria que ostente la custodia del vagón en el momento de producirse el siniestro resulta obligada a resarcir los daños causados a terceros, ésta podrá, en virtud de los artículos 4 § 1 RU CUV y 27.1 CUU, recuperar la indemnización desembolsada por la vía de regreso contra el poseedor. Esta idea se expresa, de forma específica, en el artículo 27.1 *in fine* CUU, de acuerdo con el que “[l]e responsable garantit l’E[n]treprise[F[erroviaire] contre toute action de tiers si aucune faute n’est imputable à l’E[n]treprise[F[erroviaire] utilisatrice”. Aun a pesar de que el último inciso de la cláusula parece indicar que el poseedor estará obligado, con independencia de su propia culpa, al reembolso en todos aquellos casos en que el daño no es imputable a la empresa ferroviaria, a ello se opone el empleo del término “responsable” (*responsable, der Schuldige, liable party*)

---

<sup>1125</sup> En Alemania, las empresas ferroviarias responden de forma (cuasi) objetiva en virtud del § 1 de la *Haftpflichtgesetz* de 1 de enero de 1978, y sólo pueden exonerarse si el daño es debido a fuerza mayor (§ 1.2 de la ley). Sobre su justificación, con detalle, BASEDOW, J., *Der Transportvertrag*, op.cit., pp. 428 y ss.; entre nosotros, REGLERO CAMPOS, F., “Los sistemas de responsabilidad civil”, en: ID. (Coord.), *Tratado de responsabilidad civil*, 2ª ed., Thomson-Aranzadi, Cizur Menor 2003, nm 12 (p. 187), quien pone de manifiesto que el ordenamiento jurídico español carece de una norma que instituya una responsabilidad objetiva en este ámbito.

<sup>1126</sup> Éste sería el caso de España, donde el Tribunal Supremo ha establecido que la responsabilidad de las empresas ferroviarias lo es por riesgo, por lo que entiende que éstas deben adoptar y extremar todas las medidas necesarias para evitar resultados lesivos a terceros (STS núm. 374/2005, de 19 de mayo [RJ 2005\4007], FJ 4º). La consecuencia más inmediata es la presunción *iuris tantum* de responsabilidad y la correspondiente inversión de la carga probatoria (así, las SSTS núm. 596/1994, de 20 de junio [RJ 1994\6026], FJ 3º; núm. 70/1997, de 4 de febrero [RJ 1997\677], FJ 2º; y núm. 461/2001, de 16 de mayo [RJ 2001\6210], FJ 2º), debiendo probar la empresa ferroviaria que ha obrado con la diligencia (reforzada) exigida por las circunstancias del caso. Asimismo, la STS núm. 327/1998, de 3 de abril (RJ 1998\1873), FJ 2º (citando otra de 25 de marzo de 1996 [núm. 231/1996, RJ 1996\2440, FJ 3º] que a su vez cita otra de 24 de diciembre de 1992 [núm. 1220/1992, RJ 1992\10656, FJ 3º]) establece que “no basta con que [el ferrocarril] se haya adaptado a las exigencias que reglamentariamente le vengan impuestas, sino que ha de atemperarse a las medidas de prudencia y precaución que le vengan impuestas por las circunstancias (de personas, tiempo y lugar) concurrentes en cada caso concreto para evitar la producción del resultado dañoso. Sobre esta cuestión vid., con detalle, DE ÁNGEL YÁGÜEZ, R., *Tratado de responsabilidad civil*, Civitas, Madrid 1993, pp. 127 y ss.; Díez-PICAZO, L., *Derecho de daños*, op.cit., pp. 118 y ss.; REGLERO CAMPOS, F., “Los sistemas...”, op.cit., pp. 201 y ss.

La empresa ferroviaria no responderá, por tanto, si el daño es debido a fuerza mayor, pero la inversión de la carga de la prueba y el alto grado de diligencia exigido para dar lugar a la exoneración hacen que ésta sea, en la práctica y fuera de los casos de concurrencia de culpa de la víctima, difícil de lograr.

que remite al primer inciso del precepto e implica que sólo cabe el regreso si el siniestro fue causado por culpa del poseedor.

El valor del inciso es, pues, meramente declaratorio y excluye (en todo o en parte) la posibilidad de recurrir al poseedor si, a pesar de la concurrencia de culpa por parte de éste, el daño es imputable, al menos parcialmente, a la empresa ferroviaria, v.gr. cuando el defecto es debido a un mantenimiento inadecuado del vagón, pero debía haberse detectado por la empresa ferroviaria en el ejercicio de sus deberes de control en el momento de aceptar el vehículo para su remolque. De acuerdo con los principios decantados sobre la base del antiguo contrato de matriculación, la ausencia de culpa de la empresa ferroviaria ha de probarse por ésta, dado el ejercicio, por su parte, del control directo sobre el vagón y su proximidad a los hechos desencadenantes del siniestro y, con ello, a los posibles medios de prueba.<sup>1127</sup>

### 3. Daño resarcible y cuantía de la indemnización

Al contrario de lo que ocurre en el supuesto de daños en el vagón, donde el resarcimiento se refiere exclusivamente a los daños directos y su cuantía se limita al valor residual del vehículo, en el caso de los daños causados a la empresa ferroviaria o a terceros por el vagón no existe ninguna limitación, por lo que deberán resarcirse todos los daños causados por el siniestro (esto es, daños materiales, personales y, en su caso, morales y meramente patrimoniales), sin que la cuantía máxima de la indemnización quede limitada, en el caso de daños a terceros, a una cifra concreta, salvo que así lo prevea una norma expresa.<sup>1128</sup>

Diferente es el caso previsto en el artículo 27.4 CUU, de acuerdo con el que las empresas ferroviarias pueden fijar, en sus condiciones generales, una cuantía límite<sup>1129</sup>, renunciando a hacer efectivos los derechos que le correspondan en virtud del artículo 27.1

---

<sup>1127</sup> Cfr. la SBGH de 27 de enero de 1967, en: *VersR*, vol. 18 (1967), pp. 402 y ss., en particular, p. 403 = *Z.Int.Eisenb.*, vol. 77 (1969), pp. 31 y ss., en particular, pp. 34 y s., en cuya consecuencia se modificó las condiciones generales de matriculación de todos los ferrocarriles asociados en la UIC.

<sup>1128</sup> Éste podría ser el caso si el daño consiste en la pérdida o avería de mercancías transportadas en el mismo tren o en otro diferente (arts. 30 y 32 RU CIM), o si se trata de la lesión o muerte de viajeros por ferrocarril (el art. 30 § 2 RU CIV limita la indemnización a 175.000 unidades de cuenta por cada viajero).

<sup>1129</sup> El CUU recomienda, en la nota 1 al artículo 27.4, que dicha cuantía sea fijada en 17.000 euros.

CUU en tanto en cuanto el siniestro no supere dicho límite, incluso cuando éste fue causado por culpa del poseedor (salvo en caso de dolo o culpa grave). El efecto sería parecido al que preveía el derogado Acuerdo de Responsabilidad Ferrocarril/Titular en la medida en que supone la renuncia convencional por parte de la empresa ferroviaria a sus propias pretensiones indemnizatorias y al derecho de regreso por las cuantías desembolsadas a terceros.<sup>1130</sup>

### III. Responsabilidad por daños causados por los auxiliares

De forma parecida a lo que ocurre en el artículo 40 RU CIM, las Reglas Uniformes CUV y el Contrato Uniforme de Utilización prevén –en los artículos 9 y 28, respectivamente– la responsabilidad de las partes del contrato de remolque por los auxiliares que utilizan en el cumplimiento de sus obligaciones. Puesto que el artículo 9 § 1 RU CUV es una de las pocas normas contenidas en las Reglas Uniformes que no permite la modificación en los concretos contratos de utilización que se celebren a su amparo, el artículo 28 CUU tiene carácter meramente declaratorio cuando se trata de remolques internacionales. Puede tener cierta autonomía, sin embargo, en todos aquellos ordenamientos que, como el español, no prevén con carácter general la responsabilidad del deudor por los daños causados por sus auxiliares.<sup>1131</sup>

---

<sup>1130</sup> Dado el amplio número de empresas ferroviarias adheridas al CUU es imposible realizar un seguimiento exhaustivo, pero al menos las más significativas a nivel europeo (Deutsche Bahn/Railion y SNCF) no han incluido, en sus condiciones generales, ninguna renuncia a sus pretensiones indemnizatorias contra el poseedor.

<sup>1131</sup> El Código Civil español no reconoce el principio de responsabilidad (contractual) por los actos de los auxiliares de forma general, sino sólo en algunos preceptos concretos, como son los arts. 1.564, 1596, 1.721, 1.784, etc. Cc. No obstante, es comúnmente aceptada la idea de que la empresa deudora no podrá exonerarse de su responsabilidad aduciendo que son sus auxiliares los que han desatendido sus obligaciones contractuales, ni siquiera en aquellos ámbitos que no cuenten con una regulación específica. Así, LACRUZ BERDEJO, J.L., ET AL., *Elementos de Derecho civil*, Tomo II, Vol. 1º, op.cit., pp. 173 y s.; JIMÉNEZ HORWITZ, M., *La imputación al deudor del incumplimiento del contrato ocasionado por sus auxiliares*, McGraw-Hill, Madrid 1996, pp. 210 y ss.; JORDANO FRAGA, F., *La responsabilidad del deudor por los auxiliares que utiliza en el cumplimiento*, Civitas, Madrid 1994, pp. 488 y ss., así como EMPARANZA SOBEJANO, para quien la ampliación de la responsabilidad del transportista a actos y omisiones de sus auxiliares constituye “una plasmación específica en el ámbito del transporte por ferrocarril de la *responsabilidad contractual indirecta* que nuestro ordenamiento consagra implícitamente” (“El transporte internacional de mercancías por ferrocarril [COTIF-CIM]”, en: CONCEPCIÓN RODRÍGUEZ, J.L. [Dir.], *El contrato de transporte*, Consejo General del Poder Judicial, Madrid 2003, p. 438; y también en *El concepto de porteador en el transporte de mercancías*, Comares, Granada 2003, p. 42, nota 97). Sí encontramos una norma general de atribución p.ej. en el art. 278 del Código Civil alemán, de acuerdo con el que “[e]l deudor responderá de los actos culposos de [...] las personas que utiliza en el cumplimiento de sus obligaciones de la misma manera como si de sus propios actos se tratara” (traducción propia del autor).

Al igual que los preceptos correspondientes en las Reglas Uniformes CIM y en el CMR, se recoge una mera norma de atribución de la conducta del auxiliar al principal sin que se creen nuevos supuestos de responsabilidad del poseedor o de la empresa ferroviaria<sup>1132</sup> y, también aquí, la finalidad perseguida por el precepto ha de buscarse en el deseo de evitar que uno y otra puedan exonerarse de su responsabilidad aduciendo que el daño no fue causado por culpa suya sino que éste es imputable a la conducta negligente de uno de sus auxiliares. Como no puede ser de otra forma, la atribución sólo alcanza aquellas conductas que guarden relación con una de las obligaciones asumidas en virtud del contrato de utilización, por lo que deben quedar sometidas al Derecho nacional correspondiente aquéllas que se adopten en virtud de un contrato distinto del de remolque, como podría ser el depósito del vagón una vez finalizado el desplazamiento.<sup>1133</sup>

De acuerdo con los artículos 9 § 1 RU CUV y CUU, tanto el poseedor como la empresa ferroviaria responderán de sus empleados dependientes y de los auxiliares independientes<sup>1134</sup>, pero en este último caso sólo si el transportista recurre a ellos precisamente “para la ejecución del contrato” concreto en cuestión<sup>1135</sup>. No responderá de

---

<sup>1132</sup> Así, para el art. 50 RU CIM/1980, SPERA, K., *Internationales Eisenbahnfrachtrecht...*, op.cit., p. 50.1 y s.; para el art. 3 CMR vid. KOLLER, I., *Transportrecht*, op.cit., Art. 3 CMR, nm 1 (p. 1156); para el § 278 BGB, VIEWEG, K., “Schadensersatzrecht”, op.cit., p. 395. Ello no obstante, la empresa ferroviaria responde de forma autónoma y no accesoriamente con el auxiliar, ya que éste no se halla vinculado contractualmente a quien formula el requerimiento de indemnización. Así, NÁNÁSSY, B.V., *Das internationale Eisenbahnfrachtrecht*, op.cit. (1956), p. 665.

<sup>1133</sup> Ello no significa que el deudor no responda, en estos supuestos, de los actos de sus auxiliares, pero sí lo hará, probablemente, de forma distinta, puesto que las obligaciones asumidas en virtud de aquellos otros contratos no son las mismas que las que dimanarían del contrato de remolque. Serán diferentes, en particular, el fundamento de la responsabilidad, los límites cuantitativos de la deuda indemnizatoria, etc.

<sup>1134</sup> La calificación del auxiliar como dependiente o independiente suele fundamentarse en el poder de control o de dirección que el deudor de la obligación ostenta sobre él. Así, GÓRRIZ LÓPEZ, C., *La responsabilidad...*, op.cit., p. 642. En sentido parecido, SCHMIDT-BENDUN, R., *Haftung der Eisenbahnverkehrsunternehmen...*, op.cit., p. 92.

<sup>1135</sup> Esta cuestión está resuelta para el art. 3 CMR (que sirvió de modelo para la redacción del art. 40 RU CIM y que se reproduce en los arts. 9 § 1 RU CUV y 28 CUU), puesto que la utilización del pronombre femenino “*desquelles*” en la versión francesa del precepto indica que el inciso “*a cuyo servicio él recurra para la ejecución del transporte*” sólo puede referirse a los auxiliares independientes y no a los dependientes (*agents*). Así, KOLLER, I., *Transportrecht*, op.cit., Art. 3 CMR, nm 4 (p. 1167); con matices, BASEDOW, J., “Übereinkommen...”, op.cit., Art. 3 CMR, nmm 13 y s. (pp. 919 y s.).

En caso contrario, la referencia expresa a los empleados del transportista resultaría, además, innecesaria. Así, BECKER, D., *Die Haftung der Eisenbahn...*, op.cit., p. 133; FINGER, H.-J., *Internationaler Eisenbahnverkehr...*, op.cit., p. 93 y s.; MUTZ, G., “Eisenbahntransport...”, op.cit., Art. 50 CIM, nm 3 (p. 1634). Para el art. 3 CMR vid., además de la bibliografía citada en el párrafo anterior, HAAK, K.F., *The Liability...*, op.cit., p. 177. En el precepto correspondiente en el Convenio CIM y en las RU CIM/1980, la cuestión se hallaba regulada de forma menos precisa. Se muestran, por ello, indecisos, SPERA, K.,

ellos el deudor en aquellos supuestos en que su contratación se produce en el marco del cumplimiento de otro contrato distinto, como podría ser la empresa de tracción ferroviaria contratada por el poseedor (para realizar maniobras respecto de otros vagones distintos) que causa un daño en el material rodante de la empresa ferroviaria. En el caso de los empleados dependientes, en cambio, el deudor responderá de todos los daños por ellos causados, con independencia de que aquéllos intervengan o no en el cumplimiento del concreto contrato de remolque, siempre y cuando actúen, con carácter general, en el ejercicio de sus funciones (arts. 9 § 1 *in fine* RU CUV, 28 *in fine* CUU).<sup>1136</sup>

El requisito de que el hecho dañoso sea causado por los auxiliares *en el ejercicio de sus funciones* plantea problemas similares a los que puedan darse en los transportes de mercancías por ferrocarril. Y ello porque algunos actos realizados por los auxiliares precisamente exceden de las funciones que le fueron encomendadas por el poseedor o la empresa ferroviaria, en particular, cuando el auxiliar de la empresa ferroviaria comete delitos mediante o con respecto al vagón (v.gr. contrabando, violencia en las cosas, robo de accesorios amovibles, etc.) o actúa contraviniendo órdenes expresas de su principal (v.gr. falta de ejecución de los controles reglamentarios en el vagón). Es por ello que el inciso correspondiente de las Reglas Uniformes CUV y del Contrato Uniforme de Utilización ha de interpretarse de forma lata, en el sentido de que comprometen la responsabilidad del deudor todos aquellos actos que, aprovechando el hecho del remolque, ponen en peligro la explotación ferroviaria o el vagón particular.<sup>1137</sup> La huelga, en cambio, aun siendo acto deliberado de los auxiliares de la empresa ferroviaria con consecuencias dañosas para el

---

*Internationales Eisenbahnfrachtrecht*, op.cit., p. 50.2; WICK, J., *Das internationale Eisenbahnfrachtrecht...*, op.cit., pp. 295 y s. *Contra*, NÁNÁSSY, B.V., *Das internationale Eisenbahnfrachtrecht*, op.cit., p. 663 y s.

<sup>1136</sup> Así se prevé expresamente en los preceptos citados (“*lorsque ces agents ou ces autres personnes agissent dans l'exercice de leurs fonctions*”). Se requiere, pues, que exista algún nexo entre el acto causante del daño y las funciones que tengan encomendadas los auxiliares (así, HELM, J.G., *Frachtrecht II...*, op.cit., Art. 3 CMR, nm 10 [p. 65]; BASEDOW, J., “*Übereinkommen...*”, op.cit., Art. 3 CMR, nm 24 [p. 923], cualquiera que sea su vinculación con la empresa ferroviaria. Se entiende generalmente que dicho vínculo existe cuando el transportista es consciente de que en el ejercicio de las funciones atribuidas podría producirse el acto dañoso (KOLLER, I., *Transportrecht*, op.cit., Art. 3 CMR, nm 5 [p. 1168], así como doctrina y jurisprudencia ahí citada [notas 28 y 30]) o cuando la función encomendada es requisito indispensable para la producción de dicho acto (BASEDOW, J., “*Übereinkommen...*”, op. y loc. últ. cit., para quien, en consecuencia, no es suficiente que el acto se produzca *con ocasión* del ejercicio de las funciones encomendadas; parecido, HELM, J.G., *Frachtrecht II...*, op. y loc. últ. cit.; VIEWEG, K., “*Schadensersatzrecht*”, op.cit., p. 395).

<sup>1137</sup> Así, para el art. 3 CMR, MARTÍNEZ SANZ, F., *La responsabilidad...*, p. 611. Con idéntico resultado, la STS núm. 78/1999, de 9 de febrero (RJ 1999\1054), FJ 4º; HAAK, K.F., *The Liability of the Carrier...*, op.cit., p. 177; KOLLER, I., *Transportrecht*, op.cit., Art. 3 CMR, nm 5 (pp. 1168 y s.).

poseedor (retrasos), puede desplegar fuerza exoneratoria para el transportista, sin que, en principio, quepa hacerle responder del daño por la vía de los artículos 9 § 1 RU CUV, 28 CUU.<sup>1138</sup> Probablemente, la solución habría de pasar por efectuar una ponderación de las posibilidades que tiene la empresa ferroviaria de influir sobre la huelga: cuanto mayores sean éstas, más difícil le resultará exonerarse de su responsabilidad.<sup>1139</sup>

Con todo, existen dos supuestos donde se aprecia una mayor incidencia de los citados preceptos en el ámbito de la utilización de vagones particulares. Por un lado, los talleres que efectúen operaciones de mantenimiento por cuenta del poseedor deberán considerarse auxiliares de aquél, puesto que actúan con vistas al cumplimiento de la obligación del poseedor de poner a disposición de la empresa ferroviaria un vagón en perfecto estado de mantenimiento. La solución no puede ser distinta en aquellos casos en que la empresa ferroviaria procede ella misma a efectuar reparaciones en virtud del artículo 19 CUU, o si las encarga a un taller homologado (art. 19.5 CUU). En el primer supuesto, aquélla actúa en virtud de un contrato de obra celebrado con el poseedor (sin que sea óbice para ello que el consentimiento oportuno se hubiera prestado en el mismo momento de celebrar el contrato de remolque, art. 19.1 CUU), en el segundo como su mandatario. Sea como fuere, el mantenimiento sigue siendo obligación del poseedor, por lo que éste responderá frente a otras empresas ferroviarias de las operaciones de mantenimiento efectuadas, sin perjuicio de su derecho de regreso contra la empresa ferroviaria que hubiera realizado las reparaciones (en virtud del contrato de obra) o que las hubiera encargado. En este último caso, la empresa ferroviaria sólo responderá si puede apreciarse *culpa in eligendo*, lo cual habrá de descartarse si se trata de un taller homologado.

Por otro lado, probablemente habría de calificarse como auxiliar del poseedor también al arrendatario del vagón, y ello porque éste cumple, en virtud del contrato de arrendamiento, con algunas de las obligaciones que, de acuerdo con el Contrato Uniforme de Utilización, compete realizar al poseedor.<sup>1140</sup> En este sentido cabe afirmar que, en virtud de la cesión del

---

<sup>1138</sup> En este sentido, respecto de la responsabilidad por los auxiliares en el Convenio CIM, FAVRE, J., “Influence de la grève du personnel du chemin de fer sur le transport et sur la responsabilité selon la CIM”, en: *BTIF*, vol. 80 (1972), pp. 174 y ss.

<sup>1139</sup> Así lo defiende, respecto del art. 32 § 2 RU CIV, SCHMIDT-BENDUN, J., *Haftung der Eisenbahnverkehrsunternehmen...*, op.cit., pp. 93 y ss.

<sup>1140</sup> Cfr. HELD, A., *Private Güterwagen...*, op.cit., pp. 102 y s., 118.

uso del vagón, sólo el arrendatario puede comprobar el estado del vagón después de cada operación de remolque y debe velar, asimismo, porque la carga y la estiba de la mercancía en el vagón se efectúe de conformidad con las directivas de carga de la UIC. La realización de estas tareas es asumida por el arrendatario desde el momento en que reciba el vehículo del poseedor, por lo que parece adecuado que éste responda de los actos u omisiones culposas del arrendatario de conformidad con los artículos 9 § 1 RU CUV y 28 CUU, sin perjuicio de su derecho de regreso en virtud del contrato de arrendamiento. No comprometen la responsabilidad del poseedor, en cambio, los daños que se produzcan con ocasión de la ejecución del contrato de transporte de mercancías celebrado entre arrendatario y empresa ferroviaria, por lo que aquél no responderá, en particular, de los menoscabos que se produzcan en el material de la empresa ferroviaria durante las operaciones de carga, estiba, desestiba y descarga de la mercancía.

Las mismas razones que abogan por hacer responder al poseedor y a la empresa ferroviaria por los actos de los auxiliares que utilizan en el cumplimiento de sus obligaciones han llevado a los redactores de las Reglas Uniformes CUV a precisar que “[s]alvo convenio en contrario entre las partes en el contrato, los gestores de infraestructura en que la empresa de transporte ferroviario utilice el vehículo como medio de transporte, serán consideradas como personas a cuyo servicio recurre la empresa de transporte ferroviario” (art. 9 § 2 RU CUV). Como quiera que el Contrato Uniforme de Utilización no excluye la aplicación del precepto, ha de entenderse que, al menos en los remolques de carácter internacional –sólo a ellas se les aplica las Reglas Uniformes CUV– el administrador de infraestructuras ferroviarias es considerado *ex lege* auxiliar de la empresa ferroviaria, por lo que ésta responderá frente al poseedor también en aquellos casos en que el siniestro es causado por un hecho imputable a aquél. Así se evita, de un lado, que el poseedor pueda eludir las limitaciones de la responsabilidad al dirigirse directamente, y por la vía extracontractual, contra el administrador de infraestructuras, una pretensión a la que resultaría de aplicación el Derecho nacional correspondiente<sup>1141</sup>. De otro, se facilita la reclamación al poseedor, puesto que éste no resultará obligado a depurar responsabilidades en aras a determinar el sujeto al

---

<sup>1141</sup> Así, respecto de la situación en las Reglas Uniformes CIM, la OTIF en su “Rapport explicatif actualisé (RU CIM 1999)”, en: *Z.Int.Eisenb.*, vol. 107 (1999), pp. 392 y s., 402; MUTZ, G., “COTIF...”, op.cit., pp. 177 y s.



que debe solicitar la indemnización de los daños sufridos<sup>1142</sup>, y la empresa ferroviaria podrá recuperar las cantidades desembolsadas en este concepto por la vía de regreso contra el administrador a la infraestructura<sup>1143</sup>.

A la vista de la ausencia de una mención parecida en el Contrato Uniforme de Utilización, resulta difícil determinar si, en un remolque puramente interno en España, la empresa ferroviaria respondería por los actos del ADIF. Puesto que no existe ninguna norma expresa de atribución, la responsabilidad podría derivar del propio principio general, según el que el empresario responde por los actos de los auxiliares que utiliza en el cumplimiento de sus obligaciones, o, atendiendo al hecho de que el contrato de transporte es considerado una subespecie del contrato de arrendamiento de obra, en aplicación supletoria del art. 1.596 Cc, de acuerdo con el que “[e]l contratista es responsable del trabajo ejecutado por las personas que ocupare en la obra”. Creemos, sin embargo, que, a semejanza de lo que ocurre en los desplazamientos por carretera, el administrador de la infraestructura no puede considerarse, en ausencia de un imperativo legal expreso<sup>1144</sup>, auxiliar de la empresa ferroviaria, debiéndose dirigir el perjudicado directamente contra el ADIF, por la vía extracontractual (art. 1.902 Cc). No obstante, frente a lo que sucede en un remolque internacional, no parece tan grave esta situación para el perjudicado, ya que sólo existe un administrador de infraestructuras que, además, podrá ser demandado ante un Tribunal español en un procedimiento sujeto al

---

<sup>1142</sup> Esta situación es, desde el punto de vista procesal, considerablemente más beneficiosa para el poseedor, puesto que le asiste la inversión de la carga probatoria obrada en los arts. 4 § 1 RU CUV, 22.1 CUU, por lo que la empresa ferroviaria deberá probar que el concreto hecho que causó el daño no es imputable, ni a ella ni al administrador de infraestructuras ferroviarias.

<sup>1143</sup> Dicha acción deberá fundamentarse en el Derecho nacional que resulte de aplicación supletoria, puesto que ni siquiera en aquellos países que hayan ratificado el Protocolo de Vilna sin efectuar ninguna declaración de conformidad con el art. 42 § 1 COTIF, es de aplicación el art. 8 § 1 RU CUI. Este establece en su lit. c que “[e]l gestor será responsable [...] de los daños pecuniarios que resulten de los daños y perjuicios debidos por el transportista en virtud de las Reglas uniformes CIV y de las Reglas uniformes CIM, causados al transportista o a sus auxiliares durante el tiempo de utilización de la infraestructura y que tengan su causa en dicha infraestructura” (la redonda es nuestra). Las pretensiones resarcitorias que tengan su origen en las Reglas Uniformes CUV no podrán basarse, pues, en dicho precepto (ni en ningún otro).

<sup>1144</sup> Téngase presente, sin embargo, que el art. 44 del Anteproyecto de Ley de Contrato de Transporte Terrestre prevé, en su apartado cuarto, que “[l]os administradores de la infraestructura ferroviaria sobre la que se realice el transporte, se considerarán a estos efectos auxiliares del porteador”. Si bien esta norma está pensada exclusivamente para el transporte de mercancías por ferrocarril, creemos que nada obsta a que el precepto pueda aplicarse, por vía analógica, también al supuesto aquí analizado, el remolque de vagones particulares.

Derecho nacional.<sup>1145</sup> Con todo, hubiera sido deseable que se incluyera una disposición parecida a la del artículo 9 § 2 RU CUV en el Contrato Uniforme de Utilización, con vistas a facilitar la regulación de daños causados al vagón también en los remolques internos.

#### **IV. Concurrencia de acciones de responsabilidad contractual y extracontractual**

De forma similar a lo que ocurre en el artículo 41 RU CIM, también el artículo 10 § 1 RU CUV prevé la sujeción de las acciones de responsabilidad extracontractual por pérdidas o averías del vehículo a las limitaciones previstas en las Reglas (art. 4, §§ 3 y 4 RU CUV). En el ámbito de los transportes de mercancías por ferrocarril, tal previsión se hacía necesaria porque el cargador o destinatario que era a la vez el propietario de la mercancía podía obtener, en algunos países<sup>1146</sup>, la reparación íntegra de su daño con recurso, no a la acción contractual correspondiente, sino a la responsabilidad aquiliana en virtud del principio general de *alterum non laedere*. La finalidad del artículo 10 RU CUV ha de buscarse, pues, en la preservación del modelo de responsabilidad consagrado en las Reglas Uniformes<sup>1147</sup> al impedir, de un lado, que el actor pueda burlar las limitaciones de la cuantía indemnizatoria previstas mediante el ejercicio de la acción *ex delicto* y, de otro, que la empresa ferroviaria se vea obligada a responder, por la vía de regreso y frente a uno de sus auxiliares (si el Derecho nacional correspondiente así lo permite)<sup>1148</sup>, en supuestos en los que respondería de forma menos estricta en aplicación de las Reglas Uniformes CUV<sup>1149</sup> o del Contrato Uniforme<sup>1150</sup>.

---

<sup>1145</sup> Con detalle sobre las desventajas de una regulación deficiente de la relación entre empresa ferroviaria y gestor de infraestructuras en caso de siniestro en el ámbito del transporte internacional, BERTHIER, E., “Problématique du gestionnaire de l’infrastructure tiers”, en: *Z.Int.Eisenb.*, vol. 103 (1995), pp. 206 y ss.

<sup>1146</sup> Entre ellos Alemania, donde la postura del BGH fue criticada por HELM, quien entiende que las acciones de responsabilidad contractual prevalecen, desde un punto de vista funcional, sobre las pretensiones extracontractuales (*Haftung für Schäden...*, op.cit., pp. 291 y ss., en particular, 301 y ss.).

<sup>1147</sup> Sobre esta cuestión vid., con carácter general, ARIAS VARONA, F.J., *Manipulación portuaria y daños a las mercancías*, Comares-CEDIT, Granada 2006, pp. 55 y ss.; GABALDÓN GARCÍA, J.L. / RUIZ SOROA, J.M<sup>º</sup>, *Manual...*, op.cit., pp. 589 y s.; GÓRRIZ LÓPEZ, C., *La responsabilidad...*, op.cit., pp. 654 y s. Cfr., asimismo, los arts. 24.1 CV, 29 del Convenio de Montreal; 4bis.1 de las Reglas de La Haya-Visby; 7.1 de las Reglas de Hamburgo; y 28.1 CMR.

<sup>1148</sup> Téngase presente que, de forma parecida a lo que ocurre en el art. 41 RU CIM, la cláusula Himalaya del art. 10 § 3 RU CUV vincula la acción contra los auxiliares de la empresa ferroviaria igualmente a las condiciones y limitaciones dispuestas en las Reglas Uniformes. Este aspecto es de una importancia singular, ya que los auxiliares, con carácter general, no serán partes en el contrato de transporte y contra ellos sólo

Al igual que ocurre respecto del artículo 41 RU CIM, las acciones que efectivamente concurren o que sean susceptibles de concurrir con las acciones derivadas de las Reglas Uniformes o del Contrato Uniforme de Utilización no plantean dudas en cuanto a su sujeción a los límites previstos en los artículos 4 RU CUV y 20.3, 23 CUU. Así, con independencia de quién hubiera celebrado el concreto contrato de remolque (ya sea el propio poseedor, ya sea el arrendatario u otra empresa ferroviaria), el poseedor sólo podrá formular una pretensión de responsabilidad aquiliana “*bajo las condiciones y limitaciones establecidas por [las Reglas Uniformes CUV y por el] contrato de utilización*”. Dado que la regulación sobre limitaciones de la responsabilidad en las Reglas Uniformes CUV es de carácter dispositivo (art. 4 § 5 RU CUV), en la práctica habrá de acudirse a lo pactado por las partes y, en virtud de la incorporación de las cláusulas del CUU a los contratos de remolque sobre vagones pertenecientes a un poseedor adherido, a lo dispuesto en el Contrato Uniforme. De ahí que las condiciones generales de arrendamiento de vagones suelen incluir una cláusula que prohíbe al arrendatario pactar, con la empresa ferroviaria que efectúe el desplazamiento, condiciones que difieran de lo dispuesto en el CUU<sup>1151</sup>, puesto que tales modificaciones no sólo alteran el

---

cabe el ejercicio de una acción de responsabilidad extracontractual. Así, CZERWENKA, B. / HEIDERSDORF, CH. / SCHÖNBECK, M., *Eisenbahn-Beförderungsrecht*, op.cit. (1985), Art. 51 ER/CIM, ap. 2.b (p. 187).

Para que el auxiliar pueda hacer valer la regla del art. 10 § 3 RU CUV, éste debe ser una de las personas de las que responde la empresa ferroviaria, esto es, un empleado dependiente (u otra persona, de la que se sirve aquélla para la ejecución del remolque, art. 9 § 1 RU CUV) que actúa en el ejercicio de sus funciones. La prueba de ello incumbe al auxiliar. Así, KOLLER, I., *Transportrecht*, op.cit., Art. 28 CMR, nm 5 (p. 1392); PETIT LAVALL, M<sup>a</sup>.V., *La responsabilidad por daños en el transporte aéreo internacional de mercancías*, Comares-CEDIT, Granada 2007, p. 164.

Puesto que a la empresa ferroviaria se le atribuye, en el marco del artículo 5 RU CUV, la conducta dolosa o temeraria de sus auxiliares, aquélla no debe resultar favorecida, con vistas a una eventual acción de regreso, si lo que se ejercita es una acción de responsabilidad extracontractual contra los auxiliares, siempre que pueda probarse la concurrencia de dolo o culpa grave por su parte. Éstos responderán, por ello, de forma ilimitada también en el ámbito del artículo 10 § 3 RU CUV. Así, para el CMR, BASEDOW, J., “Übereinkommen...”, op.cit., Art. 29 CMR, nm 37 (p. 1189); HELM, J.G., *Frachtrecht II*, op.cit., Art. 29 CMR, nm 31 (p. 474); KOLLER, I., *Transportrecht*, Art. 28 CMR, nm 5 (p. 1392).

<sup>1149</sup> Así, respecto del artículo 28 CMR, BASEDOW, J., “Übereinkommen...”, op.cit., Art. 28 CMR, nmm 2 y s. (p. 1169); KOLLER, I., *Transportrecht*, op.cit., Art. 28 CMR, nm 1 (p. 1390).

<sup>1150</sup> El art. 10 RU CUV sujeta el ejercicio de las reclamaciones extracontractuales no sólo a lo dispuesto en el art. 4 RU CUV, sino asimismo a las limitaciones que se hubieran previsto en el concreto contrato de utilización al disponer que “[e]n todos los casos en que se apliquen las presentes Reglas uniformes, no se podrá ejercer contra la empresa de transporte ferroviario a que haya sido confiado el vehículo para su utilización como medio de transporte, ninguna acción de responsabilidad por pérdida o avería del vehículo o de sus accesorios, por cualquier causa que sea, si no es bajo las condiciones y limitaciones establecidas por estas Reglas uniformes y las del contrato de utilización” (la redonda es nuestra).

<sup>1151</sup> Al respecto cfr. las citadas condiciones 3.8 de las *Allgemeine Bedingungen für die Überlassung von Privatgüterwagen* de TRANSWAGGON y 4.6 de las *Allgemeine Bedingungen für die Vermietung von Eisenbahn-Kesselwagen* de aretz + co: “Der Mieter ist in keinem Fall berechtigt, ohne vorherige Zustimmung des Vermieters mit dem verwendenden E[isenbahn]V[erkehrs]U[nternehmen] Abweichungen von den Bestimmungen des [CUU] zu vereinbaren”.

régimen de responsabilidad contractual del poseedor –éste, en definitiva, únicamente podrá hacer valer los derechos que deriven de las cláusulas del CUU efectivamente incorporadas al concreto contrato de remolque– sino que, además, son susceptibles de limitar sus pretensiones extracontractuales contra la empresa ferroviaria.

Más dudas plantea la limitación de las acciones de responsabilidad *ex delicto* si éstas son ejercidas, bien por el propietario del vagón en caso de que éste hubiera entregado el vehículo en virtud de un contrato de *leasing* o de arrendamiento de larga duración<sup>1152</sup> al poseedor, bien por el arrendatario del vagón, puesto que ni uno ni otro son partes en el Contrato Uniforme de Utilización. En lo que al propietario no poseedor se refiere, probablemente habría de entenderse que también las pretensiones extracontractuales de éste quedarán limitadas por lo dispuesto en las Reglas Uniformes o el contrato de utilización, y ello porque con la cesión del vehículo al poseedor ha consentido en su utilización como medio de transporte, y no se distinguen razones para adoptar, en este punto, una postura diferente de la que se defiende con respecto a los artículos 41 RU CIM y 28 CMR.<sup>1153</sup>

En el caso de que el actor sea el arrendatario del vehículo, éste podrá, según la opinión aquí patrocinada, ejercitar en su propio nombre las acciones que correspondan al poseedor de acuerdo con el Contrato Uniforme de Utilización, puesto que sus cláusulas se incorporan en el contrato de remolque, incluso cuando es celebrado por el arrendatario, y éste resulta legitimado para reclamar la indemnización de los daños causados por la empresa ferroviaria en virtud de la definición que del término poseedor efectúa el Anexo 2 al CUU. Para que la

---

<sup>1152</sup> Recuérdese que las Reglas Uniformes CUV vinculan la definición de poseedor, no a los derechos de propiedad que puedan existir sobre el vagón, sino a la explotación económica, de modo duradero, como medio de transporte (art. 2 lit. c RU CUV), por lo que también el arrendatario (si el contrato lo es de larga duración) puede llegar a tener la consideración de poseedor. En este caso, sin embargo, el arrendatario deberá inscribirse como tal en el vehículo (art. 3 § 1 lit. a RU CUV).

<sup>1153</sup> Para el art. 28 CMR se defiende, señaladamente, que el propietario de las mercancías que no sea el cargador o el destinatario de las mismas quedará sujeto a las limitaciones de la responsabilidad previstas en el Convenio. Así, KOLLER, I., *Transportrecht*, op.cit., Art. 28 CMR, nm 3 (p. 1391); en aplicación del principio de la buena fe contractual y de la prohibición de *venire contra factum proprium*, KEHL, M.F., *Die Haftung des Unterfrachtführers im Straßengüterverkehr*, LIT, Münster 2002, pp. 68 y ss., en particular, 72 y ss.. *Contra*, por entender que el contrato de remolque adquiriría la condición de un contrato a cargo de terceros (*Vertrag zu Lasten Dritter*), salvo cuando el remitente actúa como representante indirecto del propietario de las mercancías, BASEDOW, J., “Übereinkommen...”, op.cit., Art. 28 CMR, nm 11 (pp. 1171 y s.); en sentido parecido, HÜBSCH (“Vertragliche Wirkungen zu Lasten Dritter im Gütertransportrecht”, en: *VersR*, vol. 48 [1997], p. 802), quien defiende que la extensión de la normativa contractual uniforme a terceros que no sean partes en el contrato de transporte debe hallarse regulada en el Derecho nacional que resulte de aplicación supletoria y que, por lo demás, debe acudir a él para determinar si el propietario tiene o no legitimación activa para pretender el resarcimiento.

pretensión tenga éxito, el arrendatario deberá acreditar, sin embargo, la existencia de un daño propio. Este será el caso, siempre que el poseedor le haya reclamado la reparación de los daños causados en virtud del contrato de arrendamiento. Dado que el arrendatario puede interponer la acción de responsabilidad contractual nacida del Contrato Uniforme en su propio nombre contra la empresa ferroviaria, se estaría, a nuestro entender, ante un supuesto de concurrencia de acciones que es alcanzado por lo dispuesto en el artículo 10 RU CUV.

En un remolque interno, incluso en ausencia de una norma expresa que vincule las pretensiones extracontractuales a los límites de la correspondiente acción contractual, el resultado no puede ser distinto. No es éste el lugar para examinar la cuestión con detalle, pero –por muy confusa que sea la jurisprudencia al respecto<sup>1154</sup>– creemos que ha de llegarse a la conclusión de que, con independencia de que el actor funde su pretensión en la responsabilidad contractual o extracontractual de la empresa ferroviaria, el Tribunal deberá aplicar las normas en materia contractual, siempre y cuando exista “una relación contractual y el daño es consecuencia del cumplimiento defectuoso o del incumplimiento de cualquiera de los deberes contractuales que de dicha relación derivan”.<sup>1155</sup> Todo ello sin perjuicio de que, planteada la demanda como acción de responsabilidad extracontractual, el Tribunal pueda, en virtud de los principios *iura novit curia* y *da mihi factum, dabo tibi ius*, fallar otorgando la indemnización que corresponda de acuerdo con las reglas en materia de responsabilidad contractual sin incurrir en incongruencia.<sup>1156</sup>

## V. Competencia judicial y prescripción de acciones

Serán competentes para conocer de todos los litigios que tengan su fundamento en el contrato de remolque ferroviario los Tribunales del domicilio del demandado. El artículo 11 RU CUV

---

<sup>1154</sup> En particular, se apunta la posibilidad de optar, en virtud del principio de unidad de la culpa civil, entre responsabilidad contractual y extracontractual. Así, las SSTs núm. 108/1997, de 18 de febrero (RJ 1997\1240), FJ 6º; núm. 89/1993, de 15 de febrero (RJ 1993\771), FJ 2º; núm. 850/1992, de 6 de octubre (RJ 1992\7529), FJ 3º.

<sup>1155</sup> Así, Díez-PICAZO, L., *Derecho de daños*, op.cit., pp. 253, 268.

<sup>1156</sup> Sobre esta cuestión vid., con detalle, Díez-PICAZO, L., *Derecho de daños*, op.cit., pp. 260 y ss., 268; REGLERO CAMPOS, L.F., “Conceptos generales y elementos de delimitación”, en: id., *Tratado...*, op.cit., nnmm 188 y s. (pp. 142 y s.). Cfr. en este sentido, recientemente, la STS núm. 742/2008, de 18 de julio (JUR 2008\249740), FJ 2º; y la –muy didáctica– STS núm. 553/1998, de 9 de junio (RJ 1998\3717), FJ 7º.

se refiere, con carácter genérico, a los Tribunales del país donde esté domiciliado el demandado<sup>1157</sup>, sin que quepa acudir a otra jurisdicción distinta. Dado que las Reglas Uniformes participan de la naturaleza propia del COTIF como tratado internacional, sus disposiciones prevalecerán sobre cualesquiera otras, en particular, las reglas que en materia de competencia internacional fija el Reglamento 2001/44 (art. 71.1 del Reglamento)<sup>1158</sup>. Por su parte, el artículo 32 CUU, que declara competentes igualmente los Tribunales del lugar donde el demandado tuviera su sede, resulta cubierto, en tanto que fijación convencional de la jurisdicción competente, por el artículo 23 del Reglamento 2001/44. También en este caso los Tribunales de la sede del demandado serán competentes, pues, con carácter exclusivo (art. 23.1 del Reglamento; cfr. asimismo el art. 22.2 de la Ley Orgánica 6/1985, de 1 de julio, del Poder Judicial). Para los remolques internos, la cláusula de elección de Tribunal no viene amparada por el artículo 55 LEC (sumisión expresa) por no designar con precisión la *circunscripción* a cuyos Tribunales se someten las partes, pero aquélla coincide con el fuero general de las personas físicas y jurídicas fijadas en los artículos 50 y 51 LEC.

La prescripción de las acciones de responsabilidad por daños causados en el vagón o por él se regula, para los contratos de remolque con el objeto de efectuar transportes internacionales por ferrocarril, en el artículo 12 RU CUV, sin que quepa acordar un régimen distinto en el concreto contrato de utilización. En su virtud, el plazo de prescripción será de tres años (§ 1), fijándose el *dies a quo* para su cálculo en función de si el daño se produce en el vehículo o si es causado por él. En este sentido, el artículo 12 § 2 lit. a RU CUV dispone que, en los casos de pérdida o avería del vagón, el plazo se contará “*a partir del día en que la pérdida o la avería del vehículo hubiera sido comprobada o del día en que el derechohabiente pueda considerar perdido el vehículo*”, mientras que, para las acciones basadas en los daños causados por el vehículo, el plazo comenzará el día “*en que el daño se haya producido*”.<sup>1159</sup> Debido a su calidad de tratado internacional, las disposiciones de las

---

<sup>1157</sup> Salvo cuando el demandado no tuviera su domicilio en un Estado miembro del Convenio, en cuyo caso será competente la jurisdicción del Estado miembro donde se hubiera producido el daño, art. 11 § 2 RU CUV.

<sup>1158</sup> Dado que la competencia judicial no se fija con carácter imperativo en el art. 10 RU CUV, no resulta de aplicación el art. 58 LEC, por lo que el Tribunal no examinará de oficio su competencia y su falta ha de alegarse por el demandado mediante declinatoria.

<sup>1159</sup> Sobre el origen del plazo de prescripción trienal en el RIP, precisamente para reflejar la concepción moderna del vagón particular como medio de transporte y no como mercancía, vid. ALLÉGRET, M., “Transports internationaux...”, op.cit. (2000), Fasc. 687, ap. 85 (p. 11).

Reglas Uniformes CUV acerca de la prescripción prevalecen sobre la regulación interna de las distintas legislaciones nacionales.

Ahora bien, el Contrato Uniforme de Utilización recoge, en su artículo 33, una regulación propia de la prescripción de las acciones nacidas del mismo. A falta de una habilitación expresa, no se modifican los supuestos ya regulados en el artículo 12 RU CUV, y las acciones de indemnización por daños en el vagón o causados por él prescriben igualmente a los tres años (art. 33.1 CUU). Tampoco se modifica lo dispuesto con respecto al *dies a quo*, y el plazo comienza a correr, bien desde el día de la comprobación del daño o desde el que se puede considerar perdido el vagón (daños en el vagón, art. 33.2 lit. b CUU), bien desde el día del siniestro (daños causados por el vagón, art. 33.2 lit. c CUU). Adicionalmente, se contempla un plazo de prescripción de un año para las pretensiones fundadas en un retraso en el desplazamiento del vagón<sup>1160</sup>, fijándose el día de inicio del cómputo en el de la expiración del plazo convenido o del que derive de la aplicación del artículo 16 RU CIM (art. 33.2 lit. a CUU).

Ya se ha visto que, en las relaciones internacionales de remolque prevalece lo dispuesto en las Reglas Uniformes CUV, pero nada se dice en éstas sobre la prescripción de las acciones basadas en un rebasamiento del plazo de entrega. Por su parte, el Contrato Uniforme de Utilización no se aplica sólo a los remolques internacionales, sino también a los que transcurran íntegramente por el territorio de un solo Estado. Ha de preguntarse, por ello, si la fijación convencional de tales plazos puede admitirse o si, por el contrario, la regulación nacional en materia de prescripción es imperativa y no permite modificaciones por la vía contractual.<sup>1161</sup> En el Derecho común español, sólo el artículo 1.935 Cc se refiere, si bien

---

<sup>1160</sup> En realidad, el art. 33.1 CUU dispone que el plazo anual de prescripción se aplica a todas las acciones nacidas del Capítulo III CUU, por lo que deberían incluirse aquí también las acciones dirigidas a la indemnización de daños y perjuicios causados por la falta de comunicación de la información necesaria para la explotación y el mantenimiento del vagón (art. 15 CUU) y la entrega no autorizada del mismo a terceros (art. 16 CUU). Al fijarse el *dies a quo* para el cálculo del plazo anual sólo se contempla, sin embargo, los retrasos en el desplazamiento, por lo que debe entenderse que todas las demás acciones por la infracción de alguna de las obligaciones del Capítulo III CUU prescriben de conformidad con el Derecho nacional que resulte de aplicación supletoria.

<sup>1161</sup> En España, los plazos de prescripción de las acciones nacidas del contrato de remolque serían, en todo caso, las del Derecho común, bien por entender que el carácter atípico del negocio lo sustrae al ámbito del Código de comercio, bien porque, más correctamente a nuestro entender, se trata de un contrato mercantil (cfr. el art. 2.2 Ccom, de acuerdo con el que “[s]erán reputados actos de comercio los comprendidos en este Código y cualesquiera otros de naturaleza análoga”) para el que no se establece ningún plazo de prescripción específico, por lo que regirán los del Derecho común (art. 943 Ccom). Ya se ha visto que,

incidentalmente, a la posibilidad de modificar convencionalmente el plazo de prescripción al establecer, en su párrafo primero, que “[l]as personas con capacidad para enajenar pueden renunciar la prescripción ganada; pero no el derecho de prescribir para lo sucesivo”. No cabe, por tanto, acordar la imprescriptibilidad o cláusulas análogas, como podría ser la fijación de un plazo de prescripción excesivamente largo, pero no cabe inferir del tenor de la norma que también quedan prohibidos los pactos que acorten la prescripción que se fija, con carácter general, en quince años para todas las acciones personales que no tengan señaladas un plazo específico (art. 1.964 *in fine* Cc).

A favor del carácter imperativo de los plazos de prescripción del Derecho común suele aducirse que éstos favorecen la seguridad del tráfico y constituyen una institución de orden público.<sup>1162</sup> No obstante, creemos que los mejores argumentos abogan por entender que cabe el acortamiento del plazo. A su favor puede citarse, en primer lugar, el hecho de que las regulaciones más modernas en la materia suelen otorgar a las partes la posibilidad de modificar, si bien dentro de ciertos límites, los plazos legales de prescripción.<sup>1163</sup> Por su parte, y quizás sea éste el argumento más importante, una modificación de los plazos legales de prescripción no es más que el ejercicio de la autonomía de la voluntad de las partes, que incluye la facultad de autolimitar los propios derechos. Un derecho no puede ejercitarse, por

---

dadas su características especiales, no puede aplicarse al contrato de remolque el 952 2º Ccom en materia de indemnización por daños en las *mercancías* en el ámbito de los transportes terrestres o marítimos.

<sup>1162</sup> Es por ello que algunas legislaciones prohíben expresamente la modificación convencional de los plazos de prescripción, sin perjuicio de que pueda renunciarse a la prescripción ganada. Así, p.ej., la Ley 27 del Fuero Nuevo de Navarra (“No tendrán efecto los convenios o disposiciones destinados a modificar los plazos legales de prescripción. Sin embargo, se podrá renunciar a la prescripción ganada.”); el art. 2.936 del Codice civile italiano (“È nullo ogni patto diretto a modificare la disciplina legale della prescrizione.”); el art. 300 del Código civil portugués (“São nulos os negócios jurídicos destinados a modificar os prazos legais da prescrição ou a facilitar ou dificultar por outro modo as condições em que a prescrição opera os seus efeitos.”); o el art. 129 del Código suizo de obligaciones (“Die in diesem Titel aufgestellten Verjährungsfristen können durch Verfügung der Beteiligten nicht abgeändert werden.”).

<sup>1163</sup> En este sentido, entre nosotros, el art. 121-3 del Libro primero del Código civil de Cataluña (aprobado por la Primera Ley del Código civil de Cataluña, de 30 de diciembre de 2002), que establece que “[l]as normas sobre prescripción son de naturaleza imperativa. Sin embargo, las partes pueden pactar un acortamiento o un alargamiento del plazo no superiores, respectivamente, a la mitad o al doble del que está legalmente establecido, siempre y cuando el pacto no comporte indefensión de ninguna de las partes.”. Por su parte, también lo permite el § 202 BGB, de acuerdo con el que la prescripción puede modificarse, pero sin que el plazo pueda exceder de 30 años (también se excluye la modificación en caso de dolo del deudor). En sentido parecido, los Principios de Derecho Contractual Europeo prevén la posibilidad de modificar los plazos de prescripción. Así, el art. 14:601 de la Parte III dispone que “(1) The requirements for prescription may be modified by agreement between the parties, in particular by either shortening or lengthening the periods of prescription. (2) The period of prescription may not, however, be reduced to less than one year or extended to more than thirty years after the time of commencement set out in Article 14:203”.



tanto, más que dentro de los límites fijados por su propio titular.<sup>1164</sup> En su consecuencia, la doctrina mayoritaria en España sostiene que nada obsta a que las partes acuerden una reducción del plazo de prescripción<sup>1165</sup>, salvo, quizás, cuando la cláusula correspondiente se halle inserta en condiciones generales de la contratación<sup>1166</sup>.

Dado que, según la opinión aquí patrocinada, el Contrato Uniforme de Utilización no tiene, aun siendo un contrato “de adhesión”, el valor de unas condiciones generales de la contratación, la reducción de los plazos de prescripción a uno y a tres años, respectivamente, ha de entenderse válida también para los remolques internos en España.

---

<sup>1164</sup> Así, Díez-PICAZO, L., *Fundamentos...*, Vol. II, op.cit., p. 756.

<sup>1165</sup> ALBALADEJO, M., *Derecho civil. I. Introducción y Parte General*, 16ª ed., Edisofer, Madrid 2004, pp. 924 y ss.; Díez-PICAZO, J.L., *La prescripción extintiva*, 2ª ed., Thomson-Civitas, Cizur Menor 2007, p. 45; GÓMEZ CORRALIZA, B., *La caducidad*, Montecorvo, Madrid 1990, pp. 436 y s.; REGLERO CAMPOS, F., “Capítulo III. De la prescripción de las acciones”, en: ALBALADEJO, M. / DÍAZ ALABART, S., *Comentarios al Código Civil y Compilaciones Forales*, T. XXV, Vol. 2º, Edersa, Madrid 1994, p. 112.

<sup>1166</sup> Sobre las dudas que suscita la modificación de los plazos de prescripción en condiciones generales de la contratación, vid., entre otros muchos, FENOY PICÓN, N., “Disposición adicional 1.ª, 6 (cláusula 9)”, en: MENÉNDEZ MENÉNDEZ, A. / Díez-PICAZO, L. (Dir.), *Comentarios...*, op.cit., pp. 1126 y s.; Díez-PICAZO, L., *Fundamentos...*, Vol. II, op.cit., p. 756; ID., *La prescripción...*, op.cit., pp. 45 y s.



# CONCLUSIONES

## PRIMERA

La utilización de vagones particulares como vehículos pertenecientes, no a las compañías de ferrocarriles sino a un sujeto cuya actividad principal no se circunscribe a la prestación material de servicios de transporte por ferrocarril, permite la realización de todo tipo de transportes ferroviarios sin depender de la disponibilidad de material rodante adecuado proveniente del parque de vehículos de la empresa ferroviaria que presta el servicio. Asimismo, puede prescindirse de un embalaje especial, facilitando las labores de carga y descarga y reduciendo los costes asociados al desplazamiento de la mercancía, aspecto que se acentúa en la medida en que la utilización de vagones de titularidad distinta del ferrocarril comporta una reducción del precio debido por el transporte. Por su parte, la empresa ferroviaria se beneficia de la utilización de vagones particulares por cuanto se verá en condiciones de efectuar transportes que no podría asumir con recurso a sus propios vehículos, quedando eximida, asimismo, de desembolsar el capital necesario para adquirir algunos de los activos necesarios para el ejercicio de su actividad y de asumir los costes relacionados con su mantenimiento.

## SEGUNDA

El sistema de fuentes normativas que resultan de aplicación a la puesta en circulación y a la explotación de vagones de mercancías es complejo, puesto que inciden sobre ellas la legislación nacional en materia de seguridad y de transporte ferroviarios, las diferentes medidas legislativas aprobadas en el seno de la Unión Europea con respecto a la liberalización y la interoperabilidad del sistema ferroviario comunitario, así como algunos de los textos de origen internacional que conforman el Convenio relativo a los transportes internacionales por ferrocarril (COTIF).

## TERCERA

En lo que a las fuentes de Derecho uniforme se refiere, el COTIF recoge la normativa básica en materia de utilización de vagones ferroviarios en el ámbito internacional. Como quiera que la Unión Europea ha hecho uso de las competencias que le vienen atribuidas en el Tratado de Roma para regular el acceso a la infraestructura ferroviaria y la admisión de

vehículos al tráfico, el paralelismo de las competencias externa e interna de la Comunidad conlleva que la celebración de acuerdos internacionales en esta materia sea competencia exclusiva de la Comunidad. Ahora bien, las demás cuestiones reguladas por el COTIF siguen perteneciendo a la esfera de regulación exclusiva de los Estados miembros, por lo que la competencia externa para sancionar el Convenio es necesariamente compartida. Ni los Estados miembros pueden proceder, so pena de infringir el Tratado de Roma, a la ratificación del Convenio íntegro sin contar con el apoyo de la Comunidad, ni ésta puede adherirse sin que los Estados miembros depositen con anterioridad o simultáneamente su propia acta de ratificación.

#### **CUARTA**

En el caso de que la Comunidad se adhiera al COTIF, algunas de sus disposiciones podrían ser objeto de interpretación por parte del Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas. Si bien sería deseable, en aras de una mayor uniformidad en la aplicación jurisprudencial del Convenio, que el TJCE pueda extender su labor interpretativa a todos los Anexos al COTIF, el actual reparto de competencias impide que la jurisdicción del Tribunal alcance los preceptos en materia de contrato de transporte y de utilización, por lo que los litigios derivados de las Reglas Uniformes CIM y CUV sólo podrán enjuiciarse ante los Tribunales nacionales sin que quepa el planteamiento de cuestiones prejudiciales o la presentación de recursos ulteriores ante el TJCE.

#### **QUINTA**

La actividad legislativa de la Unión Europea desplegada hasta ahora tiene por objeto una profunda reestructuración del sector del transporte ferroviario, con el fin de revitalizar el ferrocarril e invertir la tendencia hacia una utilización preferente de la carretera para el traslado de las mercancías. El medio escogido para ello es la apertura del sector a la libre competencia, instrumentada a través de la separación de las actividades de administración de la infraestructura ferroviaria y de prestación de los servicios de transporte. Desde la incorporación al Derecho español de tales medidas, pueden efectuar transportes por ferrocarril todas aquellas empresas que cuenten con la licencia correspondiente, sin perjuicio de que la solicitud de capacidad de infraestructura puedan formularla no sólo las empresas ferroviarias, sino también otros interesados, como podrían ser los poseedores de vagones particulares. Así, a éstos se les permite, en la medida en que contratan los servicios

de tracción con una empresa ferroviaria, una planificación más eficiente de sus propios recursos.

#### **SEXTA**

En España, la utilización de vagones particulares carece de una regulación específica, puesto que los diferentes textos que la disciplinaban con anterioridad a la entrada en vigor de la Ley del Sector Ferroviaria y su legislación de desarrollo han de entenderse tácitamente derogados por no adecuarse a los objetivos principales de la reforma. La disciplina legal a que resulta sujeta la actividad deriva, por tanto, de los postulados de la teoría general del contrato, de las figuras contractuales básicas del Derecho común y, en su caso, de una aplicación analógica de preceptos dictados para regular figuras afines.

#### **SÉPTIMA**

En atención al hecho de que la misma infraestructura puede ser utilizada por varias empresas ferroviarias, el COTIF y sus diferentes Anexos han tenido que modificarse en el sentido de suprimir algunas de las tradiciones de más arraigo en el Derecho ferroviario internacional: el sistema de líneas, las obligaciones de contratar y tarifaria, así como el carácter necesariamente sucesivo del contrato de transporte internacional de mercancías por ferrocarril. En su consecuencia, cualquier desplazamiento de vagones que guarde relación con un transporte internacional de mercancías por ferrocarril resulta sujeto, con independencia de las líneas sobre las que transcurra, a lo dispuesto, de forma generalmente dispositiva, en las Reglas Uniformes CUV, quedando relegada la regulación de los demás aspectos relacionados con el uso de vehículos a la voluntad de las partes.

#### **OCTAVA**

Si bien la regulación actual disciplina el empleo de todo tipo de vehículos, con independencia de quién sea su titular, el análisis de las relaciones en torno a la utilización de vagones particulares resulta útil porque, siendo extrapolables los resultados al uso de los vehículos pertenecientes a una empresa ferroviaria, se presentan particularidades que no se dan, o se dan en menor medida, en los demás vagones de mercancías. La nota distintiva que caracteriza los vagones particulares es su pertenencia a una empresa cuya actividad principal no consista en la prestación de servicios de tracción ferroviaria.

## NOVENA

Sólo puede constituirse hipoteca mobiliaria en España sobre locomotoras, cualquiera que sea su titular, y sobre vagones particulares, pero no sobre vagones de titularidad pública. Para salvar esta y otras insuficiencias del sistema de garantías mobiliarias en España y facilitar la financiación del material rodante por parte de empresas ferroviarias y titulares de vagones particulares conviene que España ratifique el Convenio relativo a garantías internacionales sobre elementos de equipo móvil en relación con el material rodante ferroviario. Su principal ventaja estriba en el abaratamiento de costes asociados a la garantía internacional, así como en el hecho de que la validez de la garantía no se hace depender de la calificación que merezca de acuerdo con la *lex rei sitae* o de la *lex registri*, sino que deriva del propio Convenio. Los problemas que se asocian al sistema de *notice filing* pueden, en buena medida, prevenirse mediante una correcta configuración de los puntos de acceso nacionales.

## DÉCIMA

El binomio autorización de puesta en servicio – autorización de circulación presenta dudas acerca de su oportunidad, y resulta criticable desde el punto de vista de la libertad de competencia el hecho de que el órgano que las otorga pertenezca al mismo departamento de la Administración General del Estado al que se hallan adscritos el administrador de infraestructuras ferroviarias y la mayor empresa ferroviaria del país.

## UNDÉCIMA

El poseedor del vagón puede servirse de él, bien para transportar sus propias mercancías o las de terceros, bien para arrendarlo a terceros que, a su vez, lo emplearán para el transporte de mercancías propias o ajenas. Todas las hipótesis en torno a la utilización de vagones en tráfico ferroviario pueden subsumirse bajo alguna de estas dos modalidades, esto es, su uso por parte del propio poseedor o su cesión a terceros en virtud de un contrato de arrendamiento. Si las mercancías que pretenden cargarse en el vehículo pertenecen a un tercero, el poseedor tendrá la consideración de un porteador contractual si asume él mismo frente al remitente la obligación de transportar las mercancías. En caso contrario, cabe la posibilidad de que, dado el carácter (en principio) dispositivo del artículo 379 Ccom, el titular del vagón actúe como mero comisionista y sólo responda de la adecuada elección del porteador y no de la correcta realización del transporte.

## **DUODÉCIMA**

Con anterioridad a la entrada en vigor del Protocolo de Vilna, la utilización de vagones particulares en tráfico ferroviario encontraba su regulación en los llamados contratos de matriculación que, celebrados entre el ferrocarril y el poseedor del vagón, tenían por efecto inmediato la admisión del vagón a la circulación y su incorporación al parque de vehículos de la empresa ferroviaria. Si bien su naturaleza jurídica es discutida, un análisis detenido de sus funciones apunta a que se trataba de un contrato *sui generis* que, como contrato marco, disciplinaba las distintas situaciones en que podía hallarse el vagón en cada momento concreto. Como consecuencia de la elaboración, a nivel internacional, de un modelo de condiciones generales que debían integrar los distintos contratos de matriculación –se trataba, por tanto, de contratos de adhesión–, éstos presentaban un alto grado de uniformidad que venía impuesta por la utilización de los vagones en transportes internacionales.

## **DECIMOTERCERA**

La entrada en vigor del Protocolo de Vilna ha supuesto el abandono paulatino del sistema de contratos de matriculación, sustituyéndose éstos por otro texto de origen igualmente contractual, el llamado Contrato Uniforme de Utilización, que, dado el carácter dispositivo de la mayoría de los preceptos recogidos en las Reglas Uniformes CUV, adquiere una relevancia extraordinaria en la práctica. Dicho acuerdo uniforme fue elaborado en el seno de las asociaciones más representativas del sector y quedó abierto para la firma o, una vez producida su entrada en vigor el 1 de julio de 2006, a la adhesión por parte de empresas ferroviarias y poseedores de vagones particulares, resultando de aplicación hoy día a la mayoría de las relaciones contractuales en el ámbito de la utilización de vagones en tráfico ferroviario. La naturaleza jurídica del Contrato Uniforme de Utilización es compleja, y pueden distinguirse dos notas características, de alcance práctico diverso, que conforman la relación negocial entre las partes.

## **DECIMOCUARTA**

En primer lugar, el Contrato Uniforme de Utilización es un contrato plurilateral de carácter asociativo en la medida en que ordena los intereses convergentes de las partes contratantes (principalmente, la aplicación, la difusión y el desarrollo del propio Contrato Uniforme). Se trata, asimismo, de un contrato de estructura abierta, pues permite la adhesión posterior, sin

modificación del contenido contractual, de nuevos contratantes, que se articula a través de la aceptación de una oferta dirigida a un grupo determinado de personas (empresas ferroviarias y poseedores de vagones). La gestión de los asuntos administrativos en torno al acuerdo uniforme es encomendada a un mandatario, el titular de la llamada Oficina CUU, que tiene derecho a exigir, con carácter semestral, un anticipo para cubrir sus gastos de gestión. No ostenta, sin embargo, ningún poder de representación con respecto a las partes en el acuerdo. La modificación del Contrato Uniforme se realiza a través de propuestas de enmienda que se reputan aceptadas con el mero transcurso del tiempo, salvo que se opongan a ellas un determinado número de contratantes. Las empresas adheridas al CUU dejarán de tener la condición de parte contratante si formulan su desistimiento o si se retrasan de forma significativa en el cumplimiento de sus obligaciones para con la Oficina CUU.

#### **DECIMOQUINTA**

En segundo lugar, el Contrato Uniforme de Utilización presenta las características de una figura negocial que recibe, en ocasiones, el nombre de “contrato cuadro” o contrato preliminar mixto que reúne las notas distintivas propias de los contratos preliminares en cuanto generadores de la obligación de emitir una declaración de voluntad en un sentido determinado y de los contratos normativos como negocios de fijación anticipada del contenido de contratos futuros.

Así, cabe afirmar que el Contrato Uniforme tiene la consideración de un *pactum de contrahendo* en sentido lato, puesto que las empresas ferroviarias se obligan, desde el mismo momento de su adhesión, a contratar con los poseedores de vagones el traslado de los vehículos entregados a tal fin en el marco de su oferta comercial. El incumplimiento injustificado de dicha obligación convencional de contratar desencadena la obligación de reparar los daños directos –esto es, el *damnum emergens*– causados al poseedor.

Por su parte, el Contrato Uniforme de Utilización presenta las notas características de un contrato normativo privado (contrato marco) por cuanto fija el contenido de un número indeterminado de contratos futuros, sin que, a falta del requisito de la imposición unilateral, pueda atribuírsele el valor de meras condiciones generales de la contratación. Este mismo origen contractual de las cláusulas determina su prevalencia sobre los pliegos de condiciones generales que puedan elaborar las empresas ferroviarias adheridas e imponer a los poseedores de vagones que requieran sus servicios. Permite, en cambio, que las partes



deroguen lo dispuesto en el CUU mediante cláusulas negociadas individualmente, un pacto que puede revestir, a su vez, la naturaleza de un contrato normativo.

#### **DECIMOSEXTA**

El Contrato Uniforme de Utilización se extingue, bien por medio de un negocio jurídico extintivo que requiere del consentimiento de todas las partes contratantes (mutuo disenso), bien porque, como consecuencia del desistimiento o de la exclusión de un número considerable de partes contratantes, únicamente permanecen vinculados por él empresas ferroviarias que sólo aportan tracción o poseedores que carecen de ella.

#### **DECIMOSÉPTIMA**

Si bien el Contrato Uniforme de Utilización fija una serie de condiciones que se aplicarán, en ausencia de pactos individuales que deroguen todo o parte de su contenido, a todas las relaciones futuras entre las partes contratantes, lo dispuesto en él no vulnera la prohibición de cárteles en el ámbito comunitario o nacional. Y ello porque en el CUU participan ambas partes del futuro contrato de utilización, esto es, tanto los oferentes como los demandantes del servicio en cuestión. Además, el Contrato Uniforme queda abierto a la adhesión de cuantas empresas ferroviarias y poseedores de vagones quieran formar parte de él y, finalmente, quienes celebren el concreto contrato de utilización son libres a la hora de modificar o excluir las cláusulas predisuestas en el CUU.

#### **DECIMOCTAVA**

A pesar de la denominación empleada, la celebración del concreto contrato de utilización entre el poseedor y la empresa ferroviaria –integrado, en su caso, por lo dispuesto en el Contrato Uniforme de Utilización– no deriva en una relación arrendaticia (*locatio rei*), puesto que, por un lado, el poseedor paga por el desplazamiento en vacío y, por otro, el poder de disposición sobre el vagón no se transfiere a la empresa ferroviaria. Se distingue del contrato de arrendamiento de medios de tracción ferroviaria por cuanto, en éste, ambas partes contratantes deben contar con la correspondiente licencia de empresa ferroviaria, y será el arrendatario del material tractor quien realice los desplazamientos de vagones y mercancías bajo su propia responsabilidad. Tampoco existe identidad de fundamento con el contrato de tracción ferroviaria, puesto que el traccionista no asume en este caso la custodia de las mercancías cargadas en el vagón, y ésta permanece con el titular del vehículo.

### **DECIMONOVENA**

El contrato de utilización, tal y como viene preestablecido en el Contrato Uniforme de Utilización, reviste la naturaleza jurídica propia de un contrato de obra, puesto que la empresa ferroviaria asume, con la aceptación del vagón, una obligación de resultado, consistente en el desplazamiento del vagón de un lugar a otro. En particular, la reducción del precio debido para el transporte de las mercancías en él cargadas no supone la contraprestación por la cesión del uso del vehículo, sino la compensación por el ahorro que supone para la empresa ferroviaria el hecho de que no aporta un vagón de su propio parque de vehículos. La contraprestación como obligación sinalagmáticamente opuesta a la de desplazar el vagón consiste, bien en la celebración del contrato de transporte respecto de las mercancías cargadas, bien en el pago del precio para el traslado sin carga. Por todo ello, la causa del negocio, como criterio de clasificación de los contratos, viene representada por el desplazamiento de un lugar a otro del vagón como medio de transporte para el traslado de mercancías, a cambio de un precio.

### **VIGÉSIMA**

El contrato de utilización no reúne, sin embargo, las características de un contrato de transporte típico. En particular, el traslado del vagón no es un fin en sí mismo y no tiene por qué producirse su entrega en destino, por lo que no procede la aplicación de la normativa en materia de transporte, sobre todo cuando se trata de la obligación de formular reservas so pena de perder la acción resarcitoria. Para suplir las lagunas en la regulación autónoma efectuada por las partes ha de permitirse, sin embargo, un recurso analógico a todos aquellos preceptos en materia de transporte de mercancías que no resulten contrarias a la naturaleza del vínculo entre el poseedor y la empresa ferroviaria. Con todo, dadas las similitudes con otros contratos en el ámbito de los transportes marítimos, fluviales y por carretera cabe emplear la denominación de contrato de remolque ferroviario.

### **VIGÉSIMA PRIMERA**

El contrato de remolque ferroviario será integrado, con independencia de quien entregue el vagón para su desplazamiento, con lo dispuesto en el Contrato Uniforme de Utilización. Sólo así puede cumplirse la voluntad empírica de las partes de que en todas las relaciones de traslado puedan hacerse valer los derechos y obligaciones en él previstas. El hecho de que el punto de conexión para la aplicación del Contrato Uniforme se fije en un dato objetivo

como es la pertenencia del vagón a un poseedor adherido no plantea dudas desde el punto de visto dogmático, puesto que todas las partes que puedan intervenir en el contrato de remolque, salvo el arrendatario, lo serán también en el Contrato Uniforme. El arrendatario, por su parte, celebrará el contrato de remolque en su propio nombre y en el del poseedor. Podrá hacer valer los derechos que deriven del Contrato Uniforme de Utilización en su propio nombre, pero sólo resultará sujeto a las obligaciones recogidas en él si y en la medida en que las acepta, bien –como es habitual– en el momento de celebrar el contrato de arrendamiento, bien al entregar el vagón a la empresa ferroviaria para su remolque.

### **VIGÉSIMA SEGUNDA**

Respecto de las obligaciones asumidas por la empresa ferroviaria cabe distinguir entre la obligación de celebrar contratos de remolque con los poseedores adheridos al Contrato Uniforme de Utilización y las demás obligaciones que derivan directamente del contrato de utilización en cuestión. La primera nace sólo respecto de aquellos remolques que puedan efectuarse en el marco de la oferta comercial de la empresa ferroviaria, sin que, de ordinario, la aplicación del Derecho de defensa de la competencia en materia de recursos esenciales o de negativa de suministro pueda llevar a que la empresa ferroviaria deba aceptar vagones para su traslado al margen de los servicios que oferta al público. Las demás obligaciones se resumen, principalmente, en una auténtica obligación de trasladar el vagón, de custodiarlo, de informar al poseedor sobre los pormenores de la utilización y de constatar las averías y la pérdida de accesorios amovibles que se produzcan durante el traslado.

### **VIGÉSIMA TERCERA**

La principal obligación del poseedor o, en su caso, de su derechohabiente es el pago de la contraprestación debida por el traslado, que consistirá, en los traslados en vacío, en una cantidad en dinero o, para los desplazamientos en carga, en la celebración del contrato de transporte sobre las mercancías como prestación susceptible de valoración económica. Por lo demás, el poseedor resulta obligado a mantener el vagón en condiciones óptimas de mantenimiento, a contratar un seguro de responsabilidad civil por daños causados por el vagón y a entregar el vagón para su traslado en el lugar y la hora pactada entre las partes.

#### **VIGÉSIMA CUARTA**

Tanto las Reglas Uniformes CUV como el CUU se limitan a regular la responsabilidad contractual de las partes en el contrato de remolque, con la única excepción de la vinculación de las pretensiones extracontractuales a la limitación de la cuantía indemnizatoria prevista en las Reglas Uniformes. La principal fuente de responsabilidad de la empresa ferroviaria son las pérdidas y averías del vagón y de sus accesorios, para las que se fija un período de responsabilidad que coincide con el de custodia del artículo 1.4 CUU. En este sentido, puede afirmarse que el período comienza con la aceptación del vagón para su traslado por parte de la empresa ferroviaria, un acto complejo que consiste en la puesta a disposición del vagón por parte del poseedor y un acto intencional-volitivo de la empresa ferroviaria dirigido a asumir su custodia. De forma parecida, el período de responsabilidad finaliza con la entrega del vehículo a una persona facultada para recibirlo (en particular, al propio poseedor, a otra empresa ferroviaria o al destinatario de las mercancías cargadas en el vagón), y un acto intencional-volitivo de éste en el sentido de asumir la posesión inmediata del vehículo.

#### **VIGÉSIMA QUINTA**

Dado que el contrato de remolque impone una obligación de resultado (el traslado incólume del vagón de un lugar a otro), al poseedor le basta para probar el incumplimiento contractual con demostrar la existencia del daño y su causación mientras el vagón se hallaba bajo la custodia de la empresa ferroviaria. Ésta, en cambio, deberá probar el carácter fortuito del daño, para lo que no es suficiente (al contrario de lo que parece desprenderse de la fórmula empleada para describir la responsabilidad de la empresa ferroviaria) con demostrar que ha actuado en todo momento con la diligencia debida, sino que deberá probar el hecho concreto que ha causado el daño y que éste no le es imputable. En particular, el *non liquet* acerca del hecho causante del daño perjudica a la empresa ferroviaria, y ello porque, en tal caso, no puede excluirse que el daño fue causado por su culpa, y ésta se presume.

#### **VIGÉSIMA SEXTA**

Con respecto a las pérdidas como hecho que desencadena la responsabilidad de la empresa ferroviaria ha de distinguirse entre la pérdida del vagón, que sólo puede ser total y a la que se equipara en buena medida la avería cuyo coste de reparación exceda del valor residual del vehículo (*constructive total loss*), y la de los accesorios amovibles y bogies. Para poder

hablar de pérdida, debe resultar física o jurídicamente imposible para la empresa ferroviaria entregar el vagón a su poseedor, y aquélla se presume en caso de que el vagón no se ponga a disposición de su titular (o se le informe de su paradero) dentro de los tres meses siguientes a la formulación por parte de éste de una petición de búsqueda. Al contrario de lo que ocurre en las Reglas Uniformes CIM, por tanto, no es suficiente con el mero paso del tiempo para que el vagón pueda considerarse perdido, sino que la petición de búsqueda se erige en *conditio sine qua non* para que opere la presunción. Para los bogies y los accesorios amovibles inscritos en el vagón, el fundamento de la responsabilidad es idéntico al que rige para la pérdida del vagón, pero en caso de pérdida o avería de accesorios no inscritos o de utillaje, será el poseedor quien deba probar positivamente la culpa de la empresa ferroviaria.

#### **VIGÉSIMA SÉPTIMA**

El concepto de averías es idéntico al de las Reglas Uniformes CIM –esto es, cualquier empeoramiento de la sustancia de la cosa trasladada de la que resulte una disminución de su valor–, con la particularidad de que, dado el uso del vagón como medio de transporte, se fija una franquicia de 750 euros hasta la que cada una de las partes soporta las averías que, de acuerdo con el Anexo 12 al CUU, corren de su cuenta, por entender que son debidos, de ordinario, a hechos que se producen en la esfera de riesgos de una u otra de las partes. Sólo para reparaciones cuyo coste supere dicho límite (con excepción del cambio de zapatas de freno), la empresa ferroviaria responderá, en su caso, según las reglas generales en materia de responsabilidad.

#### **VIGÉSIMA OCTAVA**

Todas las causas de exoneración contempladas en el Contrato Uniforme de Utilización pueden subsumirse bajo el concepto de circunstancias que la empresa ferroviaria no podía evitar y cuyas consecuencias no podía obviar. Aquélla responderá, por tanto, de todos aquellos daños que, en aplicación de la diligencia exigida en cada caso, no podían evitarse. El patrón de diligencia expresado con carácter general en la obligación es el del buen padre de familia (art. 12 CUU), pero la diligencia exigible durante los controles reglamentarios del vagón en el momento de su incorporación al tren es considerablemente superior en la medida en que aquéllos son efectuados por un experto en la materia. Es por ello que la empresa ferroviaria sólo podrá exonerarse, en el supuesto más típico de daños causados por

un vicio del propio vagón, si y en la medida en que dicho vicio no fuera detectable durante los controles que efectúa con ocasión de la composición del convoy.

#### **VIGÉSIMA NONA**

El importe de la indemnización se limita al valor residual del vehículo en caso de pérdidas, determinado, bien en atención al daño efectivamente causado, bien por aplicarse un cálculo a tanto alzado, tomando como referencia el valor de reposición, minorado en la depreciación que corresponda en función de la antigüedad del vehículo. Para las averías, la cuantía de la indemnización se limita al coste de la reparación, sin que éste, junto con la indemnización por privación de uso, pueda superar el valor residual del vagón. En los remolques internacionales, las limitaciones de responsabilidad devienen inoperables en caso de que la empresa ferroviaria hubiera actuado, bien con intención de provocar el daño, o de modo temerario y con consciencia de que de ello podría resultar dicho daño (art. 5 RU CUV). En el Derecho interno, la limitación de la deuda indemnizatoria acordada en el Contrato Uniforme decae sin duda en caso de dolo de la empresa ferroviaria y, aunque ello es más discutible, en la práctica de los Tribunales probablemente también en caso de culpa grave.

#### **TRIGÉSIMA**

La empresa ferroviaria resulta obligada a indemnizar, en concepto de privación de uso, los perjuicios causados por un retraso en el desplazamiento del vagón. Dicho retraso se produce en caso de que el vagón llegue a destino después de la fecha convenida o fijada legalmente. Para los vagones cargados, el plazo previsto para su desplazamiento coincide con el de entrega de las mercancías, mientras que, para los vagones vacíos, éste será fijado por pacto entre las partes o, en su ausencia, con recurso al artículo 16 RU CIM. La remisión ha de entenderse válida también en remolques internos y desplaza la regulación contenida en el Código de comercio. La indemnización por retraso puede probarse positivamente o, incluso cuando no pueda demostrarse perjuicio alguno, determinarse de conformidad con el Contrato Uniforme, por lo que éste, en rigor, prevé el pago de una pena convencional en caso de cumplimiento extemporáneo.

#### **TRIGÉSIMA PRIMERA**

La utilización de un vagón particular para el transporte de las mercancías en él cargadas no altera el régimen de responsabilidad de la empresa ferroviaria por pérdidas, averías y

retrasos en la entrega que afecten a aquéllas. No obstante, la empresa ferroviaria podrá exonerarse de su responsabilidad si el daño en las mercancías es debido a un vicio del vagón (culpa del derechohabiente), y éste no fue detectable durante el control reglamentario del vagón.

### **TRIGÉSIMA SEGUNDA**

En los supuestos de daños causados por el vagón, el poseedor responderá de los daños causados a la empresa ferroviaria si ésta consigue demostrar la concurrencia de culpa, en cualquiera de sus grados, por parte de aquél. Como quiera que no se efectúa ninguna inversión de la carga probatoria, resulta muy poco probable que el poseedor efectivamente responda, por cuanto para ello deberá probarse la causa exacta del daño (el hecho de que la causa permanezca ignota, en principio, exonera al poseedor), así como su imputabilidad al poseedor. En su consecuencia, éste quedará normalmente exonerado de su responsabilidad, en todo o en parte, si el vicio del vagón que dio lugar al siniestro fue detectable durante los controles reglamentarios del vagón o, en caso de vicios ocultos, si éstos no hubieran podido descubrirse, en aplicación de la diligencia debida, durante las revisiones periódicas a las que debe someterse el vehículo.

### **TRIGÉSIMA TERCERA**

La responsabilidad por daños causados a terceros será, en la mayoría de los casos, de origen extracontractual y quedará, por ende, sometida a la ley del lugar donde se produzca el siniestro. En la medida en que la responsabilidad aquiliana encuentra su fundamento en la causación culpable del daño, el perjudicado debería probar, para que responda el poseedor, que aquél es debido a un hecho u omisión imputable a éste. Ahora bien, puesto que la jurisprudencia en España tiende a invertir la carga de la prueba con recurso a la llamada teoría del riesgo, en cuya virtud el que crea un riesgo (aquí, la puesta en circulación del vagón) debe responder de los daños causados si éste se materializa, será el poseedor quien deba demostrar que ha actuado en todo momento con la diligencia (reforzada) exigida para evitar la producción del daño. No así en el caso de que el perjudicado se dirija contra la empresa ferroviaria que, a la postre, pretende recuperar la indemnización desembolsada del poseedor, puesto que aquí no opera ninguna inversión de la carga probatoria y la concurrencia de culpa por parte de éste ha de probarse positivamente.

#### **TRIGÉSIMA CUARTA**

Las partes en el contrato de remolque responderán, asimismo, de los actos u omisiones de sus auxiliares mientras éstos actúen en el ejercicio de sus funciones. La actuación de los auxiliares independientes, sin embargo, sólo compromete la responsabilidad de su principal si éste recurre a ellos para el cumplimiento de las obligaciones dimanadas del concreto contrato de remolque en cuestión. En este sentido, puede afirmarse que el poseedor responde, en particular, de los daños causados por el arrendatario del vagón, siempre y cuando guarden relación con el contrato de remolque y no exclusivamente con el de transporte de mercancías, así como de los menoscabos que se causen a la empresa ferroviaria como consecuencia de los actos u omisiones imputables al taller que hubiera efectuado las operaciones de mantenimiento del vagón. En caso de que el remolque resulte sujeto a las Reglas Uniformes CUV, la empresa ferroviaria responderá también de los daños causados por el administrador de infraestructuras ferroviarias. Como el Contrato Uniforme no prevé ninguna cláusula de tenor similar, la responsabilidad de la empresa ferroviaria por los actos u omisiones culposas del ADIF en remolques internos en España debería poder fundamentarse en el Derecho común, lo cual parece, a falta de una disposición legal expresa en este sentido, cuanto menos dudoso.

#### **TRIGÉSIMA QUINTA**

La prescripción de las acciones nacidas del contrato de remolque se fija con carácter imperativo en las Reglas Uniformes CUV. Sólo cuando éstas no resultan de aplicación o se está ante un supuesto no cubierto por ellas, adquiere virtualidad propia la regulación de la prescripción en el Contrato Uniforme de Utilización. Dada la naturaleza contractual de éste, la validez de la fijación de plazos de prescripción distintos de los legalmente previstos ha de determinarse con recurso al Derecho nacional que resulte de aplicación al concreto contrato de utilización. En un remolque puramente interno en España, el acortamiento del plazo de prescripción de quince años del artículo 1.964 Cc ha de entenderse válidamente pactado, pues no se opone a ello ninguna disposición legal expresa y no es más que el ejercicio de la facultad de autolimitar los propios derechos.



# BIBLIOGRAFÍA

## SIN AUTOR

“La nature du contrat d'immatriculation des wagons de particuliers en droit français” (sin autor), en: *Z.Int.Eisenb.*, vol. XLII (1934), pp. 478 y ss.

“12 questions sur... les wagons” (sin autor), en: *Bulletin des Transports et de la Logistique*, nº 3166, 5 de marzo de 2007, pp. 144-145.

“Rechtsfolgen bei unterschiedlichem Zeitpunkt des Inkrafttretens des neuen COTIF” (sin autor), en: *CIT-Info*, núm. 1/2005.

## ABRAHAM, HANS JÜRGEN

*Das Seerecht*, 4ª edición, de Gruyter, Berlín 1974.

## ADKINS, BERNARDINE

*Air Transport and E.C. Competition Law*, European Competition Law Monographs, Sweet & Maxwell, Londres 1994.

## AESCHLIMANN, LIONEL / FOËX, BÉNÉDICT

“Sûretés mobilières: limites et réforme du droit suisse”, en: THÉVENOZ, LUC / BOVET, CHRISTIAN (Dirs.), *Journée 2005 de droit bancaire et financier*, Schulthess, Ginebra/Zurich/Basilea 2006, pp. 17-38.

## ALBALADEJO GARCÍA, MANUEL

*Derecho civil. I. Introducción y parte general*, 16ª edición, Edisofer, Madrid 2004.

*Derecho civil. II. Derecho de obligaciones*, 13ª edición, Edisofer, Madrid 2008.

*Derecho civil. V. Derecho de sucesiones*, 11ª edición, Edisofer, Madrid 2008.

## ALEXIS, ALAIN

“Transports ferroviaires et concurrence. Les principaux apports de la Directive N° 91/440”, en: *European Transport Law*, 28, 1993, pp. 499-516.

## ALFARO ÁGUILA-REAL, JESÚS

*Las condiciones generales de la contratación*, Civitas, Madrid 1991.

“Artículo 1. Ámbito objetivo”, en: MENÉNDEZ MENÉNDEZ, AURELIO / DíEZ-PICAZO Y PONCE DE LEÓN, LUIS (Dirs.), *Comentarios a la Ley sobre condiciones generales de la contratación*, Civitas, Madrid 2002, pp. 97-141.

## ALGUER, JOSÉ

“Para la crítica del concepto de precontrato”, en: *Revista de Derecho Privado*, 1935, pp. 302 y ss., citado por MEZQUITA DEL CACHO, JOSÉ LUIS, “El pacto de opción y el derecho que origina”, en: *Revista Crítica de Derecho Inmobiliario*, núm. 273 (febrero de 1951), p. 80.

## ALLÉGRET, MARC

“La situation juridique des wagons de particuliers en droit français”, en: *Z.Int.Eisenb.*, vol. 90 (1982), pp. 57-65.

“Transports internationaux ferroviaires”, en: AA.VV., *Juris-Classeur Transport*, Vol. 1, Lexis Nexis, París (volumen de hojas sueltas), Fasc. 681 y ss.

## ALLÉGRET, MARC / TAÏANA, PHILIPPE

“Transport ferroviaire interne”, en: AA.VV., *Juris-Classeur Transport*, Vol. 1, Lexis Nexis, París (volumen de hojas sueltas), Fasc. 615.

## ÁLVAREZ RICO, MANUEL / ÁLVAREZ RICO, ISABEL

“Derecho de acceso a los archivos y registros administrativos en la nueva Ley de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común”, en: *Revista de Administración Pública*, núm. 135 (sept.-dic. 1994), pp. 473-494.

**AMBERG, HANS PAUL**

“Allgemeine Würdigung der 8. Revision – Zukunftsaufgaben”, en: *Z.Int.Eisenb.*, vol. 89 (1981), pp. 84-106.

**AMMANN, FRITZ**

“Haftpflicht der Eisenbahn für Unfälle beim Selbstverladegeschäft”, en: *E.E.*, vo. XXVI (1910), pp. 456-459.

**ANELLI, FRANCO**

*Caso fortuito e rischio di impresa nella responsabilità del vettore*, Giuffrè, Milán 1990.

**ANGULO RODRÍGUEZ, LUIS**

“El contrato de comisión”, en: JIMÉNEZ SÁNCHEZ, GUILLERMO J. (Coord.), *Derecho mercantil*, vol. II, 11ª edición, Ariel, Barcelona 2006, pp. 267-280.

**ANTONINI, ALFREDO**

*Corso di diritto dei trasporti*, 2ª edición, Giuffrè, Milán 2008.

**APATHY, PETER / RIEDLER, ANDREAS**

*Bürgerliches Recht III. Schuldrecht. Besonderer Teil*, 2ª edición, Springer, Viena / Nueva York 2002.

**ARCENEGUI, ISIDRO E. / COSCULLUELA, LUIS M.**

“La empresa nacional Iberia y la nacionalización del transporte aéreo”, en: *Revista de administración pública*, Nº 58 (1969), pp. 349-385.

**AREEDA, PHILIP**

“Essential Facilities: An Epithet in Need of Limiting Principles”, *Antitrust Law Journal*, núm. 58 (1998), pp. 841-853.

**ARIAS VARONA, FRANCISCO JAVIER**

*Manipulación portuaria y daños a las mercancías*, Comares-CEDIT, Granada 2006.

“El contrato de *factoring*”, en: SEQUEIRA MARTÍN, ADOLFO / GADEA SOLER, ENRIQUE / SACRISTÁN BERGIA, FERNANDO (Coords.), *La contratación bancaria*, Dykinson, Madrid 2007, pp. 839-877.

**ARNAUD, YVES**

“Rejeunissement de la réglementation internationale applicable aux wagons de particuliers en Europe”, en: *Z.Int.Eisenb.*, vol. 99 (1991), pp. 25-34.

**ARNOLD, RAINER**

“Der Abschluß gemischter Verträge durch die Europäischen Gemeinschaften”, en: *Archiv des Völkerrechts*, núm. 19 (1980/81), pp. 419-456.

**ARROYO I AMAYUELAS, ESTHER**

“Los patrimonios fiduciarios y el «trust»”, en: *Revista Crítica de Derecho Inmobiliario*, núm. 693 (ene.-feb. 2006), pp. 11-62.

**ARROYO MARTÍNEZ, IGNACIO**

“Art. 1º”, en: ARROYO MARÍNEZ, IGNACIO / MIQUEL RODRÍGUEZ, JORGE, *Comentarios a la Ley sobre condiciones generales de la contratación*, Tecnos, Madrid 1999, pp. 19-32.

*Compendio de Derecho Marítimo*, Tecnos, Madrid 2002.

**ASQUINI, ALBERTO**

*Del contratto di trasporto*, Utet, Turín 1935, citado por GRECO, PAOLO, “Responsabilità delle ferrovie per i carri privati”, en: *Rivista del Diritto Commerciale e del Diritto Generale delle Obbligazione*, 1950, II, p. 187.

voz “Trasporto (in genere)”, en: AZARA, ANTONIO / EULA, ERNESTO, *Novissimo digesto italiano*, vol. XIX, UTET, Turín 1957, pp. 565-572.

**ASSER, CAREL DANIEL**

*Internationaal Goederenvervoer langs Spoorwegen. De Bernsche Conventie van 1886*, Gebr. Belinfante, ‘s-Gravenhage 1887.

**ASÚA GONZÁLEZ, CLARA I.**

*La culpa in contrahendo*, Servicio Editorial de la Universidad del País Vasco, Leioa 1989.

**ATAZ LÓPEZ, JOAQUÍN**

“Artículo 1.254”, en: ALBALADEJO, MANUEL / DÍAZ ALABART, SILVIA, *Comentarios al Código Civil y Compilaciones Forales*, T. XVII, Vol. 1º A, EDERSA, Madrid 1993, pp. 12-99.

**AVEZUELA CÁRCEL, JESÚS**

“Las empresas ferroviarias: requisitos y capacidad”, en: GUILLÉN CARAMÉS, JAVIER (Dir.), *El régimen jurídico del sector ferroviario. Comentarios a la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario*, Thomson-Aranzadi, Cizur Menor 2007, pp. 595-615.

**BACHMANN, GREGOR**

*Private Ordnung*, Mohr Siebeck, Tubinga 2006.

**BADOSA COLL, FERRAN**

*La diligencia y la culpa del deudor en la obligación civil*, Publicaciones del Real Colegio de España, Bolonia 1987.

**BAKER, MICHAEL**

“The Legal Status of Privately Owned Wagons in the United Kingdom”, en: *Z.Int.Eisenb.*, vol. 90 (1982), pp. 100-107.

**BALLUGUERA GÓMEZ, CARLOS**

*El contrato no-contrato. Enigma desvelado de las condiciones generales de la contratación*, Fundación Registral, Madrid 2006.

**BARENDRECHT, MAURITS / JANSEN, CHRIS / LOOS, MARCO / PINNA, ANDREA / CASCÃO, RUI / VAN GULIJK, STÉPHANIE**

*Principles of European Law – Service Contracts*, Sellier, Munich 2007.

**BARIATTI, STEFANIA**

*L'interpretazione delle convenzioni internazionali di diritto uniforme*, Cedam, Padua 1986.

**BASEDOW, JÜRGEN**

*Der Transportvertrag. Studien zur Privatrechtsangleichung auf regulierten Märkten*, J.C.B. Mohr (Paul Siebeck), Tubinga 1987.

*Wettbewerb auf den Verkehrsmärkten*, C.F. Müller Juristischer Verlag, Heidelberg 1989.

“Übereinkommen über den Beförderungsvertrag im Internationalen Straßengüterverkehr (CMR)”, en: AA.VV., *Münchener Kommentar zum Handelsgesetzbuch*, vol. 7, Verlag C.H. Beck/Verlag Franz Vahlen, Munich 1997, pp. 855-1274.

“Die Tragweite des zwingenden Rechts im neuen deutschen Gütertransportrecht”, en: *Transportrecht*, núm. 2-1998, pp. 58-65.

“Wettbewerb in Gleisnetzen”, en: AA.VV., *Festschrift für Otto Sandrock zum 70. Geburtstag*, Verlag Recht und Wirtschaft, Heidelberg 2000, pp. 13-34.

“Die Europäische Gemeinschaft als Partei von Übereinkommen des einheitlichen Privatrechts”, en: SCHWENZER, INGEBORG / HAGER, GÜNTER (DIR.), *Festschrift für Peter Schlechtriem zum 70. Geburtstag*, Mohr Siebeck, Tubinga 2003, pp. 165-187.

“Uniform Private Law Conventions and the Law of the Treaties”, en: *Uniform Law Review*, núm. 4/2006, pp. 731-747.

**BATIFFOL, HENRI**

“La «crise du contrat» et sa portée”, en: *Archives de Philosophie du Droit*, vol. 13 (1968), pp. 13-30.

**BAYER, WALTER**

*Der Vertrag zugunsten Dritter*, J.C.B. Mohr, Tubinga 1995.

**BEBR, GERHARD**

“Gemeinschaftsabkommen und ihre mögliche unmittelbare Wirksamkeit”, en: *Europarecht*, núm. 18 (1983), pp. 128-160.

**BECKER, DIETER**

*Die Haftung der Eisenbahn nach nationalem und internationalem Frachtrecht. Die Rechtsgrundlagen des Eisenbahnfrachtvertrages und die Haftung der Eisenbahn nach deutschem Recht sowie nach dem*

*Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtvertrag (CIM, gültig ab 1. Januar 1965)*, Duncker & Humblot, Berlín 1968.

**BELOTTI, JEAN**

*Le transport international de marchandises*, Vuibert, París 1992.

**BELTRÁN SÁNCHEZ, EMILIO**

“El buque y los privilegios marítimos”, en: BELTRÁN, EMILIO / LOBETO, RAFAEL / CAMPUZANO, ANA BELÉN (Eds.), *La Modernización del Derecho Marítimo Español*, Autoridad Portuaria de Santander, Santander 2005, pp. 79-97.

**BEMM, WILFRIED / VON WALDSTEIN, THOR**

*Rheinschiffahrtspolizeiverordnung*, 3ª edición, de Gruyter, Berlín / Nueva York 1996.

**BERCOVITZ RODRÍGUEZ-CANO, RODRIGO**

“Artículo 1. Ámbito objetivo”, en: ID. (Coord.), *Comentarios a la Ley de Condiciones Generales de la Contratación*, Aranzadi, Elcano 1999, pp. 23-36.

**BERGER-WALLISER, GERLINDE**

*Luftbeförderungsbedingungen und AGB-Kontrolle im deutschen, französischen und internationalen Privatrecht*, tesis doctoral, Bielefeld 2001.

**BERGMANN, MATS A.**

“The Bronner Case – A Turning Point for the Essential Facilities Doctrine?”, en: *European Competition Law Review*, 2/2000, pp. 59-63.

**BERMEJO VERA, JOSÉ**

“La nacionalización ferroviaria de 1941”, en: *Revista de administración pública*, Nº 72 (1973), pp. 73-125.

**BERTHIER, EDMOND**

“Problématique du gestionnaire de l’infrastructure tiers”, en: *Z.Int.Eisenb.*, vol. 103 (1995), pp. 206-220.

**BETTI, EMILIO**

*Teoría general del negocio jurídico*, (trad. de A. MARTÍN PÉREZ), Comares, Granada 2000.

**BLANQUER ÜBEROS, ROBERTO**

*Las garantías reales en el concurso*, Thomson-Civitas, Cizur Menor 2006.

**BLASCHCZOK, ANDREAS**

“Siebenter Abschnitt. Beförderung von Gütern und Personen auf den Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs”, en: AA.VV., *Münchener Kommentar zum Handelsgesetzbuch*, vol. 7, Verlag C.H. Beck/Verlag Franz Vahlen, Munich 1997, pp. 1275-1378.

“Eisenbahn-Verkehrsordnung”, en: AA.VV., *Münchener Kommentar zum Handelsgesetzbuch*, vol. 7, Verlag C.H. Beck/Verlag Franz Vahlen, Munich 1997, pp. 1379-1511.

**BLOCK, GUY**

“La responsabilité des titulaires de wagons de particuliers en transport ferroviaire international”, en: *Revue de Droit Commercial Belge*, núm. 28 (1995), pp. 190-204.

**BLONK, WILHELMUS ADRIANUS GERARDUS**

“Regulation (EEC) No. 1017/68 of the Council of July 19, 1968. Applying Rules of Competition to Transport by Rail, Road and Inland Waterway”, en: *Common Market Law Review*, vol. 6 (1968/69), pp. 451-465.

**BLUME, ERNST**

*Internationales Übereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr vom 14. Oktober 1890*, Verlag von Julius Springer, Berlín 1910.

**BOCHICCHIO, FRANCESCO**

“Il contratto quadro nell’ambito dei contratti d’impresa”, en: *Il Diritto Fallimentare e delle Società Commerciali*, núm. 5/2002, I, pp. 889-922.

**BOEHMER, GUSTAV**

*Einführung in das bürgerliche Recht*, 2ª edición, J.C.B. Mohr, Tubinga 1965.

**BOEING, DETLEV**

“vor Art. 70 EGV”, en: GRABITZ, EBERHAD / HILF, MEINHARD (DIR.), *Das Recht der Europäischen Union*, vol. II, Verlag C.H. Beck, Munich (2006).

**BOLLER, JOSEF**

“Das Rechtsverhältnis zwischen der Eisenbahn und dem Absender bzw. Empfänger bei der Be- und Entladung von Wagenladungen”, en: *E.E.*, vol. XXIX (1912-13), pp. 239-244 y 384-388.

**BOONK, HERMAN**

“Charter Parties and the Governing Law”, en: VAN HOOYDONK, ERIC (Dir.), *English and Continental Maritime Law*, Maklu, Amberes 2003, pp. 105-115.

**BOQUERA MATARREDONA, JOSEFINA**

*El contrato de seguro de transporte de mercancías por carretera*, Tirant lo Blanch, Valencia 2002.

**BORK, REINHARD**

*Allgemeiner Teil de Bürgerlichen Gesetzbuchs*, 2ª edición, Mohr Siebeck, Tubinga 2006.

**BOTANA AGRA, MANUEL**

“Los créditos concursales por impago de cuotas a plazos del precio en el arrendamiento financiero y en la venta a plazos”, en: AA.VV., *Estudios sobre la Ley Concursal. Libro Homenaje a Manuel Olivencia*, Tomo 3, Marcial Pons, Madrid / Barcelona 2005, pp. 2531-2556.

**BOUMEDIENE, MALIK**

*La place de la loi et du contrat dans la garantie du droit à la protection sociale de 1945 à nos jours*, Tomo II, Publibook, París 2003.

**BOURDIOL, GEORGES**

*Le transport des vins par wagons-foudres*, tesis doctoral, Montpellier 1910, citado por ESCARRA, JEAN, “Les clauses de non-responsabilité des Compagnies de chemins de fer dans le tarif spécial commun P.V. n° 129”, en: *Annales de Droit commercial et industriel français, étranger et international*, vol. 27 (1913), p. 6.

**BOUZA VIDAL, NURIA**

“Artículo 10, apartado 2”, en: ALBALADEJO GARCÍA, MANUEL / DÍAZ ALABART, SILVIA (Dirs.), *Comentarios al Código Civil y Compilaciones Forales*, Tomo I, Vol. 2º, 2ª ed., EDERSA, Madrid 1995, pp. 543-563.

**BRANDIS, OTTO**

*Das deutsche Seerecht (mit Ausschluß des Seeversicherungsrechts)*, Volumen II, G.F. Göschen'sche Verlagsbuchhandlung, Leipzig 1908.

**BRAUN, THOMAS**

*Das frachtrechtliche Leistungsstörungsrecht nach dem Transportrechtsreformgesetz. Eine Untersuchung der frachtrechtlichen Leistungsstörungstatbestände der §§ 407 ff. HGB*, LIT, Hamburgo 2002.

**BREITENMOSE, STEPHAN**

“Sectoral Agreements Between the EC and Switzerland: Contents and Context”, en: *Common Market Law Review*, 2003, pp. 1137-1186.

**BREITZKE, CONSTANTIN**

*Die Rechtsnatur der Zeitcharter – Dargestellt am Standardformular der Bovertime-Charter*, LIT Verlag, Münster 2005.

**BROSETA PONT, MANUEL / MARTÍNEZ SANZ, FERNANDO**

*Manual de Derecho mercantil*, vol. I y II, 14ª edición, Tecnos, Madrid 2007.

**BRUNAT, LÉON (Dir.)**

*Lamy transport*, Tomo 2, Lamy, París 1976.

**BRUNET, RENÉ / DURAND, PAUL / DE FOURCAULD, MAX**

*Les transports internationaux par voie ferrée*, Sirey, París 1927.

**BUCKLAND, W.W.**

*The Main Institutions of Roman Private Law*, Cambridge University Press, Cambridge 1931.

**BURGMANN, MICHEL**

“Die Bedeutung eines Einheitsrechts für den internationalen Eisenbahnverkehr”, en: *Z.Int.Eisenb.*, vol. 103 (1995), pp. 220-227.

**BURMAN, HAL**

“Introductory Note - Luxembourg Protocol to the Convention on International Interests in Mobile Equipment on Matters Specific to Railway Rolling Stock”, en: *International Legal Materials*, vol. 46 (2007), pp. 658-661.

**BUSTI, SILVIO**

“Profili innovativi nella disciplina comunitaria del trasporto ferroviario”, en: *Diritto dei Trasporti*, vol. XVI (2003), pp. 27-40.

**BYDLINSKI, FRANZ**

“Zu den dogmatischen Grundfragen des Kontrahierungszwanges”, en: *Archiv für die civilistische Praxis*, vol. 180 (1980), pp. 1-46.

**BYDLINSKI, PETER**

“Allgemeine Deutsche Spediteurbedingungen (ADSp)”, en: AA.VV., *Münchener Kommentar zum Handelsgesetzbuch*, vol. 7, Verlag C.H. Beck/Verlag Franz Vahlen, Munich 1997, pp. 176-333.

**CAGNASSO, ORESTE**

“Concessione di vendita”, en: ID. / IRRERA, MAURIZIO, *Concessione di vendita, merchandising, catering*, Giuffrè, Milán 1993, pp. 1-107.

**CAGNASSO, ORESTE / COTTINO, GASTONE**

*Contratti commerciali*, en: COTTINO, GASTONE (Dir.), *Trattato di diritto commerciale*, vol. 9, Cedam, Padua 2000.

**CALLEGARI, GIORGIO / PRATI, SILVIA**

“I nuovi contratti di utilizzazione dell'aeromobile”, en: AA.VV., *Il nuovo diritto aeronautico in ricordo di Gabriele Silingardi*, Giuffrè, Milán 2002, pp. 539-551.

**CALVO CARAVACA, ALFONSO-LUIS / CARRASCOSA GONZÁLEZ, JAVIER**

*Mercado único y libre competencia en la Unión Europea*, Colex, Madrid 2003.

“Reglamento (CE) núm. 1346/2000, sobre procedimientos de insolvencia y cuestiones de Ley aplicable”, en: AA.VV., *Estudios sobre la Ley Concursal. Libro Homenaje a Manuel Olivencia*, Tomo 1, Marcial Pons, Madrid / Barcelona 2005, pp. 647-680.

**CALVO CARAVACA, ALFONSO-LUIS / CARRASCOSA GONZÁLEZ, JAVIER (Dirs.)**

*Derecho internacional privado*, Volumen II, 8ª edición, Comares, Granada 2007.

**CÁMARA LAPUENTE, SERGIO**

“Operaciones fiduciarias o trusts en Derecho español”, en: *Revista Crítica de Derecho Inmobiliario*, núm. 654 (sep.-oct. 1999), pp. 1757-1865.

“Los sistemas registrales en el marco del Derecho privado europeo: reflexiones comparatistas sobre la inscripción registral como formalidad de los contratos”, en: *Anuario de Derecho Civil*, vol. LVII (2004), pp. 929-1001.

**CAMPOS, JAVIER**

“Cambios recientes en el sistema ferroviario español”, en: *Economistas*, núm. 110 (2006), pp. 23-29.

**CAPILLA RONCERO, FRANCISCO**

“Artículo 1.696”, en: ALBALADEJO GARCÍA, MANUEL / DÍAZ ALABART, SILVIA (Dirs.), *Comentarios al Código civil y compilaciones forales*, T. XXI, Vol. 1º, Edersa, Madrid 1986, pp. 490-512.

**CAPITANT, HENRI**

(sin título) [comentario a la sentencia de la Cour de Cassation francesa de 6 de mayo de 1931], en: *Dalloz – Recueil Périodique*, 1<sup>ère</sup> partie, 1932, pp. 151-152.

**CAPOBIANCO, ANTONIO**

“The Essential Facility Doctrine: Similarities and Differences between the American and the European Approach”, en: *European Law Review*, núm. 26 (2001), pp. 548-564.

**CAPODANNO, MICHELE**

*L'interpretazione del contratto*, CEDAM, Padua 2006.

**CARLÓN RUIZ, MATILDE**

“El nuevo régimen jurídico del sector ferroviario: Un tímido paso hacia la competencia”, en: FERNÁNDEZ FARRERES, GERMÁN (Coord.), *Transportes y competencia. Los procesos de liberalización de los transportes aéreo, marítimo y terrestre y la aplicación del Derecho de la competencia*, Civitas, Madrid 2004.

**CARMONA PASTOR, FRANCISCO**

*Manual del transportista*, Díaz de Santos, Madrid 2005.

**CARPANETO, LAURA**

*Il principio di sussidiarietà e la sua applicazione alla politica comunitaria dei trasporti, con specifico riferimento al settore del trasporto ferroviario*, tesis doctoral (sin publicar), Génova 2005.

**CARR, INDIRA**

*International Trade Law*, 3ª edición, Cavendish, Londres 2005.

**CARRASCO PERERA, ÁNGEL**

“¿Es posible o necesaria la inscripción en el Registro de bienes muebles para la constitución de prendas sobre acciones y participaciones sociales?”, en: *Aranzadi Civil*, 2003, pp. 2055-2076.

*Los derechos de garantía en la Ley Concursal*, 2ª edición, Aranzadi, Cizur Menor 2008.

**CARRASCOSA GONZÁLEZ, JAVIER**

“Derechos reales”, en: CALVO CARAVACA, ALFONSO-LUIS / CARRASCOSA GONZÁLEZ, JAVIER (Dirs.), *Derecho internacional privado*, Volumen II, 8ª edición, Comares, Granada 2007, pp. 519-570.

**CARRERA, IÑAKI**

“El gigante alemán DB ultima su desembarco en España con la toma del control de Transfesa”, en: *Transporte XXI*, 1 de julio de 2007, p. 10.

**CASTÁN TOBEÑAS, JOSÉ**

*Derecho civil español común y foral*, Tomo III, 15ª edición, Reus, Madrid 1988.

**CAVALLÉ CRUZ, ALFONSO**

“Tema 4. Contenido e interpretación de los contratos”, en: DELGADO DE MIGUEL, JUAN FRANCISCO (Coord.), *Instituciones de Derecho privado. Tomo III. Obligaciones y contratos*, Vol. 2º, pp. 17-282.

**CENDON, PAOLO / BALDASSARI, AUGUSTO (Dirs.)**

*Codice civile annotato con la giurisprudenza*, UTET, Turín 2007.

**CHAMAY, CHARLES**

*La responsabilité des Chemins de fer en cas de pertes, avaries ou retards selon la Convention internationale concernant le transport de marchandises par chemin de fer (CIM) du 24 octobre 1924, entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> octobre 1928*, 2ª edición, Librairie Philippe Dür, Ginebra 1930.

**CHAVES RIVAS, ANTONIO**

“Condena a la emisión de declaraciones de voluntad: aspectos sustantivos y procesales”, en: *Revista Crítica de Derecho Inmobiliario*, núm. 696 (julio-agosto de 2006), pp. 1361-1444.

**CHIAVARELLI, EMILIA**

“Le garanzie internazionali e il finanziamento di aeromobili (Convenzione di Città del Capo e Protocollo Aeronautico)”, en: TULLIO, LEOPOLDO (Dir.), *Il Protocollo Aeronautico annesso alla Convenzione relativa alle Garanzie Internazionali su Beni Mobili Strumentali*, CEDAM, Padua 2005, pp. 7-42.

**CHULIÀ VICENT, EDUARDO / BELTRÁN ALANDETE, TERESA**

*Aspectos jurídicos de los contratos atípicos*, Vol. III, Bosch, Barcelona 1998.

**CLARKE, MALCOLM**

*International Carriage of Goods by Road: CMR*, 4ª edición, LLP, Londres 2003.

**CLARKE, MALCOLM / YATES, DAVID**

*Contracts of Carriage by Land and Air*, LLP, Londres 2004.

**CLAVERÍO GOSÁLBEZ, LUIS HUMBERTO**

“Notas sobre el denominado precontrato”, en: GONZÁLEZ PORRAS, JOSÉ MANUEL / MÉNDEZ GONZÁLEZ, F.P. (Coords.), *Libro Homenaje al profesor Manuel Albaladejo García*, Vol. I, Servicio de Publicaciones de la Universidad de Murcia, Murcia 2004, pp. 1081-1091.

**CLAVERO TERNERO, MANUEL F.**

“El transporte internacional de mercancías por carretera: la interpretación del Convenio CMR por el Tribunal Supremo”, en: MADRID PARRA, AGUSTÍN, *Derecho uniforme del transporte internacional: cuestiones de actualidad*, McGraw-Hill, Madrid 1998, pp. 251-272.

**COCA PAYERAS, MIGUEL**

voz “Sustitución fideicomisaria (D.º Civil)”, en: AA.VV., *Enciclopedia Jurídica Básica*, Vol. IV, Civitas, Madrid 1995, pp. 6448-6452.

**COLANGELI, DARIO**

*Diritto commerciale*, Studio Alfa, Pesaro 2004.

**COLLINSON, DALE S.**

“Economic Regulation of Transport Under the Common Transport Policy of the European Communities”, en *Stanford Law Review*, 24, 1971-72/1, pp. 221-346.

**COMPÈRE, JOSÉ**

“La situation juridique des wagons de particuliers en droit belge”, en: *Z.Int.Eisenb.*, vol. 90 (1982), pp. 107-117.

**CONETTI, GIORGIO**

*Il regime internazionale dei trasporti di merci nei rapporti tra l'Europa orientale ed occidentale*, ISDEE, Trieste 1970.

**CSOKLICH, PETER**

“Rechtsvergleichende Grundlagen des Speditions- und Frachtrechts”, en: *European Transport Law*, vol. 36 (2001), pp. 683-715.

**CUESTA MUÑOZ, ÁNGEL**

“Aspectos económico-administrativos del tratamiento de vagón particular”, en: AA.VV., *El futuro del vagón privado en el ciclo logístico del transporte*, RENFE – Fundación de los Ferrocarriles Españoles, Madrid 1989, pp. 95-104.

**CZERWENKA, BEATE / HEIDERSDORF, CHRISTIAN / SCHÖNBECK, MARTIN**

*Eisenbahn-Beförderungsrecht. Kommentar zum deutschen und internationalen Recht des Personen- und Gütertransports*, 4ª edición, Erich Schmidt Verlag, Berlín 2004 (volumen de hojas sueltas). Se trata de la continuación de: GOLTERMANN, ERICH / KONOW, KARLO-OTTO, *Eisenbahn-Verkehrsordnung nebst Ausführungsbestimmungen*, 3ª edición, Erich Schmidt Verlag, Berlín 1959 y ss. (volumen de hojas sueltas).

**D'ARCY, LEO**

*Ridley's Law of the Carriage of Goods by Land, Sea & Air*, 7ª edición, Shaw & Sons, Crayford 1992.

**DAVID, RENÉ**

“Chapter 5: The International Unification of Private Law”, en: AA.VV., *International Encyclopedia of Comparative Law*, vol. II (The Legal Systems of the World. Their Comparison and Unification), J.C.B. Mohr, Tubinga 1972.

**DAVIES, IWAN**

“The Reform of English Personal Property Security Law: Functionalism and Article 9 of the Uniform Commercial Code”, en: *Legal Studies*, vol. 24 (2004), pp. 295-321.



**DE ÁNGEL YÁGÜEZ, RICARDO**

*Tratado de responsabilidad civil*, Civitas, Madrid 1993.

**DE ÁNGEL YÁGÜEZ, RICARDO / ZORRILLA RUIZ, MANUEL MARÍA**

“La frustración del fin del contrato. Obligaciones de medios y de resultado (Comentario a las sentencias del Tribunal Supremo de 3 de noviembre y 9 de diciembre de 1983)”, en: *Anuario de Derecho Civil*, 1985, pp. 185-211.

**DE BUSTOS GÓMEZ RICO, MODESTO**

“Art. 464”, en: SIERRA GIL DE LA CUESTA, IGNACIO (Coord.), *Comentario al Código Civil*, Tomo III, Bosch, Barcelona 2000, pp. 478-485.

**DE CASTRO Y BRAVO, FEDERICO**

“La promesa de contrato (Algunas notas para su estudio)”, en: *Anuario de Derecho Civil*, 1950, pp. 1133-1186.

*El negocio jurídico*, Civitas, Madrid 1985 (reedición de la obra original de 1971).

*Las condiciones generales de los contratos y la eficacia de las Leyes*, 2ª edición, Civitas, Madrid 1985.

**DE EIZAGUIRRE, JOSÉ MARÍA**

*Derecho de sociedades*, Civitas, Madrid 2001.

**DE FOS COLETTE, GUILLEMETTE**

“S.N.C.F.-Wagons de particuliers – Plan de bataille pour 1993”, en: *Bulletin des Transports*, nº 2322 (8 de febrero de 1993), pp. 91-92.

**DEGENKOLB, HEINRICH**

“Zur Lehre vom Vorvertrag”, en: *Archiv für die civilistische Praxis*, vol. 71 (1887), pp. 1-92, citado por CASPER, MATTHIAS, *Der Optionsvertrag*, Mohr Siebeck, Tübinga 2005, p. 31.

**DE GISPERT PASTOR, MARÍA TERESA**

“Algunas consideraciones en torno a la ejecución del transporte por un tercero”, en: AA.VV., *Estudios de Derecho Mercantil en Homenaje al Profesor Manuel Broseta Pont*, Tomo II, Tirant lo Blanch, Valencia 1995, pp. 1615-1639.

**DE LA CUESTA SÁENZ, JOSÉ MARÍA**

“Contratos normativos”, en: SÁNCHEZ DOMINGO, RAFAEL (Coord.), *Estudios sobre el ordenamiento jurídico español: libro conmemorativo del X aniversario de la Facultad de Derecho*, Universidad de Burgos, Burgos 1996, pp. 63-77.

**DE LA MASSUË, HUBERT**

“Les faiblesses et la réforme du règlement international concernant le transport des wagons de particuliers «R.I.P.»”, en: *Z.Int.Eisenb.*, vol. 56 (1948), pp. 47-56 y 85-108.

“Perspective juridique des transports en wagons de particuliers”, en: *Revue trimestrielle de droit commercial*, vol. V (1952), pp. 287-297.

**DE LA MOTTE, HARALD / TEMME, JÜRGEN**

“Art. 1”, en: THUME, KARL-HEINZ, *Kommentar zur CMR*, 2ª edición, Verlag Recht und Wirtschaft, Francfort del Meno 2007, pp. 81-106.

**DE LA OLIVA SANTOS, ANDRÉS / DíEZ-PICAZO GIMÉNEZ, IGNACIO / VEGAS TORRES, JAIME**

*Derecho procesal civil. Ejecución forzosa. Procesos especiales*, 3ª edición, Centro de Estudios Ramón Areces, Madrid 2005.

**DELGADO ECHEVERRÍA, JESÚS / PARRA LUCÁN, Mª. ANGELES**

*Las nulidades de los contratos*, Dykinson, Madrid 2005.

**DELLI PRISCOLI, LORENZO**

“Franchising, concessione di vendita e subfornitura”, en: DI MARZIO, FABRIZIO (Coord.), *Contratti in esecuzione e fallimento*, IPSOA, Milanofiori 2007, pp. 281-302.

**DEMAUX-LAGRANGE, M.**

*Du contrat de transport de marchandises par chemin de fer*, Toulouse 1910, citado por ESCARRA, JEAN, “Les clauses de non-responsabilité des Compagnies de chemins de fer dans le tarif spécial commun P.V. n° 129”, en: *Annales de Droit commercial et industriel français, étranger et international*, vol. 27 (1913), p. 7.

**DE PEPPA, FRANCESCO**

“Art. 59”, en: BALDI, MATTEO / TOMEI, ROBERTO, *La disciplina dei contratti pubblici*, IPSOA, Milanofiori 2007, pp. 567-587.

**DE SEMO, GIORGIO**

*Il trasporto ferroviario di merci in carri difettosi con speciale riguardo alla teoria della colpa comune*, Athenaeum, Roma 1923.

**DESFOUGÈRES, ERIC**

“Deregulierung und Rechtssicherheit”, en: *Z.Int.Eisenb.*, 1/2003, pp. 7-10.

**DEVROE, WOUTER**

“Privatizations and Community Law: Neutrality versus Policy”, en: *Common Market Law Review*, 34, 1997, pp. 267-306.

**DÍAZ MORENO, ALBERTO**

“Le contrat de transport terrestre”, en: *Droit des affaires par pays (Espagne)*, París 1988, citado por PULIDO BEGINES, JUAN LUIS, *Los contratos de remolque marítimo*, J. M. Bosch, Barcelona 1996, p. 261 (nota 902).

“El transporte multimodal: obligaciones, derechos y responsabilidad”, en: ILLESCAS ORTIZ, RAFAEL, *El transporte terrestre nacional e internacional*, Consejo General del Poder Judicial, Madrid 1997, pp. 47-102.

“La responsabilidad del porteador en el transporte multimodal”, en: DE EIZAGUIRRE, JOSÉ MARÍA, *VIII Jornadas de Derecho Marítimo de San Sebastián*, Servicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco, Vitoria 2000, pp. 143-200.

“El contrato de transporte terrestre”, en: JIMÉNEZ SÁNCHEZ, GUILLERMO J. (Coord.), *Derecho mercantil*, vol. II, 11ª edición, Ariel, Barcelona 2006, pp. 603-646.

**DÍAZ VALES, FERNANDO**

“El registro de bienes muebles: bienes y derechos inscribibles según la doctrina de la Dirección General de los Registros y del Notariado”, en: *Revista de Derecho Privado*, núm. 1-2/2004, pp. 78-100.

**DIDIER, TIMO**

*Risikozurechnung bei Leistungsstörungen im Gütertransportrecht*, Binnenschiffahrts-Verlag, Duisburg 2001.

**DÍEZ ESTELLA, FERNANDO**

“La doctrina del abuso en los mercados conexos: del «monopoly leveraging» a las «essential facilities»”, en: *Revista de Derecho Mercantil*, núm. 248 (2003), pp. 555-604.

**DÍEZ-PICAZO, LUIS**

*La representación en el Derecho privado*, Civitas, Madrid 1979 (reimpresión de 1992).

*Derecho de daños*, Civitas, Madrid 1999.

*Fundamentos del Derecho civil patrimonial, Tomo I, Introducción, Teoría del contrato*, 6ª edición, Thomson-Civitas, Cizur Menor 2007.

*Fundamentos del Derecho civil patrimonial, Tomo II, Las relaciones obligatorias*, 6ª edición, Thomson-Civitas, Cizur Menor 2008.

*Fundamentos del Derecho civil patrimonial, Tomo III, Las relaciones jurídico-reales; el Registro de la Propiedad; la posesión*, 4ª edición, Civitas, Madrid 1995.

*La prescripción extintiva en el Código civil y en la jurisprudencia del Tribunal Supremo*, 2ª edición, Thomson-Civitas, Cizur Menor 2007.

**DÍEZ-PICAZO, LUIS / GULLÓN, ANTONIO**

*Sistema de derecho civil*, Vol. III, 7ª edición, Tecnos, Madrid 2001.

**DILLOO, WILHELM**

“Die Einschränkung der Haftpflicht der Eisenbahn durch die «Bedingungen für Einstellung von Privatgüterwagen»”, en: *E.E.*, vol. XXIII (1907), pp. 79-86 y 417-419.

**DOHERTY, BARRY**

“Just What are Essential Facilities?”, en: *Common Market Law Review*, núm. 38 (2001), pp. 397-436.

**DOMÍNGUEZ GARCÍA, MANUEL ANTONIO**

“Aproximación al régimen jurídico de los contratos de distribución. Especial referencia a la tutela del distribuidor”, en: *Revista de Derecho Mercantil*, núm. 177 (1985), pp. 419-485.

**DORAL, JOSÉ ANTONIO / DEL ARCO, MIGUEL**

*El negocio jurídico*, Trivium, Madrid 1982.

**DÖRRENBÄCHER, CHRISTOPH / VESCOVI, STEFANO**

“Internationalisierung, Diversifikation und Integration”, en: *Internationales Verkehrswesen*, núm. 53 (11/2001), pp. 552-555.

**DOS SANTOS, ARY**

“Einige Fragen aus dem portugiesischen Recht der Privatwagen”, en: *Z.Int.Eisenb.*, vol. 57 (1949), pp. 300-305 (texto en francés hasta la página 306).

**DROBNIG, ULRICH**

“Der Vertrag in einer plangelenkten Staatswirtschaft. Zum Vertragsgesetz der «DDR» vom 11. Dezember 1957”, en: *Juristenzeitung*, 1960, pp. 233-240.

**DUBISCHAR, ROLAND**

*Grundriß des gesamten Gütertransportrechts*, Alfred Metzner Verlag, Francfort del Meno 1987.

“Sechster Abschnitt. Frachtgeschäft”, en: AA.VV., *Münchener Kommentar zum Handelsgesetzbuch*, vol. 7, Verlag C.H. Beck/Verlag Franz Vahlen, Munich 1997, pp. 483-660.

**DUPONT, PHILIPPE / VON BODUNGEN, BENJAMIN / ROSEN, HOWARD**

“A Summary of the Luxembourg Protocol to the Convention on International Interests in Mobile Equipment on Matters Specific to Railway Rolling Stock”, en: <http://www.railworkinggroup.org>.

**DUQUE DOMÍNGUEZ, JUSTINO F.**

“La modernización del Derecho concursal en el siglo XIX: el significado histórico de la Ley de 12 de noviembre de 1869 sobre la quiebra de las compañías de ferrocarriles”, en: AA.VV., *Estudios de Derecho mercantil en homenaje al Profesor Antonio Polo*, EDERSA, Madrid 1981, pp. 113-181.

“Consideraciones introductorias sobre la Directiva comunitaria para regular las cláusulas abusivas en los contratos celebrados con consumidores y la contratación bancaria”, en: POLO DÍEZ, ANTONIO (Coord.), *Estudios de Derecho bancario y bursátil: Homenaje a Evelio Verdura y Tuells*, Vol. 1, La Ley, Madrid 1994, pp. 651-673.

**DURAND, PAUL M.-F.**

“Les conditions des transports par containers”, en: *Z.Int.Eisenb.*, vol. 55 (1947), pp. 420-432.

“Contribution à l'étude d'une réglementation internationale des transports par containers dans le cadre de la CIM”, en: *Z.Int.Eisenb.*, vol. 56 (1948), pp. 399-403.

“Le régime international des transports en wagons de particuliers”, en: *Recueil Dalloz*, 1951, chron. 12, pp. 45-48.

“Transports internationaux par Chemin de Fer”, extrait du *Juris-Classeur Commercial*, Librairies Techniques, Paris 1953.

(sin título) [comentario a la sentencia de la Cour d'appel de Paris de 13 de abril de 1953], en: *Z.Int.Eisenb.*, vol. 64 (1956), pp. 261-263.

*Les transports internationaux (ferroviaires et mixtes). Etude comparée des nouvelles conventions de Berne mises en application le 1<sup>er</sup> mars 1956*, Sirey, Paris 1956.

*Les transports internationaux. Mise à jour 1963*, Sirey, Paris 1963.

(sin título) [comentario a la sentencia de la Cour de Cassation francesa de 11 de abril de 1967], en: *JurisClasseur Périodique – La Semaine Juridique*, vol. 41 (1967), núm. 15212.

(sin título) [comentario a la sentencia de la Cour de Cassation francesa de 11 de abril de 1967], en: *Z.Int.Eisenb.*, vol. 76 (1968), pp. 171-175.

*Droit et pratique des transports terrestres*, Éditions C.A.E.L., Paris 1971.

**EIERMANN, RUDOLF**

“Die Rechtsstellung der Güterwagen aus der Sicht des deutschen Rechts”, en: *Z.Int.Eisenb.*, vol. 90 (1982), pp. 66-73.

**EMPARANZA SOBEJANO, ALBERTO**

“La delimitación del porteador en el transporte: el porteador contractual y el porteador efectivo”, en: DE EIZAGUIRRE, JOSÉ MARÍA (Coord.), *VIII Jornadas de Derecho Marítimo de San Sebastián*, Servicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco, Vitoria-Gasteiz 2002, pp. 9-43.

“Cuestiones de legitimación activa y pasiva en el Convenio de Transporte Internacional de Mercancías por Carretera”, en: MARTÍNEZ SANZ, FERNANDO (Coord.), *Problemas en la aplicación del CMR*, Fundación Francisco Corell, Madrid 2002, pp. 29-40.

*El concepto de porteador en el transporte de mercancías*, Comares, Granada 2003.

“El transporte internacional de mercancías por ferrocarril (COTIF-CIM)”, en: CONCEPCIÓN RODRÍGUEZ, JOSÉ LUIS (Dir.), *El contrato de transporte*, Consejo General del Poder Judicial, Madrid 2003, pp. 413-460.

“Ámbito de aplicación de las Reglas Uniformes reguladoras del transporte internacional de mercancías por ferrocarril: los sujetos” y “Reclamaciones y acciones: presupuestos, competencia y prescripción”, en: EMPARANZA SOBEJANO, ALBERTO / RECALDE CASTELLS, ANDRÉS (Dirs.), *El contrato de transporte internacional de mercancías por ferrocarril*, Thomson-Civitas, Cizur Menor 2008, pp. 29-44 y 281-301.

**ENDE, LOTHAR / KAISER, JAN**

“Wie weit ist die Liberalisierung auf der Schiene?”, en: *WuW – Wirtschaft und Wettbewerb*, 1/2004, pp. 26-37.

**ESCARRA, JEAN**

“Les clauses de non-responsabilité des Compagnies de chemins de fer dans le tarif spécial commun P.V. n° 129”, en: *Annales de Droit commercial et industriel français, étranger et international*, vol. 27 (1913), pp. 1-26.

**ESCUIN IBÁÑEZ, IRENE**

“Valoración del daño y de la suma indemnizatoria: la limitación de responsabilidad del porteador ferroviario”, en: EMPARANZA SOBEJANO, ALBERTO / RECALDE CASTELLS, ANDRÉS (Dirs.), *El contrato de transporte internacional de mercancías por ferrocarril*, Thomson-Civitas, Cizur Menor 2008, pp. 261-280.

**FAVRE, JOHN**

“L’évolution du droit de transport ferroviaire international”, en: *Z.Int.Eisenb.*, vol. 80 (1972), pp. 105-120.

**FENOY PICÓN, NIEVES**

“Disposición adicional 1.ª, 6 (cláusula 9)”, en: MENÉNDEZ MENÉNDEZ, AURELIO / DíEZ-PICAZO Y PONCE DE LEÓN, LUIS (Dirs.), *Comentarios a la Ley sobre condiciones generales de la contratación*, Civitas, Madrid 2002, pp. 1101-1150.

**FERNÁNDEZ DEL POZO, LUIS**

*El registro de bienes muebles. Los bienes muebles y la preferencia registral de los derechos inscritos*, Marcial Pons, Madrid/Barcelona 2004.

**FERNÁNDEZ GIMENO, JOSÉ PASCUAL**

*Problemas de la transmisión de la empresa familiar*, Tirant lo Blanch, Valencia 1999.

**FERNÁNDEZ LÓPEZ, JUAN MANUEL**

“La hipoteca mobiliaria y la prenda sin desplazamiento”, en: NIETO CAROL, UBALDO, *Garantías reales mobiliarias*, Consejo General del Poder Judicial, Madrid 1998.

**FERRARI, FRANCO**

“The relationship between International Uniform Contract Law Conventions”, en: *Uniform Law Review*, núm. 1/2000, pp. 69-84.

**FERRARI, FRANCO**

“Forum shopping et Droit matériel uniforme”, en: *Journal du Droit International – Clunet*, vol. 129 (2002), pp. 383-408.

**FINGER, HANS-JOACHIM**

*Internationaler Eisenbahnverkehr. Die internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr (CIM) und über den Eisenbahn-Personen- und -Gepäckverkehr (CIV)*, 2ª edición, C.H. Beck'sche Verlagsbuchhandlung, Munich 1965.

*Eisenbahnverkehrsordnung mit Ausführungsbestimmungen der Eisenbahn und ergänzenden Vorschriften unter Berücksichtigung der höchstrichterlichen Rechtsprechung*, C.H. Beck'sche Verlagsbuchhandlung, Munich (volumen de hojas sueltas).

*Eisenbahnverkehrsordnung – Kommentar*, Verlag C.H. Beck, Munich (volumen de hojas sueltas).

“Privatgüterwagen im Eisenbahngüterverkehr”, en: *TranspR*, núm. 10/86, pp. 370-372.

**FLUME, WERNER**

*Allgemeiner Teil des Bürgerlichen Rechts*, Tomo I, Vol. 1º, Springer-Verlag, Berlín 1977.

*Allgemeiner Teil des Bürgerlichen Rechts*, Tomo II, 4ª edición, Springer, Berlín 1992 (reimpresión de la 3ª edición de 1979).

*Studien zur Lehre von der ungerechtfertigten Bereicherung*, Mohr Siebeck, Tubinga 2003.

**FONT BOIX, VICENTE**

“La adquisición «a non domino»”, en: *Revista Crítica de Derecho Inmobiliario*, núm. 463 (nov.-dic. 1967), pp. 1607-1640.

**FORCE, ROBERT / YIANNPOULOS, A.N. / DAVIES, MARTIN**

*Admiralty and Maritime Law, Abridged Edition*, Beard Books, Washington 2006.

**FORNER DELAYGUA, JOAQUÍN J.**

*La cesión de contrato*, Bosch, Barcelona 1989.

**FORTUNATO, HERBERT**

“Dalla nullità alle nullità del Codice del consumo”, en: VIOLA, LUIGI (Dir.), *Studi monografici di diritto civile*, Halley, Matelica 2007, pp. 35-112.

**FRANKEN, SEFA M.**

“Three Principles of Transnational Corporate Bankruptcy Law: A Review”, en: *European Law Journal*, vol. 11/2 (2005), pp. 232-257.

**FRANZONI, MASSIMO**

“Il contratto e i terzi”, en: GABRIELLI, ENRICO, *I contratti in generale*, vol. II, 2ª ed., UTET, Turín 2006, pp. 1181-1264.

**FRASCARELLI, MARIO**

*Gli enti non commerciali. Disciplina civilistica, fiscale e contabile*, FAG, Milán 2006.

**FREISE, RAINER**

“Haftungsverteilung zwischen Eisenbahn und Gleisanschließer”, en: *Transportrecht*, vol. 9 (1986), pp. 270-272.

“Deutsche Einheit und Eisenbahntransportrecht”, en: *Transportrecht*, 5/1991, pp. 165-173.

“Kooperation und Wettbewerb im internationalen Schienenverkehr – Rechtliche Grundlagen für das Verhältnis der europäischen Eisenbahnen zueinander”, en: *Z.Int.Eisenb.*, vol. 100 (1992), pp. 114-135.

“Gedanken zur Reform des internationalen Eisenbahnverkehrsrechts”, en: AA.VV., *Festschrift für Henning Piper zum 65. Geburtstag*, Verlag C.H. Beck, München 1996, pp. 829-846.

“Das neue internationale Eisenbahnfrachtrecht (CIM 1999)”, en: *Transportrecht*, núm. 11-12/1999, pp. 417-424.

“Neugestaltung der Haftung auf dem Güterwagensektor”, en: *Z.Int.Eisenb.*, vol. 108 (2000), pp. 240-274.

“Neue Entwicklungen im Eisenbahnrecht anlässlich des Inkrafttretens des Übereinkommens COTIF 1999”, en: *Transportrecht*, núm. 2-2007, pp. 45-55.

**FREMUTH, FRITZ**

“Transportrechtliche Bestimmungen des HGB”, en: FREMUTH, FRITZ / THUME, KARL-HEINZ (Dirs.), *Kommentar zum Transportrecht*, Verlag Recht und Wirtschaft, Heidelberg 2000, pp. 1-380.

**FRIEBE, KURT**

*Die neuen Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr*, Verlag von Julius Springer, Berlín 1934.

“Zur Frage der Revision der Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnverkehr (IÜG und IÜP)”, en: *Z.Int.Eisenb.*, vol. XLVII (1939), pp. 39-47.

**FUENTESECA, CRISTINA**

*El negocio fiduciario en la jurisprudencia del Tribunal Supremo*, Bosch, Barcelona 1997.

**FUENTETAJA PASTOR, JESÚS ÁNGEL**

“Las autorizaciones ferroviarias”, en: GUILLÉN CARAMÉS, JAVIER (Dir.), *El régimen jurídico del sector ferroviario. Comentarios a la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario*, Thomson-Aranzadi, Cizur Menor 2007, pp.561-593.

**GABALDÓN GARCÍA, JOSÉ LUIS**

*La hipoteca naval: Derecho comparado y Derecho uniforme*, Servicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco, Vitoria-Gasteiz 2001.

**GABALDÓN GARCÍA, JOSÉ LUIS / RUIZ SOROA, JOSÉ MARÍA**

*Manual de Derecho de la navegación marítima*, 3ª edición, Marcial Pons, Madrid / Barcelona 2006.

**GAITANIDES, CHARLOTTE**

“Artikel 234 EG”, en: VON DER GROEBEN, HANS / SCHWARZE, JÜRGEN, *Kommentar zum Vertrag über die Europäische Union und Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaften*, vol. 4, 6ª edición, Nomos, Baden-Baden 2004, pp. 522-553.

**GALGANO, FRANCESCO**

*Diritto privato*, 11ª edición, CEDAM, Padua 2001.

*Il contratto*, CEDAM, Padua 2007.

**GARCÍA-AMIGO, MANUEL**

*La cesión de contratos en el Derecho español*, Ed. Revista de Derecho Privado, Madrid 1964.

**GARCÍA-CRUCES GONZÁLEZ, JOSÉ ANTONIO**

*El contrato de factoring*, Tecnos, Madrid 1990.

**GARCÍA DE ENTERRÍA, EDUARDO**

“Estudio para el proyecto de Estatuto de RENFE”, en: *Revista de administración pública*, Nº 46 (1965), pp. 431-442.

**GARCÍA LUENGO, RAMÓN**

“El contrato de comisión”, en: BERCOVITZ RODRÍGUEZ-CANO, ALBERTO / CALZADA CONDE, MARÍA ÁNGELES (Dir.), *Contratos mercantiles*, Aranzadi, Cizur Menor 2001, pp. 165-186.

**GARCÍA PÉREZ, JUAN**

*Régimen jurídico del transporte por ferrocarril*, Marcial Pons, Madrid 1996.

“Régimen jurídico del ferrocarril en España desde sus orígenes hasta el siglo XXI”, en: *Anales de la mecánica y electricidad*, nov.-dic. 2006, pp. 50-53 y ene.-feb. 2007, pp. 14-22.

**GARCÍA-PITA Y LASTRES, JOSÉ LUIS**

*El buque como objeto de garantía (consideraciones sobre la hipoteca naval)*, EDERSA, Madrid 2000.

**GARCÍA SOLÉ, FERNANDO / GÓMEZ GÁLLIGO, FRANCISCO JAVIER**

*Derecho de los bienes muebles. Financiación y garantías en la contratación mobiliaria*, Marcial Pons, Madrid / Barcelona 2002.

**GARCÍA SOLÉ, FERNANDO / RUBIO SAN ROMÁN, JOSÉ I.**

“Problemática jurídica del leasing de aeronaves en España”, en: *Revista de la Facultad de Derecho de la Universidad Complutense*, nº 82 (1992/93), pp. 89-103.

**GARRIGUES, JOAQUÍN**

*Curso de Derecho Mercantil*, Tomo II, 8ª edición, Madrid 1983.

**GEORGIADIS, NIKOLAOS A.**

*Derogation Clauses: The Protection of National Interests in EC Law*, Sakkoulas/Bruylant, Atenas/Bruselas 2006.

**GERADIN, DAMIEN**

“Regulatory Issues Raised by Network Convergence: the Case of Multi-Utilities”, en: *Journal of Network Utilities*, 1/2001, pp. 113-126.

**GERNHUBER, JOACHIM**

*Handbuch des Schuldrechts*, Vol. 8, *Das Schuldverhältnis*, J.C.B. Mohr, Tubinga 1989.

**GERSDORF, HUBERTUS**

“Marktöffnung im Eisenbahnsektor”, en: *Zeitschrift für das gesamte Handelsrecht und Wirtschaftsrecht*, núm. 168 (2004), pp. 576-612.

**GEBLER, ERNST**

“Vor §§ 453-460”, en: SCHLEGELBERGER, FRANZ (Dir.), *Handelsgesetzbuch*, Tomo VI, 5ª edición, Verlag Franz Vahlen, Munich 1977, pp. 932-947.

**GIANNINI, AMEDEO**

“La conferenza di Roma sui trasporti ferroviari”, en: *Rivista del diritto commerciale e del diritto generale delle obbligazioni*, vol. XXXI (1933), 1ª parte, pp. 812-819.

*Studi sulle Convenzioni di Berna sui trasporti ferroviari*, Anonima Romana Editoriale, Roma 1935.

“Die Revision der Berner Übereinkommen über den Eisenbahnverkehr (IÜP und IÜG)”, en: *Z.Int.Eisenb.*, vol. XLVII (1939), pp. 87-101.

**GILES, OTTO CHARLES**

*Uniform Commercial Law: An Essay on International Conventions in National Courts*, A.W. Sijthoff, Leyden 1970.

**GILLAIN, JOSEPH**

*Introduction au droit et éléments de droit civil*, De Boeck, Bruselas 2000.

**GLANZMANN, RODERICH**

“Werkvertrag”, en: AA.VV., *Das bürgerliche Gesetzbuch*, Tomo II, Vol. 4º, 12ª edición, de Gruyter, Berlín / Nueva York (1975).

**GLASL, DANIEL**

“Essential Facilities Doctrine in EC Anti-trust Law: A Contribution to the Current Debate”, en: *European Competition Law Review*, núm. 15 (1994), pp. 306-314.

**GLASS, DAVID A.**

“Successive carriage and the new CIM rules: A successful succession?”, en: *Business Law International*, 1/2003, pp. 72-95.

**GLÜCK, CHRISTIAN FRIEDRICH**

*Ausführliche Erläuterung der Pandecten nach Hellfeld*, Tomo 6, Volumen 1º, Johann Jacob Palm, Erlangen 1800.

**GOETTE, WULF**

“Gesetz betreffend die privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschifffahrt (Binnenschifffahrtsgesetz – BinSchG)”, en: AA.VV., *Münchener Kommentar zum Handelsgesetzbuch*, vol. 7, Verlag C.H. Beck/Verlag Franz Vahlen, Munich 1997, pp. 1665-1856.

**GOLTERMANN, ERICH / KONOW, KARL-OTTO**

*Eisenbahn-Verkehrsordnung*, 3ª edición, Erich Schmidt Verlag, Berlín 1959 y ss. (volumen de hojas sueltas).

**GOLTERMANN, ERICH / KRIEN, ERICH**

*Internationale Übereinkommen über den Eisenbahn-Personen- und -Frachtverkehr – CIV/CIM –*, 2ª edición, Erich Schmidt Verlag, Berlín 1970.

**GÓMEZ CORRALIZA, BERNARDO**

*La caducidad*, Montecorvo, Madrid 1990.

**GÓMEZ DE LA SERNA, PEDRO**

*Curso histórico-exegético del Derecho romano comparado con el español*, Tomo II, 3ª edición, Madrid 1863.

**GÓMEZ-FERRER SAPIÑA, RAFAEL**

“La Hipoteca, Parte vigésima primera”, en: DELGADO DE MIGUEL, JUAN FRANCISCO (Coord.), *Instituciones de derecho privado, Tomo II, Reales*, Vol. 3º, Thomson-Cívitas, Madrid 2003, pp. 1135-1227.

**GÓMEZ GÁLLIGO, JAVIER**

“Artículo 56”, en: SÁNCHEZ-CALERO, JUAN / GUILARTE GUTIÉRREZ, VICENTE (Dir.), *Comentarios a la Ley Concursal*, Tomo I, Lex Nova, Valladolid 2004, pp. 1049-1066.

**GONDRA ROMERO, JOSÉ MARÍA**

*Régimen jurídico de las operaciones de carga y descarga en el tráfico marítimo*, Tecnos, Madrid 1970.

**GONZÁLEZ-BUENO CATALÁN DE OCÓN, CARLOS J.**

*Comentarios a la Ley de Hipoteca Mobiliaria y Prenda sin Desplazamiento. Especial análisis de su incidencia en el ámbito tributario*, Aranzadi, Pamplona 1996.

**GONZÁLEZ LAGUNA, MIGUEL**

“Registro de Bienes Muebles: tres Resoluciones y una Instrucción”, en: *Revista Crítica de Derecho Inmobiliario*, núm. 676 (marzo/abril 2003), pp. 1243-1264.

**GONZÁLEZ PORRAS, JOSÉ MANUEL**

“Modificaciones convencionales de la responsabilidad civil (Contribución al estudio de tales pactos en el contrato de transportes y su conexión con el seguro de la responsabilidad civil general)”, en: *Revista de Derecho Mercantil*, núm. 150 (1978), pp. 477-560.

**GOODE, ROY**

*Principles of Corporate Insolvency Law*, 3ª edición, Sweet & Maxwell, Londres 2005.

*Convention on International Interests in Mobile Equipment and Protocol thereto on Matters Specific to Aircraft Equipment – Official Commentary*, UNIDROIT, Roma 2002.

“The International Interest as an Autonomous Property Interest”, en: *European Review of Private Law*, 1/2004, pp. 18-25.

**GÓRRIZ LÓPEZ, CARLOS**

“Transporte de mercancías, límite de responsabilidad y carga de la prueba (Comentario a la sentencia de la Audiencia Provincial de Barcelona de 15 de mayo de 1998)”, en: *Revista Jurídica de Catalunya*, núm. 2-1999, pp. 527-543.

*La responsabilidad en el contrato de transporte de mercancías (carretera, ferrocarril, marítimo, aéreo y multimodal)*, Publicaciones del Real Colegio de España, Bolonia 2001.

**GRAZIADEI, MICHELE / MATTEI, UGO / SMITH, LIONEL**

“Commercial Trusts in European Private Law: the Interest and Scope of the Enquiry”, en: ID. (Coords.), *Commercial Trusts in European Private Law*, Cambridge University Press, Cambridge 2005.

**GREAVES, ROSA**

*EC Transport Law*, Pearson Education, Harlow 2000.

**GRECO, PAOLO**

“Responsabilità delle ferrovie per i carri privati”, en: *Rivista del Diritto Commerciale e del Diritto Generale delle Obbligazione*, 1950, II, pp. 185-192.

**GRIGNON-DUMOULIN, STÉPHANIE**

“Forum shopping – Article 31 de la CMR”, en: *Uniform Law Review*, núm. 3/2006, pp. 609-618.

**GRIMALDI, MICHEL / BARRIÈRE, FRANÇOIS**

“Trust and Fiducie”, en: AA.VV., *Towards a European Civil Code*, 2ª ed., Kluwer, La Haya 1998.



**GRÖNFORS, KURT**

“The Concept of Delay in Transportation Law”, en: *European Transport Law*, vol. 9 (1974), pp. 400-413.

**GRUBER, URS PETER**

*Methoden des internationalen Einheitsrechts*, Mohr Siebeck, Tübingen 2004.

**GRUNEWALD, BARBARA**

*Gesellschaftsrecht*, 6ª edición, Mohr Siebeck, Tübingen 2005.

**GUGLIEMMETTI, GIANNANTONIO**

*I contratti normativi*, CEDAM, Padua 1969.

**GUGOLZ, HANS**

*Privatgüterwagen und Eisenbahn. Eine Untersuchung über die rechtliche Stellung des Privatgüterwagens im Eisenbahnfrachtverkehr*, Buchdruckerei Vogt-Schild, Solothurn 1935.

**GUILARTE GUTIÉRREZ, VICENTE**

“Artículo 80.1”, en: SÁNCHEZ-CALERO, JUAN / GUILARTE GUTIÉRREZ, VICENTE (Dirs.), *Comentarios a la Ley Concursal*, Tomo II, Lex Nova, Valladolid 2004, pp. 1611-1632.

**GUILARTE ZAPATERO, VICENTE**

“Artículo 106”, en: ALBALADEJO GARCÍA, MANUEL / DÍAZ ALABART, SILVIA (Dirs.), *Comentarios al Código Civil y Compilaciones Forales*, Tomo VII, Vol. 6º, 2ª edición, Edersa, Madrid 2000, pp. 87-125.

“Artículo 1.857”, en: ALBALADEJO GARCÍA, MANUEL / DÍAZ ALABART, SILVIA (Dirs.), *Comentarios al Código Civil y Compilaciones Forales*, Tomo XXIII, Edersa, Madrid 1979, pp. 352-361.

**HAAK, KRIJN F.**

*The Liability of the Carrier under the CMR*, Stichting Vervoeradres, La Haya 1986.

**HAAK, KRIJN / HOEKS, MARIAN**

“Intermodal Transport under Unimodal Arrangements – Conflicting Conventions: the UNICTRAL/CMI Draft Instrument and the CMR on the Subject of Intermodal Contracts”, en: *TranspR*, 3/2005, pp. 89-102.

**HACKL, KARL**

*Vertragsfreiheit und Kontrahierungszwang im deutschen, im österreichischen und im italienischen Recht*, Duncker & Humblot, Berlín 1980.

**HAENNI, JOSEPH**

“Chapter 2: Carriage by Rail”, en: AA.VV., *International Encyclopedia of Comparative Law*, vol. XII (Law of Transport), J.C.B. Mohr, Tübingen 1971.

**HAIMBERGER, ANTON**

*Il diritto romano privato e puro* (trad. de Casimiro Bosio), Giuseppe / Bazzarini, Ancona / Turín 1855.

**HAMER, JENS**

“Die Durchsetzung der EG-Wettbewerbsregeln im Rahmen der VO 1/2003”, en: *ERA-Forum. Scripta iuris europaei*, 1/2004, pp. 7-26.

**HAMERSCHMIEDOVÁ, EVA**

“Vermarktungsgesellschaften der Eisenbahnen oder neue Eisenbahnbeförderer als Vertragspartner der Reisenden?”, en: *Z.Int.Eisenb.*, 1/2001, pp. 11-14.

**HARRIS, MICHAEL**

“Rolling Stock, the Railway User, and Competition”, en: EVANS, A.K.B. / GOUGH, J.V. (Coords.), *The Impact of the Railway on Society in Britain*, Ashgate, Aldershot 2003, pp. 47-60.

**HARRIS, STEVEN L.**

“The International Rail Registry”, en: *Uniform Law Review*, vol. XII (2007), pp. 531-549.

**HARTMANN, GEORGES**

“Die Eisenbahnen sind nicht Unternehmen wie alle anderen auch”, en: *Z.Int.Eisenb.*, vol. 93 (1985), pp. 3-25.

**HAUPT, GÜNTER**

*Über faktische Vertragsverhältnisse*, Verlag von Theodor Weicher, Leipzig 1941.

**HAUS, FLORIAN C.**

*Zugang zu Netzen und Infrastruktureinrichtungen*, Carl Heymanns Verlag, Colonia 2002.

**HAUSTEIN, WERNER**

*Das internationale öffentliche Eisenbahnrecht*, Verkehrswissenschaftliche Lehrmittelgesellschaft, Frankfurt del Meno 1953.

**HEINTSCHEL VON HEINEGG, WOLFF**

“3. Kapitel: Die völkerrechtlichen Verträge als Hauptrechtsquelle des Völkerrechts”, en: IPSEN, KNUT, *Völkerrecht*, 5ª edición, Verlag C.H. Beck, München 2004, pp. 112-209.

**HELD, ANSGAR**

*Private Güterwagen im Eisenbahnverkehr: Rechtsfragen im Zusammenhang mit der Einstellung und Verwendung von Privatgüterwagen*, R.v. Decker's Verlag, G. Schenck, Heidelberg 1993.

**HELM, JOHANN GEORG**

*Haftung für Schäden an Frachtgütern*, Verlag C.F. Müller, Karlsruhe 1966.

“§ 453”, en: STAUB, HERMANN, *Handelsgesetzbuch. Großkommentar*, vol. 5-2, 3ª ed., Walter de Gruyter, Berlín 1982, pp. 648-653.

*Frachtrecht I*, 2ª edición, de Gruyter, Berlín / Nueva York 1994.

*Frachtrecht II: CMR*, 2ª edición, de Gruyter, Berlín 2001.

**HÉMARD, JEAN**

“IV. – Contrats commerciaux”, en: *Revue trimestrielle de Droit commercial*, vol. II (1949), Chronique de législation et de jurisprudence françaises, pp. 516-536.

“Le mandat commercial – Les transports”, en: ESCARRA, JEAN / ESCARRA, ÉDOUARD / RAULT, JEAN, *Traité théorique et pratique de Droit Commercial. Les contrats commerciaux*, Tomo 2, Sirey, París 1955.

“Ventes, transports et autres contrats commerciaux, III. - Transports”, en: *Revue trimestrielle de Droit commercial*, Chroniques de législation et de jurisprudence françaises, vol. XX (1967), pp. 1124-1125.

**HEMMERLING, JOACHIM**

*Vertragspflicht und Vertragsabschluss im Vertragsgesetz*, Verlag die Wirtschaft, Berlín 1958.

**HERBER, ROLF**

“Towards the Harmonization of Carrier's Liability Regimes?”, en: *Il diritto marittimo*, vol. 94 (1992), pp. 934-963.

*Seehandelsrecht. Systematische Darstellung*, de Gruyter, Berlín / Nueva York 1999.

**HERDEGEN, MATTHIAS**

*Internationales Wirtschaftsrecht*, 6ª edición, C.H. Beck, Munich 2007.

**HERNÁNDEZ GIL, ANTONIO**

*Derecho de obligaciones. Obras completas*, Tomo III, Espasa Calpe, Madrid 1988.

**HESSELINK, MARTIJN W. / RUTGERS, JACOBIE W. / BUENO DÍAZ, ODAVIA / SCOTTON, MANOLA / VELDMAN, MURIEL**

*Principles of European Law. Commercial Agency, Franchise and Distribution Contracts*, Sellier, Munich 2006.

**HILSCHER, FRANZ**

*Das österreichisch-ungarische und internationale Eisenbahn-Transportrecht*, Alfred Hölder, Viena 1902.

**HIRSCH, CHRISTOPH**

*Besonderes Schuldrecht*, Carl Heymanns Verlag, Colonia 2007.

**HOHMANN, HOLGER**

*Die essential facility doctrine im Recht der Wettbewerbsbeschränkungen*, Nomos, Baden-Baden 2001.

**HÖLTZEL, M.**

“Die rechtliche Natur der Eisenbahn-Wagenmiete, en: *Eisenbahnrechtliche Entscheidungen*, vols. XVI (1900), pp. 345-351, y XVII (1901), pp. 176-181.

**HONNEBIER, B. PATRICK**

“The Cape Town Convention and International Registry for Mortgages and other Secured Interests in Aircraft”, en: *Notarius International*, 1-2/2006, pp. 21-38.

**HONNEBIER, B. PATRICK / MILO, J. MICHAEL**

“The Convention of Cape Town: The Creation of International Interests in Mobile Equipment”, en: *European Review of Private Law*, 1/2004, pp. 3-8.

**HUBER, K.A.**

“Der Wagengestellungsvertrag”, en: *Z.Int.Eisenb.*, vol. 50 (1942), pp. 464-473.

**HUBER, ULRICH**

*Handbuch des Schuldrechts. Leistungsstörungen*, Volumen I, J.C.B. Mohr, Tubinga 1999.

**HÜBNER, HEINZ**

*Allgemeiner Teil des Bürgerlichen Gesetzbuches*, 2ª ed., de Gruyter, Berlín / Nueva York 1996.

**HÜBSCH, MICHAEL**

“Vertragliche Wirkungen zu Lasten Dritter im Gütertransportrecht”, en: *Versicherungsrecht*, vol. 48 (1997), pp. 799-808.

**IDOT, LAURENCE**

“L’ouverture des transports ferroviaires à la concurrence”, en: *Cahiers de Droit Européen*, 31, 1995, pp. 263-321.

**INGOLD, MARCEL**

“Les nouvelles Règles uniformes CIM (RU/CIM) (Apéndice B à la COTIF du 9 mai 1980)”, en: *Z.Int.Eisenb.*, vol. 89 (1981), pp.40-75.

“La situation juridique des wagons de particuliers en droit suisse et RIP (IDIT, Rouen)”, en: *Z.Int.Eisenb.*, vol. 90 (1982), pp. 92-100.

**ISLIKER, HANS RUDOLF**

“Erläuterungen zur Technischen Einheit im Eisenbahnwesen”, en: KUNZ, WOLFGANG (DIR.), *Eisenbahnrecht. Systematische Sammlung mit Erläuterungen der deutschen, europäischen und internationalen Vorschriften*, Band III, NOMOS, Baden-Baden (1995), D 2, pp. 23-25.

**IVALDI, PAOLA**

*Diritto uniforme dei trasporti e diritto internazionale privato*, Quaderni di Giurisprudenza Commerciale, nº 113, Giuffrè, Milán 1990.

**IZQUIERDO CARRASCO, MANUEL**

“Régimen jurídico-administrativo de la seguridad en el transporte ferroviario”, en: GUILLÉN CARAMÉS, JAVIER (Dir.), *El régimen jurídico del sector ferroviario. Comentarios a la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario*, Thomson-Aranzadi, Cizur Menor 2007, pp. 677-716.

**JASSOGNE, CHRISTIAN (Dir.)**

*Traité pratique de droit commercial*, Tomo 2, Kluwer, Bruselas 1992.

**JIMÉNEZ HORWITZ, MARGARITA**

*La imputación al deudor del incumplimiento del contrato ocasionado por sus auxiliares*, McGraw-Hill, Madrid 1996.

**JOHANNSEN, KURT HERBERT**

“Verjährung”, en: AA.VV., *Das bürgerliche Gesetzbuch*, Tomo I, 12ª edición, de Gruyter, Berlín / Nueva York (1975).

**JORDANO FRAGA, FRANCISCO**

*La responsabilidad contractual*, Civitas, Madrid 1987.

“Obligaciones de medios y de resultados (A propósito de alguna jurisprudencia reciente)”, en: *Anuario de Derecho Civil*, vol. 44 (1991), pp. 5-96.

*La responsabilidad del deudor por los auxiliares que utiliza en el cumplimiento*, Civitas, Madrid 1994.

**JOSSERAND, LOUIS**

*Les transports en service intérieur et en service international (transports ferroviaires, roulage, navigation intérieure et navigation aérienne) à l'exclusion des transports maritimes*, 2ª edición, Rousseau, París 1926, citado en “La nature du contrat d'immatriculation des wagons de particuliers en droit français” (sin autor), en: *Z.Int.Eisenb.*, vol. XLII (1934), p. 480.

**JUAN Y MATEU, FERNANDO**

“Los contratos de suministro en el concurso de la parte suministrada”, en: *Anuario de Derecho Concursal*, núm. 13 (1-2008), pp. 115-151.

*Los impedimentos para la entrega en el transporte de mercancías por carretera*, Comares, Granada 2005.

“La entrega de la mercancía” y “Los impedimentos para la ejecución del contrato”, en: EMPARANZA SOBEJANO, ALBERTO / RECALDE CASTELLS, ANDRÉS (Dir.), *El contrato de transporte internacional de mercancías por ferrocarril*, Thomson-Civitas, Cizur Menor 2008, pp.119-138 y 161-175.

**JUNG, CHRISTIAN**

“Subsidiarität in der europäischen Verkehrspolitik”, en: *TranspR*, 4/1999, pp. 128-138.

“Art. 71 EGV”, en: CALLIES, CHRISTIAN / RUFFERT, MATTHIAS (Dir.), *EUV/EGV – Das Verfassungsrecht der Europäischen Union mit Europäischer Grundrechtecharta*, Verlag C.H. Beck, Munich 2007, pp. 964-982.

**KAFKA, GUSTAV**

“Zur Diskussion um die «Technische Einheit»”, en: *Z.Int.Eisenb.*, vol. 90 (1982), pp. 128-142.

**KALKOFEN, ROLAND**

*Der Vorvertrag im geltenden deutschen Recht*, Grin, Norderstedt 2006.

**KASPRAK, W.**

“Spezielle Privatwagen”, en: *Z.Int.Eisenb.*, vol. XLII (1934), pp. 130-183.

**KEHL, MICHAEL F.**

*Die Haftung des Unterfrachtführers im Straßengüterverkehr*, LIT, Münster 2002.

**KESSEDIAN, CATHÉRINE**

“Une nouvelle convention adoptée sous l'égide de l'Unidroit”, en: *International Law FORUM du Droit International*, vol. 4 (2002), p. 4-6.

**KIANTOU-PAMPOUKI, ALIKI**

“The General Report”, en: ID. (COORD.), *Multimodal Transport. Carrier Liability and Issues Related to the Bills of Lading*, Bruylant, Bruselas 2000.

**KILIAN, W.**

“Kontrahierungszwang und Zivilrechtssystem”, en: *Archiv für die civilistische Praxis*, vol. 180 (1980), pp. 47-83.

**KLINGENFUß, HENNING**

*Der Kontrahierungszwang im deutschen und französischen Zivilrecht*, Peter Lang, Francfort del Meno 2004.

**KNILL, CH. / LEHMKUHL, D.**

“An Alternative Route of Legal Integration: The Community's Railways Policy”, en: *European Integration online Papers (EIoP)*, vol. 2 (1998), nº 3, <http://eiop.or.at/eiop/texte/1998-003a.htm>.

**KOLLER, INGO**

*Transportrecht – Kommentar*, 6ª edición, Verlag C.H. Beck, Munich 2007.

**KOLLOCH, VIKTOR**

*Der internationale Eisenbahn-Güterverkehr (CIM) – Grundlagen und Organisationen –*, 2ª edición, Transpress, Berlín 1960.

**KONOW, KARL-OTTO**

“Frachtrecht als Sonderordnung – Die Regelung der Haftung wegen positiver Forderungsverletzung und wegen Verschuldens bei Vertragsschluß in der Eisenbahn-Verkehrsordnung (EVO)”, en: *Der Betrieb*, vol. 24 (1971).

**KOPECKY, MAURICE**

“La nouvelle COTIF ou l’espace juridique ferroviaire en mutation”, en: *European Transport Law*, 2005, pp. 53-82.

**KOZIOL, HELMUT / BYDLINSKI, PETER / BOLLENBERGER, RAIMUND (Dirs.)**

*Kurzkommentar zum ABGB*, Springer, Viena 2005.

**KRAMER, ERNST A.**

*Die «Krise» des liberalen Vertragsdenkens*, Wilhelm Fink Verlag, Munich 1974.

**KROESCHELL, KARL**

*recht unde unrecht der sassen. Rechtsgeschichte Niedersachsens*, Vandenhoeck & Ruprecht, Gotinga 2005.

**KRONKE, HERBERT**

“Uniform Commercial Law Conventions: Advantages, Disadvantages, Criteria for Choice”, en: *Uniform Law Review*, núm. 1/2000, pp. 13-21.

**KROPHOLLER, JAN**

*Internationales Einheitsrecht*, J.C.B. Mohr, Tubinga 1975.

**KUNZ, WOLFGANG**

“Das neue Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr (Convention relative aux transports internationaux ferroviaires – COTIF)”, en: *TranspR*, núm. 9/2005, pp. 329-345.

“Das Eisenbahnrecht – eine Rechtsmaterie?”, en: *Transportrecht*, 7-8/2006, pp. 274-295.

**LACRUZ BERDEJO, JOSÉ LUIS, ET AL.**

*Elementos de Derecho civil, II, Derecho de obligaciones*, Vol. 1º, 4ª edición (revisada y puesta al día por FRANCISCO RIVERA HERNÁNDEZ), Dykinson, Madrid 2007.

**LÄGELER, THORSTEN ALEXANDER**

*Richtlinienkonforme Organisationsstruktur vertikal integrierter Eisenbahnunternehmen. Ökonomische und konzernrechtliche Untersuchung der Umsetzung des ersten Eisenbahninfrastrukturpakets des Europäischen Parlaments und des Rates in nationales Recht unter besonderer Berücksichtigung der Konzernstruktur der Deutschen Bahn AG*, Verlag Dr. Kovač, Hamburg 2006.

**LANGE, HERMANN / SCHIEMANN, GOTTFRIED**

*Handbuch des Schuldrechts. Schadensersatz*, 3ª ed., J.C.B. Mohr, Tubinga 2003.

**LARENZ, KARL**

*Lehrbuch des Schuldrechts*, Vol. I., Parte General, 14ª edición, C.H. Beck'sche Verlagsbuchhandlung, Munich 1987.

*Methodenlehre der Rechtswissenschaft*, 6ª edición, Springer, Berlín 1991.

**LARENZ, KARL / WOLF, MANFRED**

*Allgemeiner Teil des bürgerlichen Rechts*, 9ª edición, Verlag C.H. Beck, München 2004.

**LEFEBVRE D'OVIDIO, ANTONIO / PESCATORE, GABRIELE / TULLIO, LEOPOLDO**

*Manuale de diritto della navigazione*, 10ª edición, Giuffrè, Milán 2004.

**LEHMAN, JEAN-PIERRE**

“«Einstellungsvertrag» wird vom «Verwendungsvertrag» abgelöst”, en: *Z.Int.Eisenb.*, núm. 4/2005, pp. 67-81.

**LEIMGRUBER, THOMAS**

“Die Zusatzbestimmungen und das Internationale Eisenbahntransportkomitee (CIT)”, en: *Bulletin des Transports Internationaux Ferroviaires*, vol. 89 (1981), pp. 128-136.

**LEÓN ALONSO, JOSÉ R.**

“Artículo 1.709”, en: ALBALADEJO GARCÍA, MANUEL / DÍAZ ALABART, SILVIA, *Comentarios al Código civil y compilaciones forales*, T. XXI, Vol. 2º, Edersa, Madrid 1986, pp. 16-46.

**LEÓN RODRÍGUEZ ROMÁN, MARIO**

*Diccionario del tren. Vocabulario de términos ferroviarios definidos en español con traducción al alemán, francés, inglés, italiano y portugués*, Luna Publicaciones, Madrid 1999.

**LEYVA DE LEYVA, JUAN ANTONIO**

“Planteamiento general de los registros públicos y su división en registros administrativos y registros jurídicos”, en: *Revista Crítica de Derecho Inmobiliario*, núm. 591 (abril/marzo 1989), pp. 261-307.

**LIVINGSTON, DOROTHY**

*Competition Law and Practice*, FT Law & Tax, Londres 1995.

**LLORENTE GÓMEZ DE SEGURA, CARLOS**

“El contrato de transporte internacional por ferrocarril”, en: CALVO CARAVACA, ALFONSO L. / FERNÁNDEZ DE LA GÁNDARA, LUIS (Dirs.), *Contratos internacionales*, Tecnos, Madrid 1997, pp. 548-582.

“Régimen jurídico del transporte cumulativo de mercancías en el Derecho español. Una nueva aproximación”, en: *Diario La Ley*, núm. 5690 (6 de enero de 2003), pp. 1-6.

“Contratos internacionales de transporte por carretera, ferrocarril, marítimo y multimodal”, en: CALVO CARAVACA, A.L. / CARRASCOSA GONZÁLEZ, JAVIER, *Curso de Contratación Internacional*, 2ª edición, Colex, Madrid 2006, pp. 687-757.

“El nuevo régimen del transporte ferroviario internacional. El Protocolo de Vilnius de 1999”, en: *Derecho de los Negocios*, Enero 2003, pp. 1-12.

**LOBATO GÓMEZ, J. MIGUEL**

“Contribución al estudio de la distinción entre las obligaciones de medios y las obligaciones de resultado”, en: *Anuario de Derecho Civil*, vol. 45 (1992), pp. 651-734.

**LOENING, OTTO**

*Internationales Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr (I.Ü.G.) vom 23. Oktober 1924*, Verlag von Georg Stilke, Berlín 1927.

“Die Wagengestellung im Eisenbahnfrachtrecht”, en: *Juristische Rundschau*, vol. 3 (1927), pp. 454-462.

**LOEWE, ROLAND**

*Commentary on the Convention of 19 May 1956 on the Contract for the International Carriage of Goods by Road (CMR)*, UNECE, Ginebra 1975.

**LÖHNIG, MARTIN**

*Treuhand*, Mohr Siebeck, Tubinga 2006.

**LOUIS, JEAN-VICTOR**

“La doctrine AETR et les impératifs de l’action externe de l’Union européenne”, en: COLNERIC, NINON / PUISSOCHET, JEAN-PIERRE / RUIZ-JARABO Y COLOMER, DÁMASO / EDWARDS, DAVID V. (Coords.), *Une communauté de droit. Festschrift für Gil Carlos Rodríguez Iglesias*, BWV – Berliner Wissenschafts-Verlag, Berlín 2003, pp. 315-327.

**LUKOSCHEK, ROLF PETER**

*Das anwendbare Deliktsrecht bei Flugzeugunglücken*, Verlag Versicherungswirtschaft, Karlsruhe 1984.

**MAGNUS, ULRICH**

*Schaden und Ersatz*, J.C.B. Mohr, Tubinga 1987.

**MALINTOPPI, ANTONIO**

*Diritto uniforme e diritto internazionale privato in tema di trasporto*, Giuffrè, Milán 1955.

**MANDARAKA-SHEPPARD, ALEKA**

*Modern Admiralty Law*, Cavendish, Londres 2001.

**MANKOWSKI, PETER**

*Seerechtliche Vertragsverhältnisse im Internationalen Privatrecht*, J.C.B. Mohr, Tubinga 1995.

**MARCHESINI, GIOVANNI BATTISTA**

*Il contratto di trasporto delle Merci per Ferrovia secondo la Convenzione Internazionale di Berna e la legislazione italiana*, Dott. Francesco Vallardi, Milán 1908.

**MARCO SAAVEDRA, ANTONIO**

“Aspectos procesales de la Ley de Venta a Plazos de Bienes Muebles”, en: NIETO CAROL, UBALDO (DIR.), *La Ley de Venta a Plazos de Bienes Muebles*, Lex Nova, Valladolid 2000, pp. 267-309.

**MARSCHALL VON BIEBERSTEIN, WOLFGANG FRHR.**

“Zum Ersatz der Vorsorgekosten bei Verwendung eines Reservefahrzeugs”, en: VON CAEMMERER, ERNST / MENTSCHIKOFF, SOIA / ZWEIGERT, KONRAD (DIRS.), *Ius privatum gentium. Festschrift für Max Rheinstein*, Vol. II, J.C.B. Mohr, Tübinga 1969, pp. 625-642.

**MARTÍN CASTRO, M<sup>a</sup> PAZ**

*El transporte multimodal: concepto y sujetos*, EDICIP, Puerto Real 2001.

**MARTÍN OSANTE, JOSÉ MANUEL / MARTÍNEZ BALMASEDA, ARANTZA**

“Responsabilidad del porteador ferroviario por incumplimiento: fundamento y supuestos”, en: EMPARANZA SOBEJANO, ALBERTO / RECALDE CASTELLS, ANDRÉS (DIRS.), *El contrato de transporte internacional de mercancías por ferrocarril*, Thomson-Civitas, Cizur Menor 2008, pp. 177-217.

**MARTÍNEZ CABALLERO, INMACULADA**

“Registro Europeo de Aeronaves”, en: *XXX Jornadas Iberoamericanas de Derecho Aeronáutico y del Espacio y de la Aviación Comercial*, Málaga 2000, pp. 283-292.

**MARTINEZ, MARCELLO**

“I modelli economici e organizzativi alla base della liberalizzazione dei sistemi di trasporto ferroviario nazionale in Europa”, en: MERCURIO, RICCARDO / MARTINEZ, MARCELLO, *Il trasporto ferroviario europeo. Organizzazione e regolazione del mercato*, Gangemi Editore, Roma 1999.

**MARTÍNEZ-GIJÓN MACHUCA, PABLO**

“Consecuencias de la «intromisión» de normas jurídico-públicas en la regulación del contrato de transporte nacional de mercancías por carretera”, en: *Revista de Derecho Mercantil*, núm. 253 (2004), pp. 1005-1082.

“Los registros mercantil y de bienes muebles. Volumen 2. El registro de bienes muebles”, en: OLIVENCIA, MANUEL / FERNÁNDEZ-NÓVOA, CARLOS / JIMÉNEZ DE PARGA, RAFAEL (DIRS.), *Tratado de Derecho Mercantil*, Tomo V, Marcial Pons, Madrid/Barcelona 2006.

**MARTÍNEZ JIMÉNEZ, MARÍA ISABEL**

“Consideraciones de *lege ferenda* al Anteproyecto de Ley sobre Contratos de Utilización del Buque”, en: IGLESIAS PRADA, JUAN LUIS (Coord.), *Estudios jurídicos en homenaje al profesor Aurelio Menéndez*, Tomo III, Civitas, Madrid 1996; pp. 3875-3906.

**MARTÍNEZ SANZ, FERNANDO**

*La responsabilidad del porteador en el transporte internacional de mercancías por carretera –CMR–*, Comares, Granada 2002.

“La liberalización del transporte ferroviario”, en: AA.VV., *Aspectos económicos de la jurisdicción contencioso-administrativa*, Estudios de Derecho Judicial, núm. 51, Consejo General del Poder Judicial, 2004, pp. 41-77.

“Algunos desarrollos recientes en materia de responsabilidad en el transporte español de mercancías por carretera”, en: ID. (Dir.) / PETIT LAVALL, MARÍA VICTORIA (Coord.), *I Congreso Internacional de transporte: los retos del transporte en el siglo XXI*, Tomo I, Tirant lo Blanch, Valencia 2005, pp. 979-986.

“Sobre la sustitución fideicomisaria de acciones de una sociedad anónima”, en: AA.VV., *Estudos comemorativos dos 10 anos da Faculdade de Direito da Universidade Nova de Lisboa*, Almedina, Lisboa 2008, pp. 185-213.

“Evolución reciente de la jurisprudencia española en materia de responsabilidad del transportista aéreo de pasajeros”, en: AA.VV., *Homenaje al Dr. Enrique Mapelli*, Instituto Iberoamericano de Derecho Aeronáutico y del Espacio, y de la Aviación Comercial, Madrid 2008, pp. 253-265.

**MATEO Y VILLA, ÍÑIGO**

“De la fiducia gestión”, en: *Revista Crítica de Derecho Inmobiliario*, vol. 704 (nov.-dic. 2007), pp. 2586-2676.

**MÁTYÁSSY, ZOLTAN**

“Immatriculation et utilisation de wagons de particuliers. Quelques points de droit intéressants”, en: *Z.Int.Eisenb.*, vol. 96 (1988), pp. 32-45.

**MÁTYÁSSY, ZOLTAN / MUTZ, GERFRIED**

“Das Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) vom 9. Mai 1980”, en: *Z.Int.Eisenb.*, vol. 89, pp. 1-38.

**MAURI, GIULIA**

“The Cape Town Convention on Interests in Mobile Equipment as Applied to Aircraft: Are Lenders Better Off under the Geneva Convention?”, en: *European Review of Private Law*, 5/2005, pp. 641-655.

**MAZZA, FRANCESCA**

*Kausale Schuldverträge: Rechtsgrund und Kondizierbarkeit*, Mohr Siebeck, Tübinga 2002.

**MCCORMACK, GERARD**

“The Law Commission Consultative Report on Company Security Interests: An Irreverent Riposte”, en: *Modern Law Review*, vol. 68 (2/2005), pp. 286-309.

**MEDICUS, DIETER**

*Bürgerliches Recht*, 21ª edición, Carl Heymanns Verlag, Colonia / Berlín / Munich 2007.

**MEESSEN, KARL MATTHIAS**

“Das Abkommen von Lomé als gemischter Vertrag”, en: *Europarecht*, núm. 15 (1980), pp. 36-50.

**MEILL, F.**

*Internationale Eisenbahnverträge und speziell die Berner Convention über das internationale Eisenbahn-Frachtrecht*, Verlag von J.F. Richter, Hamburgo 1887.

**MEJÍAS GÓMEZ, JAVIER**

“Adquisición a non domino de un derecho de prenda sobre acciones”, en: *La Notaría*, 1/2002, pp. 17-58.

**MÉNDEZ GONZÁLEZ, FERNANDO P.**

“Seguridad del tráfico versus seguridad de los derechos: un falso dilema”, en: AA.VV., *Estudios jurídicos en homenaje al profesor Luis Díez-Picazo*, Tomo III, Thomson-Civitas, Madrid 2003, pp. 4037-4061.

**MERCADAL, BARTHÉLÉMY**

*Droit des transports terrestres et aériens*, Dalloz, París 1996.

**MERKT, HANNO**

“§ 407”, en: BAUMBACH, ADOLF / HOPT, KLAUS J., *Handelsgesetzbuch*, 32ª edición, Verlag C.H. Beck, Munich 2006, pp. 1391-1397.

**MESTMÄCKER, ERNST-JOACHIM**

“Über die normative Kraft privatrechtlicher Verträge”, en: *Juristenzeitung*, 1964, pp. 441-446.

**MEYLAN, JACQUES**

*Le domaine ferroviaire en Droit comparé (Droits français, allemand et suisse)*, Librairie Droz, Ginebra 1966.

**MEZQUITA DEL CACHO, JOSÉ LUIS**

“El pacto de opción y el derecho que origina”, en: *Revista Crítica de Derecho Inmobiliario*, núm. 273 (febrero de 1951), pp. 73-94.

**MEZQUITA GARCÍA-GRANERO, MARÍA DOLORES**

“Las causas de preferencia crediticia tras la Ley Concursal”, en: *Revista Crítica de Derecho Inmobiliario*, vol. 681 (2004), pp. 187-218.

**MIQUEL GONZÁLEZ, JOSÉ MARÍA**

“Notas sobre el artículo 464 y la reciente jurisprudencia”, en: *Anuario de Derecho Civil*, vol. LII (1999), pp. 565-596.



**MÖGELE, RUDOLF**

“Art. 300 EGV”, en: STREINZ, RUDOLF (Dir.), *EUV/EGV*, Verlag C.H. Beck, Munich 2003, pp. 2470-2496.

**MOLITOR, ERICH**

“Zur Theorie des Vertragszwangs”, en: *Jherings Jahrbücher für die Dogmatik des heutigen römischen und deutschen Privatrechts*, vol. 73 (1923), p. 22, citado por KLINGENFUB, HENNING, *Der Kontrahierungszwang im deutschen und französischen Zivilrecht*, Peter Lang, Francfort del Meno 2004, p. 198, nota 919.

**MONTERO PASCUAL, JUAN JOSÉ**

“Acceso a la red ferroviaria”, en: GUILLÉN CARAMÉS, JAVIER (Dir.), *El régimen jurídico del sector ferroviario. Comentarios a la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario*, Thomson-Aranzadi, Cizur Menor 2007, pp. 491-522.

**MONTERO PASCUAL, JUAN JOSÉ**

“La regulación del acceso a la red ferroviaria”, en: *Revista del Derecho de las Telecomunicaciones e Infraestructuras en Red*, núm. 29 (2007), pp. 126-155.

**MORENO-TORRES HERRERA, MARÍA LUISA**

“Contenido y concepto de las capitulaciones matrimoniales”, en: *Revista Crítica de Derecho Inmobiliario*, núm. 634 (mayo-jun. de 1996), pp. 849-942.

**MORO LEDESMA, SEBASTIÁN**

“El precontrato. Tercera parte”, en: *Revista Crítica de Derecho Inmobiliario*, núm. 113 (1934), pp. 321-336.

“El precontrato. Quinta parte”, en: *Revista Crítica de Derecho Inmobiliario*, núm. 116 (1934), pp. 562-575.

**MORRELL, PETER S.**

*Airline Finance*, 3ª edición, Ashgate, Aldershot 2007.

**MÜCKENHAUSEN, PETER**

“Vorbem. Zu Art. 70-80”, en: LENZ, CARL OTTO / BORCHARDT, KLAUS-DIETER (DIR.), *EU- und EG-Vertrag*, 4ª edición, Bundesanzeiger Verlag, Colonia 2006, pp. 912-915.

**MÜGLICH, ANDREAS**

*Transport- und Logistikrecht*, Verlag Franz Vahlen, Munich 2002.

**MÜLLER, PETER**

*Die Vorbehalte in Übereinkommen zur Privatrechtsvereinheitlichung*, J.C.B. Mohr, Tubinga 1979.

**MÜLLER-ROSTIN, WOLF**

“Das Montrealer Übereinkommen vom 28. Mai 1999 – neue Haftungsregelungen für den internationalen Luftverkehr”, en: *Zeitschrift für Gemeinschaftsprivatrecht*, 5/03-04, pp. 266-271.

**MUNARI, FRANCESCO**

*Il diritto comunitario dei trasporti*, Quaderni di Giurisprudenza Commerciale, núm. 163, Giuffrè, Milán 1996.

**MUTZ, GERFRIED**

“Die Teilrevision des Übereinkommens über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) vom 9.5.1980”, en: *TranspR*, 4/1992, pp. 126-131.

“COTIF – der Weg ins 3. Jahrtausend”, en: *TranspR*, 5/1994, pp. 173-181.

“Eisenbahntransport – Internationales Recht (CIM)”, en: AA.VV., *Münchener Kommentar zum Handelsgesetzbuch*, vol. 7, Verlag C.H. Beck/Verlag Franz Vahlen, Munich 1997, pp. 1513-1664.

“Le régime international pour les garanties proposé par Unidroit: l'intérêt du secteur ferroviaire et de l'OTIF en particulier”, en: *Z.Int.Eisenb.*, vol. 107 (1999), pp. 238-249 (= *Revue de Droit Uniforme*, vol. 4 [1999], pp. 469-302).

“Le droit de transport international ferroviaire en pleine mutation”, en: AA.VV., *Liber Amicorum Jacques Putzeys. Études de droit des transports*, Bruylant, Bruselas 1999, pp. 549-564.

“Das internationale Register für Internationale Sicherheiten an Eisenbahnrollmaterial”, en: *Z.Int.Eisenb.*, vol. 111 (2003), pp. 37-42.

“The New COTIF – The Vilnius Protocol 1999”, en: MARTÍNEZ SANZ, FERNANDO / PETIT LAVALL, MARÍA VICTORIA (Dirs.), *Aspectos jurídicos y económicos del transporte. Hacia un transporte más seguro, sostenible y eficiente*, Volumen I, Publicacions de la Universitat Jaume I, Castellón de la Plana 2007, pp. 301-322.

**NÁNÁSSY, BÉLA VON**

Betrachtungen über die Regelung der Rechtsverhältnisse der Eisenbahn-Privatgüterwagen”, en: *Z.Int.Eisenb.*, vol. XLI (1933), pp. 220-236.

“Entwurf eines neuen Internationalen Übereinkommens über ein einheitliches Eisenbahnbeförderungsrecht. Auf Grund der in der Fachliteratur erschienenen Erörterungen verschiedener Verfasser zusammengestellt”, en: *Z.Int.Eisenb.*, vol. 51 (1943), pp. 246-268.

*Das internationale Eisenbahnfrachtrecht. Erläuterungen zum Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr vom 23. November 1933*, Verkehrswissenschaftliche Lehrmittelgesellschaft, Leipzig 1943.

“Die Frage der Beschleunigung und Vereinfachung des Ratifikationsverfahrens betreffend das IÜP und IÜG”, en: *Z.Int.Eisenb.*, vol. 56 (1948), pp. 351-360.

*Das internationale Eisenbahnfrachtrecht nach dem Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr vom 25. Oktober 1952 (CIM)*, GOF-Verlag, Viena 1956.

**NÁNÁSSY, BÉLA VON / WICK, JOSEF**

*Das Internationale Eisenbahnfrachtrecht gültig ab 1. Jänner 1965*, GOF-Verlag, Viena 1965.

**NEALE, ALAN D.**

*The Antitrust Laws of the U.S.A.*, Cambridge University Press, 1960, citado por SCHOMMER, TIM, *Die “essential facility”-Doktrin im Europäischen Wettbewerbsrecht*, Herbert Utz Verlag, Munich 2003, nota 56.

**NEBREDÁ PÉREZ, JOAQUÍN M<sup>a</sup>.**

*Manual de Derecho de la contratación privada y pública*, Iustel, Madrid 2005.

**NEUWAHL, NANETTE A.**

“Joint Participation in International Treaties and the Exercise of Power by the EEC and its Member States: Mixed Agreements”, en: *Common Market Law Review*, núm. 28 (1991), pp. 717-740.

**NIPPERDEY, HANS CARL**

*Kontrahierungszwang und diktiertter Vertrag*, Verlag von Gustav Fischer, Jena 1920.

**NORDSTRÖM, CLAS**

“Attention au leasing!”, en: *Z.Int.Eisenb.*, vol. 92 (1984), pp. 94-95.

**NÖRR, KNUT WOLFGANG / SCHEYHING, ROBERT / PÖGGELER, WOLFGANG**

*Handbuch des Schuldrechts. Sukzessionen*, 2ª edición, Mohr Siebeck, Tubinga 1999.

**O’CALLAGHAN MUÑOZ, XAVIER**

*Compendio de Derecho civil*, Tomo II, Volumen 1º, 3ª edición, Edersa, Madrid 2001.

*Compendio de Derecho civil*, Tomo II, Volumen 2º, 3ª edición, Edersa, Madrid 2001.

*Compendio de Derecho civil*, Tomo V, 2ª edición, Edersa, Madrid 1987.

**OCTI**

(sin título) [comentario a la sentencia del Oberlandesgericht Francfort del Meno de 29 de junio de 1948], en: *Z.Int.Eisenb.*, vol. 57 (1949), pp. 344 y s.

“I<sup>re</sup> session statutaire des Commissions d’experts pour les wagons de particuliers et pour les containers”, en: *Z.Int.Eisenb.*, vol. 60 (1952), pp. 36-40.

“Gedanken zur Regelung des Revisionsverfahrens im Rahmen der Änderung des Aufbaus der Übereinkommen CIV und CIM”, en: *Z.Int.Eisenb.*, vol. 84 (1976), pp. 135-143.

“8ème session de la Commission de révision (Droit des véhicules)”, en: *Z.Int.Eisenb.*, vol. 104 (1996), pp. 318-320.

*Bericht des Zentralamts über die Revision des COTIF durch das Änderungsprotokoll 1999*.

**OETKER, HARTMUT**

*Das Dauerschuldverhältnis und seine Beendigung*, J.C.B. Mohr, Tubinga 1994.

**OETKER, HARTMUT / MAULTZSCH, FELIX**

*Vertragliche Schuldverhältnisse*, 2ª edición, Springer, Berlín 2004.

**OLARTE ENCABO, SOFÍA**

*Negocios jurídicos adhesivos y sistema de contratación colectiva*, J.M. Bosch, Barcelona 1995.

**OLEO BANET, FERNANDO**

“Responsabilidad del transportista por retraso en el transporte terrestre de mercancías”, en: IGLESIAS PRADA, JUAN LUIS (Coord.), *Estudios jurídicos en homenaje al profesor Aurelio Menéndez*, Tomo III, Civitas, Madrid 1996; pp. 2959-2983.

“Responsabilidad por retraso en el CMR”, en: MARTÍNEZ SANZ, FERNANDO (COORD.), *Problemas en la aplicación del CMR. Especial referencia a la responsabilidad*, Fund. Francisco Corell, Madrid 2002, pp. 70-84.

**OLMEDO GAYA, ANA**

*El nuevo sistema ferroviario y su ordenación jurídica*, Aranzadi, Elcano 2000.

“La evolución histórica de la normativa del transporte ferroviario en España”, en: GUILLÉN CARAMÉS, JAVIER (Dir.), *El régimen jurídico del sector ferroviario. Comentarios a la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario*, Thomson-Aranzadi, Cizur Menor 2007, pp. 45-84.

**ORTIZ ARCE, ANTONIO**

“Arts. 8 a 12”, en: RAMS ALBESA, JOAQUÍN / MORENO FLÓREZ, ROSA MARÍA (Dirs.), *Comentarios al Código Civil, I, Título Preliminar*, Bosch, Barcelona 2000, pp. 263-365.

**OSSORIO MORALES, JUAN**

“Crisis en la dogmática del contrato”, en: *Anuario de Derecho Civil*, vol. V (1952), pp. 1175-1186.

**OTIF**

“Commission de révision. 12ème session (Droit des véhicules)”, en: *Z.Int.Eisenb.*, vol. 105 (1997), pp. 92-115.

“Révision de la COTIF. Règles uniformes concernant la reconnaissance et la validation de normes techniques ainsi que concernant l’adoption de prescriptions techniques uniformes applicables au matériel ferroviaire destiné à être utilisé en trafic international (APTU). Projet”, en: *Z.Int.Eisenb.*, vol. 106 (1998), pp. 2-16.

“Rapport explicatif actualisé (RU CIM 1999)”, en: *Z.Int.Eisenb.*, vol. 107 (1999), pp. 355-407.

“Rapport explicatif actualisé (RU CUV 1999)”, en: *Z.Int.Eisenb.*, vol. 107 (1999), pp. 449-469.

**OTIF/UNIDROIT**

“Projet de Convention relative aux garanties internationales portant sur des matériels d’équipement mobiles”, en: *Z.Int.Eisenb.*, vol. 108 (2000), pp. 144-145.

**OTTE, KARSTEN / BODUNGEN, BENJAMIN VON**

“Die Reichweite der europäischen Verkehrsrechtskompetenz. Zum Fortbestand der bilateralen Binnenschiffahrtsabkommen der Bundesrepublik Deutschland nach der EU-Osterweiterung”, en: *TranspR*, 11/12-2004, pp. 425-439.

**OVIDO ALBÁN, JORGE**

“Contratos plurilaterales”, en: *Actualidad civil*, núm. 23/2003, pp. 579-592.

**PABST, OTTO**

*Die Beziehung zwischen Monopol und Kontrahierungszwang*, Gutenberg-Druckerei und Verlag, Colonia 1931.

**PADILLA GONZÁLEZ, RAFAEL**

“El transporte de mercancías en régimen de conocimiento de embarque. El contrato de pasaje. El contrato de remolque y otros contratos auxiliares de la explotación comercial del buque. Los contratos de utilización de la aeronave”, en: JIMÉNEZ SÁNCHEZ, GUILLERMO J. (Coord.), *Derecho mercantil*, vol. II, 11ª edición, Ariel, Barcelona 2006, pp. 1065-1091.

**PAGADOR LÓPEZ, JAVIER**

“La Ley 7/1998, de 13 de abril, sobre Condiciones Generales de la Contratación”, en: *Derecho de los Negocios*, núm. 97 (1998), pp. 1-34.

**PARDOLESI, ROBERTO**

*I contratti di distribuzione*, Jovene, Nápoles 1979, citado por GARCÍA-CRUCES GONZÁLEZ, JOSÉ ANTONIO, *El contrato de factoring*, Tecnos, Madrid 1990, p. 98 (nota 28).

**PAREJO ALFONSO, L. (DIR.)**

*Estudio sobre la ordenación del sector ferroviario en la Unión Europea*, Instituto Pascual Madoz del Territorio, Urbanismo y Medio Ambiente, 2004.

**PARRA LUCÁN, MARÍA ÁNGELES**

“La función de garantía del *leasing* financiero mobiliario”, en: *Aranzadi Civil*, 3/2005, pp. 2223-2251.

**PAULIN, CHRISTOPHE**

*Droit des transports*, Litec, París 2005.

**PAZ-ARES, CÁNDIDO**

voz “Sociedad interna (D.º Mercantil)”, en: AA.VV., *Enciclopedia Jurídica Básica*, Vol. IV, Civitas, Madrid 1995, pp. 6331-6335.

**PEÑA BERNALDO DE QUIRÓS, MANUEL**

*Derechos reales. Derecho Hipotecario. Tomo II. Derechos de garantía. Registro de la Propiedad*, Colegio de Registradores de la Propiedad y Mercantiles, Madrid 2001.

**PERNICE, INGOLF**

“Art. 90 EGV”, en: GRABITZ, EBERHARD / HILF, MEINHARD, *Kommentar zur Europäischen Union*, Vol. I, 3ª ed., C.H.Beck’sche Verlagsbuchhandlung, volumen de hojas sueltas, Munich (1995).

**PESCE, ANGELO**

*Il trasporto internazionale di merci*, UTET, Torino 1995.

**PETERS, FRANK**

“Werkvertrag”, en: STAUDINGER, *BGB – Eckpfeiler des Zivilrechts*, Sellier / de Gruyter, Berlín 2005, pp. 675-710.

**PETIT LAVALL, MARÍA VICTORIA**

*Los acuerdos entre compañías aéreas en la normativa comunitaria liberalizadora del sector aéreo*, Tirant lo Blanch, Valencia 2000.

*La responsabilidad por daños en el transporte aéreo internacional de mercancías*, Comares-CEDIT, Granada 2007.

**PETRORO, LUIGI**

“Zur Frage der internationalen Regelung der Beförderung von Privatwagen”, en: *Z.Int.Eisenb.*, vol. XLI (1933), pp. 361-377.

“Zur Frage der Privatwagen”, en: *Z.Int.Eisenb.*, vol. XLII (1934), pp. 303-308.

“Die Internationale Rechtsordnung für die Beförderung von Privatwagen”, en: *Z.Int.Eisenb.*, vol. XLII (1934), pp. 403-417 y 443-453.

**PFIRMANN, MARC**

*Die vertragliche und außervertragliche Haftung des Frachtunternehmers wegen Folgeschäden*, LIT Verlag, Berlín 2008.

**PIJETLOVIC, KATATRINA**

“Reform of EC Antitrust Enforcement: Criticism of New System is Highly Exaggerated”, en: *European Competition Law Review*, 6/2004, pp. 356-369.

**PILÓNETA ALONSO, LUIS MANUEL**

*Las agencias de transporte de mercancías*, J.M. Bosch, Barcelona 1997.

“El subtransporte: análisis crítico y teórico de un concepto práctico”, en: MARTÍNEZ SANZ, FERNANDO / PETIT LAVALL, MARÍA VICTORIA (Dirs.), *Aspectos jurídicos y económicos del transporte. Hacia un*

*transporte más seguro, sostenible y eficiente*, Volumen I, Publicacions de la Universitat Jaume I, Castellón de la Plana 2007, pp. 733-767.

**PIPER, HENNING**

“Vertrag”, en: AA.VV., *Das Bürgerliche Gesetzbuch mit besonderer Berücksichtigung der Rechtsprechung des Reichsgerichts und des Bundesgerichtshofes*, Tomo I, 12ª edición, de Gruyter, Berlín / Nueva York (1982).

**PLANCQUEEL, ANDRÉ**

(sin título) [comentario a la sentencia de la Cour d’appel de Lyon, de 9 de julio de 1974], en: *Gazette du Palais*, 1975, 1<sup>er</sup> sem., pp. 205-206.

**PLATZ**

“Die Haftung der Eisenbahn für beladene Privatgüterwagen”, en: *E.E.*, vol. 56 (1934), pp. 331-336.

“Die Haftung für Privatgüterwagen im internationalen Verkehr”, en: *E.E.*, vol. 58 (1935), pp. 25-29.

**POTHIER, ROBERT JOSEPH**

“Traité du contrat de mandat”, en: BUGNET, JEAN JOSEPH, *Œuvres de Pothier*, Tomo V, 2ª edición, Cosse et Marchal, París 1864, pp. 171-241.

**POULAIN, BRUNO**

“La Communauté européenne et la Convention du Cap”, en: *Uniform Law Review*, 1-2/2003, pp. 377-386.

**PULIDO BEGINES, JUAN LUIS**

“Las cláusulas de exoneración de responsabilidad en el contrato de remolque: comparación de dos regímenes (EE.UU. – Inglaterra)”, en: *Anuario de Derecho Marítimo*, núm. 13 (1996), pp. 63-105.

*Los contratos de remolque marítimo*, J. M. Bosch, Barcelona 1996.

“El concepto de porteador y la dualidad porteador contractual-porteador sustituto en las CIM-1999”, en: *Revista de Derecho Mercantil*, núm. 264-265 (2007), pp. 533-596.

**PUTZEYS, JACQUES**

*Droit des transports et droit maritime*, Bruylant, Bruselas 1993.

**QUEVEDO QUEIPO DE LLANO, ANA MARÍA**

“La situation juridique des wagons de particuliers”, en: *Z.Int.Eisenb.*, vol. 90 (1982), pp. 73-81.

**QUINTANA CARLO, IGNACIO**

“Contrato de transporte – contrato de transporte terrestre de mercancías”, en: BERCOVITZ RODRÍGUEZ-CANO, ALBERTO / CALZADA CONDE, MARÍA ÁNGELES (Dir.) (Dir.), *Contratos mercantiles*, Aranzadi, Cizur Menor 2001, pp. 665-689.

**QUINTANA RIPOLLÉS, ANTONIO**

“Crisis positiva y apoteosis filosófica del contrato”, en: *Revista de Derecho Privado*, vol. XXXIV (1950), pp. 136-144.

**RABE, DIETER**

*Seehandelsrecht*, 4ª edición, Verlag C.H. Beck, Munich 2000.

**RAMS ALBESA, JOAQUÍN**

“Arts. 446 a 466”, en: RAMS ALBESA, JOAQUÍN / MORENO FLÓREZ, ROSA MARÍA (Coords.), *Comentario al Código Civil*, Tomo III, Bosch, Barcelona 2000, pp. 591-627.

**RAMS RAMOS, LEONOR**

“El registro especial de entidades ferroviarias”, en: GUILLÉN CARAMÉS, JAVIER (Dir.), *El régimen jurídico del sector ferroviario. Comentarios a la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario*, Thomson-Aranzadi, Cizur Menor 2007, pp. 283-304.

**RECALDE CASTELLS, ANDRÉS**

Recensión de “Basedow, J., *Der Transportvertrag*”, en: *Revista de Derecho Mercantil*, núm. 191 (1989), pp. 227-231.

“Conocimiento de embarque y acción por pérdidas y averías: cuestiones de legitimación activa”, en: *Revista de Derecho Mercantil*, núm. 193-194 (1989), pp. 721-783.

*El conocimiento de embarque y otros documentos de transporte. Función representativa*, Civitas, Madrid 1992.

“Derecho marítimo, Derecho de la navegación, Derecho del transporte: Concepto, sistema y especialidad”, en: AA.VV., *Diez años de derecho marítimo donostiarra*, Servicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco, 2003, pp. 199-232.

“Separación” (art. 80), en: ROJO FERNÁNDEZ-RÍO, ÁNGEL / BELTRÁN SÁNCHEZ, EMILIO (Dir.), *Comentario de la Ley Concursal*, Tomo I, Civitas, Madrid 2004, pp. 1441-1466.

“Los contratos de utilización del buque (Título IV. De los Contratos de utilización del Buque)”, en: EMPARANZA SOBEJANO, ALBERTO / MARTÍN OSANTE, JOSÉ MANUEL, *Estudio sistemático de la Propuesta de Anteproyecto de Ley General de la Navegación Marítima*, Servicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco, Vitoria-Gasteiz 2006, pp. 251-287.

“El contrato de transporte internacional de mercancías por ferrocarril: concepto, naturaleza y caracteres. La documentación del contrato” y “El «derecho a disponer de la mercancía»”, en: EMPARANZA SOBEJANO, ALBERTO / RECALDE CASTELLS, ANDRÉS (Dir.), *El contrato de transporte internacional de mercancías por ferrocarril*, Thomson-Civitas, Cizur Menor 2008, pp. 45-81 y 139-159.

**REDONDO GARCÍA, FERNANDO**

“Concurso y situaciones posesorias”, en: *Revista de Derecho Patrimonial*, vol. 19 (2007), pp. 143-150.

**REGLERO CAMPOS, L. FERNANDO**

“Conceptos generales y elementos de delimitación” y “Los sistemas de responsabilidad civil”, en: ID. (Coord.), *Tratado de responsabilidad civil*, 2ª ed., Thomson-Aranzadi, Cizur Menor 2003, pp. 57-180 y 181-218.

**REICH, DIETMAR O. / SCHMITZ, PETER**

*Einführung in das bürgerliche Recht*, 3ª edición, Gabler, Wiesbaden 2000.

**RÉMOND, MARTINE**

*L'exploration pétrolière en mer et le droit*, Technip, París 1970.

**REVERTE NAVARRO, ANTONIO**

“Artículo 1.255”, en: ALBALADEJO, MANUEL / DÍAZ ALABART, SILVIA, *Comentarios al Código Civil y Compilaciones Forales*, T. XVII, Vol. 1º A, EDERSA, Madrid 1993, pp. 100-295.

**RICHTER-HANNES, DOLLY**

“Possibility and Necessity of the Unification of International Transports Law”, en: AA.VV., *Etudes offertes à René Rodière*, Dalloz, París 1981, pp. 503-512.

**ROBAYE, RENÉ**

*L'obligation de garde: essai sur la responsabilité contractuelle en droit romain*, Faculté Universitaires Saint-Louis, Bruselas 1988.

**ROCA SASTRE, RAMÓN MARÍA**

“El contrato de promesa”, en: *Estudios de Derecho privado*, Vol. I., Ed. Revista de Derecho Privado, Madrid 1948, citado por: SANCIÑENA ASURMENDI, C., *La opción de compra*, Dykinson, Madrid 2003, p. 71.

**RODIÈRE, RENÉ**

(sin título) [comentario a la sentencia de la Cour de Cassation francesa de 5 de marzo de 1973], en: *La semaine juridique*, II, 1973, núm. 17546.

(sin título) [comentario a la sentencia de la Cour de Cassation francesa de 7 de noviembre de 1973], en: *La semaine juridique*, II, 1974, núm. 17771.

*Droit des Transports: Transports terrestres et aériens*, 2ª edición, Sirey, París 1977.

**RODRÍGUEZ HERRERO, ALMUDENA**

*La hipoteca de bienes muebles registrables*, Colegio de Registradores de la Propiedad y Mercantiles de España, Madrid 1997.

**RODRÍGUEZ RUIZ DE VILLA, DANIEL**

“Aspectos de derecho privado de las empresas ferroviarias y su acceso a la licencia ferroviaria”, en: *Revista de Derecho Mercantil*, núm. 260 (2006), pp. 511-570.

**ROGER, RENÉ**

“Les transports par wagons-réservoirs”, en: *Annales de Droit commercial et industriel français, étranger et international*, vol. 30 (1921), pp. 267-278.

(sin título) [comentario a la sentencia de la Cour d’Appel de Dijon de 17 de julio de 1926], en: *Dalloz – Recueil Périodique*, 1927, 2<sup>e</sup> partie, pp. 140-142.

(sin título) [comentario a la sentencia de la Cour de Cassation francesa de 22 de noviembre de 1926], en: *Recueil Dalloz*, 1927, 1<sup>ère</sup> partie, 1927, p. 159.

**ROJO AJURIA, LUIS**

“Las garantías mobiliarias (Fundamentos del Derecho de Garantías Mobiliarias a la luz de la experiencia de los Estados Unidos de América)”, en: *Anuario de Derecho Civil*, vol. XLII (1989), pp. 717-811.

**ROLDÁN, EULOGIO**

“El suministro de vagones, ¿constituye un verdadero contrato especial o, por el contrario, es sólo un complemento del contrato de transporte o, simplemente, una consecuencia de la obligación de transporte que tiene el ferrocarril?”, en: *Revista de Derecho Mercantil*, núm. 19 (1949), pp. 99-107.

**ROMÁN GARCÍA, ANTONIO**

*El precontrato – Estudio dogmático y jurisprudencial*, Montecorvo, Madrid 1982.

**ROSEN, HOWARD**

“The Regimen of the Railway Rolling Stock Protocol”, en: *European Review of Private Law*, 1/2004, pp. 26-36.

“An Overview of the Draft Rail Protocol: A Significant Step Forward for the Rail Industry”, en: UNIDROIT SECRETARY, “Explanatory Report of the Draft Protocol on Matters Specific to Railway Rolling Stock”, UNIDROIT/OTIF 2006, *DCME-RP – Doc. 4*, pp. 19-56.

“The Luxembourg Rail Protocol: a Major Advance for the Railway Industry”, en: *Uniform Law Review*, vol. XII (2007), pp. 427-448.

**ROSENTHAL, EDUARD**

*Internationales Eisenbahn-Frachtrecht aufgrund des Internationalen Übereinkommens über den Eisenbahn-Frachtverkehr vom 14. Oktober 1890 und der Konferenzbeschlüsse vom Juni und September 1893*, Verlag von Gustav Fischer, Jena 1894.

**ROTHER, WERNER**

“Der Vertrag als Vertragsgegenstand”, en: PAULUS, G. / DIEDERICHSEN, U. / CANARIS, C.-W. (Coords.), *Festschrift für Karl Larenz zum 70. Geburtstag*, Beck, Munich 1973, pp. 435-454, citado por SANTOS BRIZ, JAIME, “Contratos fácticos y atípicos. El contrato como objeto de otro contrato”, en: *Anales de la Academia Matritense del Notariado*, Vol. XX (1976).

**RUGE, HELMUT**

*Schlafwagenrecht auf der Grundlage des Personenbeförderungsvertrages im innerstaatlichen und zwischenstaatlichen Eisenbahnverkehr*, N. G. Elwert’sche Verlagsbuchhandlung, Marburg 1930.

**RUNDNAGEL, ERNST / FRITSCH, KONSTANTIN / SPERBER, ALWIN**

*Die Haftung der Eisenbahn für Verlust, Beschädigung und Lieferfristüberschreitung nach deutschem Eisenbahnrecht*, 4<sup>a</sup> edición, Theodor Weicher, Leipzig 1924.

**SABATER BAYLE, ELSA**

“Notas sobre la cesión de contrato”, en: AA.VV., *Estudios jurídicos en homenaje al profesor Luis Díez-Picazo*, Tomo II, Thomson-Civitas, Madrid 2003, pp. 2977-2990.

**SACK, MARIA**

“Optimierung der transportrechtlichen Schnittstelle CIM/SMGS”, en: *CIT-Info*, 1/2005, pp. 1-2.

**SAGAERT, VINCENT**

“The UNIDROIT Convention on International Interests in Mobile Equipment: a Belgian Perspective”, en: *European Review of Private Law*, 1/2004, pp. 75-90.

**SALAFRANCA SÁNCHEZ-NEYRA, JUAN IGNACIO / GONZÁLEZ-BLANCH ROCA, FRANCISCO**

*La política de transportes en la Comunidad Económica Europea*, Trivium, Madrid 1986.

**SALAZAR REVUELTA, MARÍA**

*La responsabilidad objetiva en el transporte marítimo y terrestre en Roma: estudio sobre el receptum nautarum, cauponum et stabulariorum*, Dykinson, Madrid 2007.

**SALES PALLARÉS, LORENA**

*Los acuerdos entre navieras desde la perspectiva del derecho comunitario de la competencia*, Comares, Granada 2004.

**SALOMONS, ARTHUR F.**

“Should we Ratify the *Convention on International Interests in Mobile Equipment* and the Air Equipment Protocol? Some Remarks from a Dutch Point of View”, en: *European Review of Private Law*, 1/2004, pp. 67-74.

**SÁNCHEZ ANDRÉS, ANÍBAL**

“El transporte combinado de mercancías”, en: *Revista de Derecho Mercantil*, núm. 135-136 (1975), pp. 49-89.

“Cuestiones previas al estudio del transporte realizado por medio de vagones particulares”, en: AA.VV., *Estudios de Derecho mercantil en homenaje al Profesor Antonio Polo*, EDERSA, Madrid 1981, pp. 1015-1047.

voz “Transporte (D.º Mercantil)”, en: AA.VV., *Enciclopedia Jurídica Básica*, Vol. IV, Civitas, Madrid 1995, pp. 6649-6656.

**SÁNCHEZ CALERO, FERNANDO / SÁNCHEZ-CALERO GUILARTE, JUAN**

*Instituciones de Derecho mercantil*, Vol. I, 30ª edición, Thomson-Aranzadi, Cizur Menor 2007.

**SÁNCHEZ GAMBORINO, FRANCISCO-MIGUEL**

“Comentarios a la nueva reglamentación de vagones particulares”, en: *Revista de Derecho Mercantil*, vol. XXVIII (1959), pp. 341-353.

**SÁNCHEZ-GAMBORINO, FRANCISCO JOSÉ / GAITÁN REBOLLO, JUAN**

*Factbook – Transportes de mercancías por carretera*, Thomson-Aranzadi, Cizur Menor 2003.

**SÁNCHEZ RUS, HELIODORO / SÁNCHEZ RUS, ADELAIDA**

“Artículo 56. Paralización de ejecuciones de garantías reales”, en: ROJO FERNÁNDEZ-RÍO, ÁNGEL / BELTRÁN SÁNCHEZ, EMILIO (Dirs.), *Comentario de la Ley Concursal*, Tomo I, Civitas, Madrid 2004, pp. 1036-1069.

**SANCIÑENA ASURMENDI, CAMINO**

*La opción de compra*, Dykinson, Madrid 2003.

“La disposición forzosa de los bienes vendidos con reserva de dominio”, en: AA.VV., *Estudios jurídicos en homenaje al profesor Luis Díez-Picazo*, Tomo III, Thomson-Civitas, Madrid 2003, pp. 4299-4314.

**SANDA, HANS**

“Haftung für Schäden durch Privatwagen im internationalen Verkehr”, en: *Z.Int.Eisenb.*, vol. 73 (1965), pp. 239-244.

**SANTOS BRIZ, JAIME**

“Contratos fácticos y atípicos. El contrato como objeto de otro contrato”, conferencia pronunciada en la Academia Matritense del Notariado, el día 28 de marzo de 1974, en: *Anales de la Academia Matritense del Notariado*, Vol. XX (1976).

**SAVATIER, RENÉ**

*Les métamorphoses économiques et sociales du Droit civil d'aujourd'hui*, 1ª serie: “Panorama des mutations”, 3ª edición, Librairie Dalloz, París 1964.

**SAVIGNY, FRIEDRICH KARL VON**

*Das Obligationenrecht*, vol. II, Veit und Comp., Berlín 1853.

**SCHAPS, GEORG / ABRAHAM, HANS JÜRGEN**

*Das Seerecht in der Bundesrepublik Deutschland*, 4ª edición, de Gruyter, Berlín 1978.

**SCHEIBECK, FLORIAN C.**

*Die Außenkompetenzen der EG im internationalen Zivilluftverkehr*, Peter Lang, Francfort del Meno 1999.



**SCHENK, WALTER**

*Monopolstellung und Kontrahierungszwang*, Dissertationsdruckerei von Robert Kleinert, Quakenbrück 1940.

**SCHLECHTRIEM, PETER / SCHMIDT-KESSEL, MARTIN**

*Schuldrecht – Allgemeiner Teil*, 6ª edición, Mohr Siebeck, Tubinga 2005.

**SCHMALENBACH, KIRSTEN**

“Art. 300 EGV”, en: CALLIES, CHRISTIAN / RUFFERT, MATTHIAS (Dirs.), *EUV/EGV – Das Verfassungsrecht der Europäischen Union mit Europäischer Grundrechtecharta*, Verlag C.H. Beck, Munich 2007, pp. 2404-2434.

**SCHMIDT, JÖRG**

“§ 31-33 AEG”, en: HERMES, GEORG / SELLNER, DIETER (Dirs.), *Beck'scher AEG-Kommentar*, Verlag C.H. Beck, Munich 2006, pp. 856-871.

**SCHMIDT, KARL**

*Handelsrecht*, 5ª edición, Carl Heymanns Verlag, Colonia 1999.

**SCHMIDT-BENDUN, RÜDIGER**

“Internationales Eisenbahnverkehrsrecht made in Brüssel”, en: *Zeitschrift für Gemeinschaftsprivatrecht*, 4/03-04, pp. 193-198.

*Haftung der Eisenbahnverkehrsunternehmen. Auf dem Weg zu einem harmonisierten Eisenbahn- und Luftverkehrsrecht in Europa*, Jenaer Wissenschaftliche Verlagsgesellschaft, Jena 2007.

**SCHMUCK, HERBERT**

“Die Eisenbahnen in der Gemeinsamen Verkehrspolitik der EG”, en: *TranspR*, 2/1992, pp. 41-53.

**SCHNEIDER, PHILIPP**

*Die Entwicklung des internationalen Eisenbahnrechtes seit dem Berner Uebereinkommen vom Jahre 1890*, tesis doctoral, Halle-Wittenberg 1926.

**SCHOETERS, A.**

“La responsabilité du titulaire pour les dommages causés au chemin de fer et aux tiers par le wagon de particulier”, en: *Z.Int.Eisenb.*, vol. 68 (1960), pp. 146-154 y 166-174.

**SCHROETER, ULRICH G.**

“Alleinige Außenzuständigkeit der EG im Bereich des Internationalen Zivilverfahrensrechts: Anmerkung zu EUGH, Gutachten 1/03 vom 7. Februar 2006 – Zuständigkeit der Gemeinschaft für den Abschluss des neuen Übereinkommens von Lugano”, en: *Zeitschrift für Gemeinschaftsprivatrecht*, 4/06, pp. 203-205.

**SCHULTZE, ALFRED**

“Treuhand im geltenden bürgerlichen Recht”, en: *Jherings Jahrbücher für die Dogmatik des bürgerlichen Rechts*, vol. 43 (1901), pp. 1 y ss., citado por BITTER, GEORG, *Rechtsträgerschaft für fremde Rechnung*, Mohr Siebeck, Tubinga 2006, p. 32.

**SCHUSTER, MICHAEL**

*Haftung der Teil-, Zwischen-, Samt- und Unterfrachtführer im deutschen Gütertransportrecht*, Peter Lang, Francfort del Meno 2002.

**SCHWARTING, HERWIN**

*Die Schadenstragung als Quasi-Versicherer. Zum Eindringen von Versicherung und Versicherungsgedanken in das Haftungsrecht*, VVW, Karlsruhe 1986.

**SCHWEINSBERG, RALF**

“Einführung F: Perspektiven eines europäischen Eisenbahnrechts”, en: HERMES, GEORG / SELLNER, DIETER, *Beck'scher AEG-Kommentar*, C.H. Beck, Munich 2006.

**SCHWENK, WALTER / GIEMULLA, ELMAR**

*Handbuch des Luftverkehrsrechts*, 3ª edición, Carl Heymanns Verlag, Colonia 2005.

**SECO CARO, ENRIQUE**

“El comisionista de transportes”, en: *Revista de Derecho Mercantil*, núm. 98 (1965), pp. 237-267.

**SELIGSOHN, FRANZ**

*Internationales Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr vom 23. Oktober 1924 mit den einheitlichen Zusatzbestimmungen des Internationalen Eisenbahn-Transportkomitees (nach dem Stand vom 1. Oktober 1928)*, Dr. Walther Rothschild, Berlin-Grünwald 1930.

**SENCKPIEHL, RICHARD**

*Die Haftung von Eisenbahn, Post und Speditören*, Verlag Haus Glindow-Eck, Werder 1923.

**SESSA, GIUSEPPE**

“La nature juridique des wagons de particuliers”, en: *Z.Int.Eisenb.*, vol. 90 (1982), pp. 82-85.

**SFRECOLA, LUCA**

*Guida al Codice Civile*, UNI Service, Trento 2007.

**SIMITIS, SPIROS**

*Die faktischen Vertragsverhältnisse als Ausdruck der gewandelten sozialen Funktion der Rechtsinstitute des Privatrechts*, Vittorio Klostermann, Frankfurt del Meno 1957.

**SLOT, PIET JAN / SKUDDER, ANDREW**

“Common Features of Community Law Regulation in the Network-Bound Sectors”, en: *Common Market Law Review*, núm. 38, 2001, pp. 87-129.

**SOUTY, FRANÇOIS**

*Le droit et la politique de la concurrence de l'Union Européenne*, 3ª edición, Montchrestien, París 2003.

**SOZZO, GONZALO**

“Los contratos reflexivos (como estrategia de la racionalidad reflexiva)”, en: KEMELMAJER DE CARLUCCI, AIDA (Coord.), *Edición Homenaje Jorge Mosset Iturraspe*, Universidad Nacional del Litoral, Santa Fe 2005, pp. 497-516.

**SPERA, KURT**

*Internationales Eisenbahnfrachtrecht: Kommentar*, GOF-Verlag, Viena 1986.

“Der liberalisierte Eisenbahnverkehr im Wettbewerb”, en: *Z.Int.Eisenb.*, 1/2005, pp. 12-17.

**STANFORD, MARTIN J.**

“The New Regimen: Its History and Future after South Africa”, en: *European Review of Private Law*, 1/2004, pp. 9-17.

**STAUB, HERMANN**

*Handelsgesetzbuch – Großkommentar*, Vol. 1, 4ª edición, de Gruyter, Berlín / Nueva York 1995.

*Handelsgesetzbuch – Großkommentar*, Vol. 4, 4ª edición, de Gruyter, Berlín / Nueva York 2004.

**STEFFEN, ERICH**

“Auftrag”, en: AA.VV., *Das bürgerliche Gesetzbuch*, Tomo II, Vol. 4º, 12ª edición, de Gruyter, Berlín / Nueva York (1974).

**STEHMANN, OLIVER / MACKAY, IAN**

“Liberalisation and Competition Policy in Railways”, en: *Competition Policy Newsletter*, 3/2003, pp. 21-25.

**STEHMANN, OLIVER / ZELHOFER, GEORG**

“Dominant Rail Undertakings under European Competition Policy”, en: *European Law Journal*, vol. 10-3 (2004), pp. 327-353.

**TAÏANA, PHILIPPE**

“Transport ferroviaire. Embranchements particuliers ou installations terminales embranchées”, en: AA.VV., *Juris-Classeur Transport*, Vol. 1, Lexis Nexis, París (volumen de hojas sueltas), Fasc. 695

**TALMA CHARLES, JAVIER**

*El contrato de opción*, Bosch, Barcelona 1996.

**TASCHNER, HANS CLAUDIUS**

“Internationale Übereinkommen, EG-Richtlinien, Europäisches Zivilgesetzbuch. Wege zu gemeinsamem Zivilrecht. Einige kritische Randbemerkungen”, en: SCHWENZER, INGEBORG / HAGER, GÜNTER (Dir.), *Festschrift für Peter Schlechtriem zum 70. Geburtstag*, Mohr Siebeck, Tubinga 2003, pp. 275-290.

**TAVAKOLI, ANUSCH ALEXANDER**

*Privatisierung und Haftung der Eisenbahn*, Nomos, Baden-Baden 2001.

**TEMPLE LANG, JOHN**

“The Principle of Essential Facilities in European Community Law – The Position since Bronner”, en: *Journal of Network Industries*, 1/2000, pp. 375-405.

**TETLEY, WILLIAM**

“Maritime Transportation”, en: HERBER, ROLF (Dir.), *International Encyclopedia of Comparative Law, Volume XII, Law of Transport*, Mohr Siebeck, Tubinga 2001.

**THÉVENOZ, LUC**

*Trusts en Suisse. Adhésion à la Convention de La Haye sur les trusts et codification de la fiducie*, Schulthess, Zurich 2001.

**THE LAW COMMISSION**

*Registration of Secured Interests: Company Charges and Property other than Land*, Consultation Paper No 164, 2002, en: <http://www.lawcom.gov.uk>.

**THE LAW COMMISSION**

*Company Security Interests. A Consultative Report*, Consultation Paper No 164, 2005, en: <http://www.lawcom.gov.uk>.

**THÖL, HEINRICH**

*Handelsrecht*, 3ª edición, Leipzig 1854, citado por SANCINIENA ASURMENDI, CAMINO, *La opción de compra*, Dykinson, Madrid 2003, p. 70 (nota 175).

**THUME, KARL-HEINZ**

“Übereinkommen über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr (CMR)”, en: FREMUTH, FRITZ / THUME, KARL-HEINZ (Dirs.), *Kommentar zum Transportrecht*, Verlag Recht und Wirtschaft, Heidelberg 2000, pp. 571-834.

“Art. 17”, “Art. 19” y “Art. 23”, en: ID. (Dir.), *Kommentar zur CMR*, 2ª edición, Verlag Recht und Wirtschaft, Francfort del Meno 2007, pp. 364-470, 513-526 y 614-645.

**TILQUIN, THIERRY / SIMONART, VALÉRIE**

*Traité des sociétés*, Tomo III, Kluwer, Bruselas 2005.

**TOMUSCHAT, CHRISTIAN**

“Artikel 300 EG”, en: VON DER GROEBEN, HANS / SCHWARZE, JÜRGEN, *Kommentar zum Vertrag über die Europäische Union und Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaften*, vol. 4, 6ª edición, Nomos, Baden-Baden 2004, pp. 1571-1607.

**TORRES LANA, JOSÉ ÁNGEL**

*Contrato y derecho de opción*, 2ª edición, Trivium, Madrid 1987.

**TRAAR, THOMAS**

“Das Protokoll von Luxemburg zum Übereinkommen über Internationale Sicherungsrechte an beweglicher Ausrüstung betreffend Besonderheiten des rollenden Eisenbahnmaterials. «Eisenbahnprotokoll zum Kapstädter Übereinkommen 2001» – eine erste Übersicht”, en: *Zeitschrift für Rechtsvergleichung, Internationales Privatrecht und Europarecht*, 2007, pp. 104-110.

**TRAMONTANO, LUIGI**

*Lineamenti di diritto civile*, Halley, Matelica 2006.

**TRAUMANN, HENNING**

“Die Haftung des Privatgüterwagen-Einstellers. Das Haftungsabkommen Eisenbahn/Einsteller”, en: *Z.Int.Eisenb.*, vol. 100 (1992), pp. 81-92.

**TROPLONG, RAYMOND THÉODORE**

*Le droit civil expliqué suivant l'ordre du Code – Du contrat de société*, Société Typographique Belge, Bruselas 1846.

**TRÜE, CHRISTIANE**

*Das System der Rechtsetzungskompetenzen der Europäischen Gemeinschaft und der Europäischen Union*, Nomos, Baden-Baden 2002.

**TULLIO, LEOPOLDO**

*La contribuzione alle averie comuni*, CEDAM, Padua 1984.

“I contratti di utilizzazione della nave e dell’aeromobile come categoria generale”, en: AA.VV., *Studi in onore de Gustavo Romanelli*, Giuffrè, Milán 1997, pp. 1195-1209.

**VALENZUELA GARACH, FERNANDO / VALENZUELA GARACH, FRANCISCO JAVIER**

“El contrato de cuenta corriente”, en: JIMÉNEZ SÁNCHEZ, GUILLERMO J. (Coord.), *Derecho mercantil*, vol. II, 11ª edición, Ariel, Barcelona 2006, pp. 457-466.

**VALÉRY, JULES**

(sin título) [comentario a las sentencias de la Cour d’Appel de Montpellier de 16 de enero, de 20 de febrero y de 6 de mayo de 1911, y del Tribunal Commercial de la Seine de 23 de febrero de 1911], en: *Recueil Dalloz*, 1911, pp. 257-261.

**VAN ERP, SJEF**

“The Cape Town Convention: a Model for a European System of Security Interests Registration?”, en: *European Review of Private Law*, 1/2004, pp. 91-110.

**VÁZQUEZ DE CASTRO, EDUARDO**

*Determinación del contenido del contrato: Presupuestos y límites de la libertad contractual*, Tirant lo Blanch, Valencia 2002.

**VEIGA COPO, ABEL B.**

*Los privilegios concursales*, Comares, Granada 2004.

**VENEZIANO, ANNA**

“La Convenzione di Città del Capo relativa alle garanzie su alcuni beni strumentali: verso un diritto uniforme delle garanzie mobiliari internazionali?”, en: TULLIO, LEOPOLDO (Dir.), *Il Protocollo Aeronautico annesso alla Convenzione relativa alle Garanzie Internazionali su Beni Mobili Strumentali*, CEDAM, Padua 2005, pp. 43-64.

**VICENT CHULIÁ, FRANCISCO**

*Compendio crítico de Derecho Mercantil*, Tomo II, 3ª edición, Bosch, Barcelona 1990.

**VIDELA ESCALADA, FEDERICO**

“Quelques aspects de l’évolution du régime juridique du transport aérien au cours des dernières années”, en: TURCO BULGHERINI, ELDA (Dir.), *Studi in onore di Antonio Lefebvre d’Ovidio in occasione dei cinquant’anni del diritto della navigazione*, Tomo II, Giuffrè, Milán 1995, pp. 1313-1327.

**VIEWEG, KLAUS**

“Schadensersatzrecht”, en: STAUDINGER, *BGB – Eckpfeiler des Zivilrechts*, Sellier / de Gruyter, Berlín 2005, pp. 365-404.

**VILLAR ROJAS, FRANCISCO JOSÉ**

*Las instalaciones esenciales para la competencia. Un estudio de Derecho público económico*, Comares, Granada 2004.

**VIRGÓS SORIANO, MIGUEL / GARCIMARTÍN ALFÉREZ, FRANCISCO J.**

*Comentario al Reglamento europeo de insolvencia*, Thomson-Civitas, Madrid 2003.

*The European Insolvency Regulation: Law and Practice*, Kluwer Law International, La Haya 2004.

*Derecho Procesal Internacional. Litigación Internacional*, 2ª edición, Thomson-Civitas, Cizur Menor 2007.

**VON BROCKDORFF**

“Die Übernahme von preußischen Privateisenbahnen durch das Reich”, en: *E.E.*, vol. XLVI (1928), pp. 17-23.

**VON HOFFMANN, BERND**

“Der internationale Schiedsrichtervertrag – Eine kollisionsrechtliche Skizze”, en: PLANTEY, ALAIN / BÖCKSTIEGEL, KARL-HEINZ / BREDOW, JENS (Dirs.), *Festschrift für Ottoarndt Glossner zum 70. Geburtstag*, Verlag Recht und Wirtschaft, Heidelberg 1994, pp. 143-153.

**VON KUNOWSKI, JAN**

*Ordnung des Wettbewerbs und Wirtschaftslenkung in der verkehrspolitischen Gesetzgebung – Grundlagen der Verkehrswirtschaft im deutschen und europäischen Recht*, tesis doctoral, Munich 1978.

**VORTISCH, OTTO / BEMM, WILFRIED**

*Binnenschiffahrtsrecht*, 4ª edición, de Gruyter, Berlín / Nueva York 1991.

**WAGNER, GERHARD**

“Schadensersatz – Zwecke, Inhalte, Grenzen”, en: LORENZ, EGON (Dir.), *Karlsruher Forum 2006: Schadensersatz – Zwecke, Inhalte, Grenzen*, VVW, Karlsruhe 2006, pp. 5-138.

**WEBER, K.E.**

“Der Privatwageneinstellungsvertrag und die Rechtsprechung”, en: *Z.Int.Eisenb.*, vol. 50 (1941), pp. 253-258.

**WEIRAUCH, WILHELM**

*Eisenbahn-Verkehrsordnung vom 8. September 1938 mit Allgemeinen Ausführungsbedingungen*, 6ª edición, Walter de Gruyter, Berlín 1942.

**WÉRY, PATRICK**

*Droit des contrats. Le mandat*, Larcier, Bruselas 2000.

**WICK, JOSEF**

*Das internationale Eisenbahnfrachtrecht nach der CIM gültig ab 1. Jänner 1975*, GOF-Verlag, Viena 1974.

**WIEGAND, WOLFGANG**

“Treuhand und Vertrauen”, en: AA.VV., *Festschrift für Wolfgang Fikentscher*, Mohr Siebeck, Tubinga 1998, pp. 329-347.

**WILDERSPIN, MICHAEL / ROUCHAUD-JOËT, ANNE-MARIE**

“La compétence externe de la Communauté Européenne en droit international privé”, en: *Revue Critique de Droit International Privé*, núm. 1/2004, pp. 1-48.

**WILLEMS, EDDY**

*De overeenkomst van internationaal goederenvervoer per spoor, RU – CIM*, Kluwer, Amberes 1989.

**WIMPFHEIMER, HEINRICH**

*Kontrahierungszwang für Monopole*, Carl Heymanns Verlag, Berlín 1929.

**WOHL, PAUL / ALBITRECCIA, A.**

*Eisenbahn und Kraftwagen in vierzig Ländern der Welt*, Carl Heymanns Verlag, Berlín 1935.

**YÉRETZIAN, KÉGHAM**

“Considérations économiques sur la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF)”, en: *Z.Int.Eisenb.*, vol. 89 (1981), pp. 112-122.

**ZAMORA, STEPHEN**

“Carrier Liability for Damage or Loss to Cargo in International Transport”, en: *The American Journal of Comparative Law*, vol. 23 (1975), pp. 391-450.

**ZAMORANO WISNES, JOSÉ**

“Comentarios a la Ley del Sector Ferroviario”, en: *Revista del Derecho de las Telecomunicaciones e Infraestructuras en Red*, núm. 25 (enero 2006), pp. 143-167.

**ZELLHOFER, GEORG**

*Der Wettbewerb auf den Europäischen Schienenverkehrsmärkten*, Neuer Wissenschaftlicher Verlag, Viena / Graz 2003.

**ZENNER, MARTIN**

*Die Haftung der EG-Mitgliedstaaten für die Anwendung europarechtswidriger Rechtsnormen*, Verlag V. Florentz, Munich 1995.

**ZIEGLER, HANS PETER**

*Die Beförderungspflicht der Bahnen unter besonderer Berücksichtigung des Stückgutproblems*, Verlag Hans Schellenberg, Winterthur 1976.

**ZIMMERMANN, REINHARD**

*The Law of Obligations*, Oxford University Press, Oxford 1996.

**ŻOLCIŃSKI, ZYGMUND**

“Die Beförderungspflicht im internationalen Eisenbahngüterverkehr”, en: *Z.Int.Eisenb.*, vol. 80 (1972), pp. 152-164.

**ZONFRILLI, ANTONELLA**

“La causa nel contratto”, en: VIOLA, LUIGI (Dir.), *Studi monografici di diritto civile*, Halley, Matelica 2007, pp. 15-34.

**ZUBIRI DE SALINAS, MERCEDES**

“Los contratos de pasaje y de remolque”, en: EMPARANZA SOBEJANO, ALBERTO, / MARTÍN OSANTE, JOSÉ MANUEL, *Estudio sistemático de la Propuesta de Anteproyecto de Ley General de la Navegación Marítima*, Servicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco, Vitoria-Gasteiz 2006, pp. 383-412.

**ZUNARELLI, STEFANO**

*La nozione di vettore (contracting carrier ed actual carrier)*, Giuffrè, Milán 1987.

**ZURIMENDI ISLA, AITOR**

“Pluralidad de porteadores en las RU CIM”, en: EMPARANZA SOBEJANO, ALBERTO / RECALDE CASTELLS, ANDRÉS (Dirs.), *El contrato de transporte internacional de mercancías por ferrocarril*, Thomson-Civitas, Cizur Menor 2008, pp. 303-342.

**Anexo**

—

**Contrato Uniforme de Utilización**

(Extracto)





**CONTRAT UNIFORME  
D'UTILISATION DES WAGONS**

**CUU**

Edition du 1<sup>er</sup> juillet 2006



## SOMMAIRE

	Page
<b>PREAMBULE</b>	5
<b>CHAPITRE I</b>	
<b>OBJET, CHAMP D'APPLICATION, DENONCIATION, ACTUALISATION DU CONTRAT, EXCLUSION DU CONTRAT</b> .....	6
Article 1	6
Article 2	6
Article 3	6
Article 4	6
Article 5	7
Article 6	7
<b>CHAPITRE II</b>	
<b>OBLIGATIONS ET DROITS DU DETENTEUR</b> .....	8
Article 7	9
Article 8	9
Article 9	9
<b>CHAPITRE III</b>	
<b>OBLIGATIONS ET DROITS DES EF</b> .....	10
Article 10	10
Article 11	10
Article 12	10
Article 13	10
Article 14	11
Article 15	11
Article 16	11
Article 17	11
<b>CHAPITRE IV</b>	
<b>CONSTATATION ET TRAITEMENT DES AVARIES AUX WAGONS SOUS LA GARDE D'UNE EF</b> .....	12
Article 18	12
Article 19	12
Article 20	13
Article 21	13
<b>CHAPITRE V</b>	
<b>RESPONSABILITE EN CAS DE PERTE OU D'AVARIE D'UN WAGON</b> .....	14
Article 22	14
Article 23	15
Article 24	15
Article 25	15
Article 26	15

	Page
<b>CHAPITRE VI    RESPONSABILITE EN CAS DE DOMMAGES CAUSES PAR UN WAGON</b> .....	16
Article 27    Principe de responsabilité .....	16
<b>CHAPITRE VII    RESPONSABILITE POUR LES AGENTS ET AUTRES PERSONNES</b> .....	17
Article 28    Principe de responsabilité .....	17
<b>CHAPITRE VIII    DISPOSITIONS DIVERSES</b> .....	18
Article 29    Directives de chargement .....	18
Article 30    Décomptes et paiements .....	18
Article 31    Obligation à dommages - intérêts .....	18
Article 32    Juridictions compétentes .....	18
Article 33    Prescription .....	18
Article 34    Langues de rédaction .....	18
Article 35    Entrée en vigueur .....	18

## ANNEXES

	Page
Annexe 1    Liste des détenteurs et des entreprises ferroviaires adhérents .....	19
Annexe 2    Définitions .....	21
Annexe 3    Lettre wagon .....	23
Annexe 4    Procès-verbal de constatation d'avarie du wagon .....	25
Annexe 5    Méthode de calcul de la valeur résiduelle d'un wagon .....	27
Annexe 6    Indemnités en cas de privation de jouissance .....	29
Annexe 7    Pièces de rechange .....	35
Annexe 8    Règlement intérieur relatif à l'application et l'actualisation du CUU .....	45
Annexe 9    Conditions pour la visite technique d'échange des wagons (publiée à part) .....	49
Annexe 10    Maintenance curative et maintenance préventive .....	51
Annexe 11    Inscriptions et signes sur les wagons (publiée à part) .....	81
Annexe 12    Catalogue des avaries aux wagons .....	83

## PREAMBULE

L'utilisation des wagons par les entreprises ferroviaires (EF)\* comme moyen de transport exige la mise en place de dispositions contractuelles définissant les droits et obligations de chacune des parties.

Afin d'accroître l'efficacité et la compétitivité du fret ferroviaire, les détenteurs de wagons\* et EF dont les listes sont reprises en Annexe 1 conviennent d'appliquer les dispositions du présent

CONTRAT UNIFORME D'UTILISATION DES WAGONS (CUU).

---

\* dans le présent texte, le signe \* renvoie à l'Annexe 2 "Définitions".

## CHAPITRE I

# OBJET, CHAMP D'APPLICATION, DENONCIATION, ACTUALISATION DU CONTRAT, EXCLUSION DU CONTRAT

### Article 1 : Objet

- 1.1 Le présent contrat, les annexes comprises, règle les conditions de remise des wagons pour utilisation en tant que moyen de transport par les EF en trafic national et international dans le champ d'application de la COTIF en vigueur.  
Les conditions commerciales d'utilisation de wagons n'entrent pas dans les dispositions du présent contrat.
- 1.2 Les dispositions du présent contrat s'appliquent aux détenteurs de wagons et EF en tant qu'utilisateurs de wagons.
- 1.3 L'utilisation englobe le parcours à charge et le parcours à vide, ainsi que les cas dans lesquels le wagon se trouve sous la garde d'une EF adhérente.
- 1.4 L'utilisation et la garde commencent avec l'acceptation du wagon par l'EF et se terminent avec la remise du wagon au détenteur ou à un autre ayant droit, par exemple à une autre EF adhérente, au destinataire contractuel de la marchandise transportée ou à un embranché habilité à la réception du wagon.

### Article 2 : Champ d'application

- 2.1 Le présent contrat prime en trafic ferroviaire international sur les Règles uniformes CUV (Appendice D à la COTIF 1999) et en trafic ferroviaire national sur les prescriptions nationales le cas échéant applicables, pour autant que cela est recevable.
- 2.2 L'admission sera effective à partir du 1<sup>er</sup> jour du trimestre suivant, pour autant que la demande d'admission ait été reçue par le Bureau CUU au moins un mois au préalable.
- 2.3 Les dispositions du présent contrat multilatéral s'appliquent entre les adhérents pour autant qu'ils n'aient pas souscrit d'autres dispositions entre eux.
- 2.4 La liste des adhérents est établie et mise à jour par le Bureau CUU tous les trois mois au 1<sup>er</sup> janvier, 1<sup>er</sup> avril, 1<sup>er</sup> juillet et 1<sup>er</sup> octobre d'une année.

### Article 3 : Dénonciation

Chaque adhérent peut dénoncer le présent contrat pour la fin de chaque année civile moyennant un préavis d'au moins six mois par une déclaration écrite adressée au bureau CUU. Une dénonciation ainsi que la date à laquelle elle prend effet sont communiquées aux adhérents dans la liste selon l'article 2.4 publiée trimestriellement par le Bureau CUU.

### Article 4 : Actualisation du contrat

Pour l'actualisation du contrat, les parties au CUU se dotent du Règlement intérieur (Annexe 8). Le Bureau CUU reçoit une mission de rédaction et de coordination de l'actualisation du CUU.

**Article 5 : Exclusion du contrat**

Un contractant qui, au bout de 6 mois et après s'être vu adresser un rappel de paiement, serait, deux mois après ledit rappel, redevable d'un montant supérieur à 100 EUR, dû aux termes de la Section I, art.12 de l'annexe 8, verra son exclusion du contrat publiée dans la liste trimestrielle prévue à l'art. 2.4. Il sera alors considéré comme un tiers au sens des articles 16 et 17.

**Article 6 : réservé**

<b>CHAPITRE II</b> <b>OBLIGATIONS ET DROITS DU DROITS DU DETENTEUR</b>
---

**Article 7 : Admission technique et maintenance des wagons**

- 7.1** Le détenteur veille à ce que ses wagons soient admis techniquement\* conformément à la réglementation européenne en vigueur et le restent durant toute leur utilisation.
- 7.2** Le détenteur doit apporter la preuve aux EF utilisatrices qui le demandent que la maintenance de ses wagons est conforme à la réglementation en vigueur.
- 7.3** Le détenteur doit permettre aux EF d'effectuer toutes opérations de contrôle nécessaires sur ses wagons, notamment celles prévues par l'Annexe 9.

**Article 8 : Inscriptions figurant sur le wagon. Identification du wagon**

Sans préjudice des règlements en vigueur, les wagons portent les inscriptions suivantes :

- l'indication du détenteur
- inscriptions et signes sur les wagons selon Annexe 11
- le cas échéant la gare ou la zone d'attache\*.

**Article 9 : Droit de disposition du détenteur**

- 9.1** Le détenteur a la maîtrise de ses wagons.
- 9.2** Sauf impératifs de sécurité, le détenteur est seul autorisé à donner des instructions aux EF pour l'utilisation de ses wagons.
- 9.3** Le détenteur donne en temps utile aux EF les instructions nécessaires au transport des wagons vides.
- 9.4** La requête d'un détenteur interdisant la remise de ses wagons à certaines EF adhérentes ou tierces est à satisfaire.



<b>CHAPITRE III</b> <b>OBLIGATIONS ET DROITS DES ENTREPRISES FERROVIAIRES</b>
--

**Article 10 : Acceptation des wagons**

Sous réserve du respect par le détenteur des obligations mises à sa charge dans le chapitre II, les EF adhérentes acceptent les wagons dans le cadre de leur offre commerciale\*.

**Article 11 : Refus des wagons**

Une EF peut refuser des wagons lorsque

- leur acceptation est interdite par les Autorités Publiques ;
- il est temporairement impossible de les recevoir pour une raison d'exploitation propre à l'EF concernée ;
- des circonstances exceptionnelles, indépendantes de l'EF (en particulier en cas de force majeure), s'opposent temporairement à leur acceptation ;
- l'état du wagon n'est pas conforme aux prescriptions techniques et d'entretien ainsi qu'aux directives de chargement en vigueur.

Une EF ne peut pas refuser ses propres wagons lorsqu'ils sont vides et aptes à circuler.

**Article 12 : Traitement des wagons**

Chaque EF traite les wagons avec soin et en bon père de famille et effectue les opérations de contrôle prescrites selon l'Annexe 9. Elle réalise de la même manière, notamment tout contrôle relatif à la sécurité sur tous les wagons, quel qu'en soient les détenteurs. Les frais liés à ces contrôles courants ne sont pas facturés en tant que tels au détenteur.

**Article 13 : Délai de transport des wagons et responsabilité**

**13.1** Les délais de transport des wagons chargés dépendent du délai de livraison de la marchandise transportée. Les délais de transport des wagons vides font l'objet d'un accord. En l'absence d'un tel accord, ce sont les délais de l'article 16 de la CIM pour les wagons complets qui s'appliquent.

**13.2** L'EF utilisatrice est déchargée de sa responsabilité en cas de dépassement du délai de transport lorsque ce dépassement a pour cause :

- une faute du détenteur
- un ordre de celui-ci ne résultant pas d'une faute de l'EF utilisatrice
- un vice propre du wagon ou du chargement
- de circonstances que l'EF utilisatrice ne pouvait pas éviter et aux conséquences desquelles elle ne pouvait pas obvier
- un refus justifié du wagon ou de l'envoi, relevant de l'art. 11.

**13.3** En cas de dépassement de ces délais, imputable à une EF, le détenteur peut réclamer une indemnité pour privation de jouissance du wagon. Sauf convention contraire, le montant de l'indemnité pour privation de jouissance découle de l'Annexe 6. Cette indemnité cumulée avec l'indemnité en cas d'avarie selon l'article 23.2 ne peut dépasser le montant payé en cas de perte du wagon. Elle est comprise dans l'indemnité en cas de perte accordée selon les articles 20.3 ou 23.1.

#### **Article 14 : Disposition de wagons vides**

- 14.1** L'EF exécute, dans le cadre de son offre commerciale, les instructions données par le détenteur pour l'acheminement de wagons vides.
- 14.2** L'acheminement de wagons vides se fait sous couvert d'une Lettre Wagon\* (voir Annexe 3).  
Les modalités relatives à l'utilisation de la lettre wagon sont contenues dans le Guide Lettre Wagon CUV (GLW-CUV), édité par le Comité International des Transports ferroviaires (CIT).
- 14.3** A défaut d'instructions données par le détenteur au plus tard lors de la reprise, par l'EF, du wagon déchargé, celle-ci est obligée de renvoyer le wagon sur sa gare ou zone d'attache ou sur toute autre gare convenue préalablement.

#### **Article 15 : Informations à fournir au détenteur**

- 15.1** L'EF utilisatrice fournit au détenteur les informations nécessaires à l'exploitation et à l'entretien des wagons.
- 15.2** Les EF fournissent aux détenteurs des wagons qu'elles utilisent, dans le cadre de leurs systèmes d'exploitation et de saisie, des informations relatives au kilométrage parcouru par les wagons.

#### **Article 16 : Remise d'un wagon à des tiers**

L'EF qui confie un wagon à un tiers sans y avoir été autorisé par le détenteur est responsable vis-à-vis de celui-ci et répond des dommages qui en résultent. La responsabilité du tiers reste inchangée.

#### **Article 17 : Acceptation de wagons de détenteurs tiers**

Le présent contrat s'applique également aux wagons appartenant à des détenteurs non adhérent au CUU et acceptés par une EF adhérente.

Dans ce cas, l'EF qui a accepté le wagon est considérée comme détenteur de celui-ci vis-à-vis des autres parties au contrat.

**CHAPITRE IV**  
**CONSTATATION ET TRAITEMENT DES AVARIES**  
**AUX WAGONS SOUS LA GARDE D'UNE EF**

**Article 18 : Constatation des avaries**

- 18.1** Lorsque l'avarie d'un wagon ou la perte ou l'avarie d'accessoires amovibles mentionnés sur le wagon sont découvertes ou présumées par une EF ou que le détenteur en allègue l'existence, l'EF doit dresser sans délai et, si possible, en présence du détenteur, un procès-verbal de constatation d'avarie du wagon (Annexe 4) constatant la nature du dommage ou de la perte et, autant que possible, sa cause et le moment où il s'est produit.
- 18.2** Lorsque l'avarie ou la perte d'accessoires n'empêche pas l'exploitation du wagon, on peut renoncer à inviter le détenteur à assister aux constatations.
- 18.3** Une copie du procès-verbal de constatation d'avarie est remise sans délai au détenteur.
- 18.4** Si le détenteur n'accepte pas le contenu du constat d'avarie, il peut demander que la nature, la cause et l'étendue du dommage soient constatées, par un expert nommé par les parties au contrat ou par voie judiciaire. La procédure est soumise au droit de l'Etat où la constatation a lieu.
- 18.5** Lorsqu'un wagon subit une avarie ou une perte de pièces empêchant sa circulation ou son utilisation, l'EF en outre informe aussitôt le détenteur en lui donnant au moins les informations suivantes:
- le numéro du wagon
  - l'état du wagon (chargé ou vide)
  - la date et le lieu de la réforme
  - le motif de la réforme
  - les coordonnées du service à contacter
  - la durée prévisible d'indisponibilité du wagon (jusqu'à 6 jours ouvrables; supérieure à 6 jours ouvrables).

**Article 19 : Traitement des avaries**

- 19.1** L'EF fait assurer la remise en état de circuler du wagon, conformément aux dispositions de l'Annexe 10. Si le coût des réparations excède le montant de 750 EUR, l'accord du détenteur, à l'exception du remplacement des semelles de frein, doit être préalablement demandé. Si le détenteur ne réagit pas dans les 2 jours ouvrables (samedis exclus), les travaux de réparation sont effectués.
- 19.2** Si les coûts de réparation du wagon avarié dépassent l'indemnité calculée selon l'Annexe 5, le wagon est considéré comme économiquement non réparable.
- 19.3** Lorsque les dommages n'altèrent pas l'aptitude à circuler du wagon mais rendent toutefois difficile son utilisation, l'EF peut effectuer sans l'accord du détenteur des travaux de remise en état d'utilisation jusqu'à un montant de 750 EUR. L'EF peut, en concertation avec le détenteur, être autorisée à effectuer des travaux supplémentaires.

- 19.4** A la fin des travaux de remise en état, et à défaut d'instructions particulières données par le détenteur, l'EF achemine le wagon vers sa gare destinataire initialement prévue.
- 19.5** Dans tous les cas dans lesquels l'EF effectue ou fait effectuer d'elle-même des travaux de réparation en appliquant les dispositions de l'Annexe 10, elle le fait avec tout le soin qui s'impose en recourant à des ateliers agréés et en utilisant des matériaux homologués. L'EF remet au détenteur une information sur le détail des travaux effectués.
- 19.6** La gestion des pièces de rechange est réglée dans l'Annexe 7.
- 19.7** La prise en charge des frais de réparation est déterminée dans le Chapitre V.

#### **Article 20 : Traitement de wagons et accessoires amovibles perdus**

- 20.1** Un wagon est considéré comme perdu si le wagon n'est pas mis à disposition du détenteur dans les trois mois qui suivent le jour d'arrivée de la demande de recherche auprès de l'EF à laquelle il l'a mis à disposition, ou bien lorsqu'il n'a reçu aucune indication sur le lieu où se trouve le wagon. Ce délai est augmenté de la durée d'immobilisation du wagon pour toute cause non imputable à l'EF ou pour avarie.
- 20.2** Un accessoire amovible mentionné sur le wagon est considéré comme perdu s'il n'est pas restitué avec celui-ci.
- 20.3** Si une EF est responsable, elle paie au détenteur :
- pour un wagon perdu, une indemnité calculée conformément à l'Annexe 5
  - pour les accessoires perdus, une indemnité dont le montant correspond à la valeur des accessoires.
- 20.4** Le détenteur, en recevant l'indemnité, peut demander par écrit à être avisé sans délai lorsque le wagon (ou l'accessoire amovible) est retrouvé. Dans ce cas, le détenteur peut exiger dans les six mois qui suivent la réception de l'avis, que le wagon (ou l'élément amovible) lui soit remis contre restitution de l'indemnité reçue. La période comprise entre le paiement de l'indemnité pour perte du wagon et la restitution de celle-ci par le détenteur ne donne lieu à aucune indemnité pour privation de jouissance.

#### **Article 21 : Traitement des bogies**

Les dispositions du présent chapitre sont applicables de la même manière au traitement des bogies.

<b>CHAPITRE V</b> <b>RESPONSABILITE EN CAS DE PERTE OU AVARIE D'UN WAGON</b>
---

**Article 22 : Responsabilité de l'EF utilisatrice**

**22.1** L'EF sous la garde de laquelle se trouve un wagon est responsable vis-à-vis du détenteur du dommage causé par la perte ou l'avarie du wagon ou de ses accessoires dans la mesure où elle n'apporte pas la preuve de ce que le dommage n'a pas été provoqué par sa faute.

**22.2** Il n'y a pas faute de l'EF si elle en apporte la preuve notamment en présence d'un des motifs suivants :

- circonstances que l'EF n'était pas en mesure d'éviter et dont elle ne pouvait éviter les conséquences
- faute d'un tiers
- entretien insuffisant par le détenteur lorsque l'EF prouve qu'elle a utilisé le wagon et l'a contrôlé sans commettre d'erreur
- faute du détenteur.

En cas de responsabilité partagée de l'EF, le dommage est supporté par les responsables en fonction de leur part de responsabilité respective.

Le détenteur ne peut arguer de la présence d'un vice caché de son wagon pour prouver que l'avarie ne résulte pas de sa faute.

**22.3** L'EF n'est pas responsable :

- de la perte et de la détérioration d'accessoires amovibles qui ne sont pas inscrits sur les deux côtés du wagon
- de la perte et de la détérioration d'agrès d'outillage (tuyaux de remplissage, outils, etc...)

pour autant qu'aucune faute lui est prouvée.

**22.4** Pour faciliter le traitement des avaries et pour tenir compte de l'usure normale du wagon, de la qualité de son entretien et de son utilisation par des tiers, le catalogue des avaries figurant à l'Annexe 12 est appliqué comme suit :

- les avaries affectées au détenteur sont supportées par celui-ci ; toutefois, le détenteur a le droit en cas d'avarie dont le montant dépasse la somme de 750 EUR, d'exercer un recours contre une EF s'il peut prouver que cette EF a commis une faute dans l'avarie en cause ;
- les avaries affectées à l'EF dont le montant ne dépasse pas la somme de 750 EUR sont supportées par l'EF utilisatrice ;
- les avaries affectées à l'EF dont le montant dépasse la somme de 750 EUR sont traitées selon les modalités de l'article 22.1.

### **Article 23 : Montant de l'indemnité**

- 23.1** En cas de perte du wagon ou de ses accessoires, le montant de l'indemnité est calculé conformément à l'Annexe 5.
- 23.2** En cas d'avarie du wagon ou de ses accessoires, l'indemnité est limitée aux frais de remise en état. Le dédommagement de la privation de jouissance est accordé conformément à l'article 13.3. En cas de demande de pièces de rechange adressée au détenteur pour des travaux de remise en état, la privation de jouissance est interrompue entre la date de la demande et la date de réception des pièces. L'indemnité ne peut dépasser le montant qui serait à payer en cas de perte.

### **Article 24 : Responsabilité d'utilisateurs précédents**

- 24.1** Lorsque l'EF sous la garde de laquelle se trouve le wagon est déchargée de la responsabilité, tout utilisateur précédent de la chaîne d'utilisation en cours (parcours à charge ou à vide) répond vis-à-vis du détenteur des dommages aux wagons ainsi que de la perte ou des dommages aux accessoires selon l'article 22 si les EF qui lui ont succédé dans la chaîne d'utilisation ont pu s'exonérer en vertu de l'article 22.
- 24.2** En dehors de la chaîne d'utilisation en cours, un utilisateur précédent ne répond vis-à-vis du détenteur que si le détenteur prouve qu'il a causé l'avarie et s'il ne peut pas se décharger selon l'article 22.

### **Article 25 : Obligation de minoration du dommage**

Pour régler les dommages causés à des wagons, les parties au contrat respecteront les principes généraux liés à l'obligation de minoration du dommage.

### **Article 26 : Règlement des dommages**

L'EF utilisatrice ou l'atelier en tant que son auxiliaire d'exécution facture les frais de remise en état du wagon au détenteur, à l'exclusion des coûts dont l'EF utilisatrice est responsable en vertu de l'art. 22. Lorsque l'utilisateur précédent est responsable de l'avarie, le détenteur adresse à celle-ci une facture correspondant aux frais de remise en état qui lui ont été facturés par l'EF utilisatrice ou l'atelier. Le détenteur peut demander une indemnité de privation de jouissance conformément à l'article 13.

**CHAPITRE VI**  
**RESPONSABILITE EN CAS DE DOMMAGES CAUSES PAR UN WAGON**

**Article 27 : Principe de responsabilité**

- 27.1** Le détenteur ou un utilisateur précédent soumis au présent contrat répond des dommages causés par le wagon lorsqu'une faute lui est imputable. Le responsable garantit l'EF utilisatrice contre toute action de tiers si aucune faute n'est imputable à l'EF utilisatrice.
- 27.2** En cas de responsabilité partagée de l'EF utilisatrice, l'indemnité est supportée par chacun en fonction de sa part de responsabilité.
- 27.3** Lorsqu'un tiers est responsable ou co-responsable du dommage, les parties au contrat conviennent de rechercher prioritairement la responsabilité de ce tiers pour le règlement du dommage.
- 27.4** Pour simplifier et pour accélérer la procédure dans le cas de dommages de moindre importance, l'EF utilisatrice peut, dans ses conditions générales de vente, indiquer le montant<sup>1</sup> par sinistre jusqu'à hauteur duquel elle renonce à faire valoir ses droits à l'encontre du détenteur ou de l'utilisateur précédent, même si ceux-ci en sont responsables. Ceci ne s'applique pas en cas de dol ou faute lourde de la part du détenteur ou de l'utilisateur précédent.
- 27.5** Une EF peut proposer de couvrir un détenteur dans sa propre assurance de responsabilité civile d'exploitation.
- 27.6** Pour autant que la responsabilité du détenteur ne soit pas couverte dans le cadre des articles 27.4 et 27.5, le détenteur est tenu de justifier d'une assurance de responsabilité civile conformément aux législations nationales.

---

<sup>1</sup> Il est recommandé aux EF de fixer ce montant à hauteur de 17 000 EUR.

<b>CHAPITRE VII</b> <b>RESPONSABILITE POUR LES AGENTS ET AUTRES PERSONNES</b>
--

**Article 28 : Principe de responsabilité**

Les parties au contrat sont responsables de leurs agents et des autres personnes au service desquelles elles recourent pour l'exécution du contrat, lorsque ces agents ou ces autres personnes agissent dans l'exercice de leurs fonctions.



<b>CHAPITRE VIII</b> <b>DISPOSITIONS DIVERSES</b>
--

**Article 29 : Directives de chargement**

Les EF sont tenues de faire respecter par les expéditeurs les directives de chargement de l'UIC en vigueur.

**Article 30 : Décomptes et paiements**

L'EURO (code ISO : EUR) est à utiliser comme unité monétaire pour tous les décomptes et paiements.

**Article 31 : Obligation à dommages-intérêts**

Lorsqu'un adhérent enfreint par sa faute une obligation mise à sa charge par le présent contrat, il est tenu de réparer le dommage direct subi par l'adhérent lésé.

**Article 32 : Juridictions compétentes**

Sauf accord contraire conclu entre les parties, la juridiction compétente est celle où le défendeur a son siège.

**Article 33 : Prescription**

**33.1** Les actions fondées sur le chapitre III sont prescrites par un an. Les actions fondées sur les chapitres V et VI sont prescrites par trois ans.

**33.2** La prescription court :

- a) pour les actions fondées sur le chapitre III, du jour où les délais convenus ou les délais prévus par la CIM expirent
- b) pour les actions fondées sur le chapitre V, du jour où la perte ou le dommage subi par le wagon a été constatée ou du jour où le détenteur pouvait considérer le wagon ou les accessoires comme perdus conformément à l'article 20
- c) pour les actions fondées sur le chapitre VI, du jour où le dommage s'est produit.

**Article 34 : Langues de rédaction**

Le présent contrat est rédigé en français, allemand et anglais, chacune de ces trois versions ayant un caractère obligatoire.

**Article 35 : Entrée en vigueur**

Le présent contrat entre en vigueur le 01.07.2006.



## **ANNEXE 2**

### **AU CONTRAT UNIFORME D'UTILISATION DES WAGONS**

<b>DEFINITIONS</b>
--------------------

#### **ADMISSION TECHNIQUE**

Procédure menée par l'autorité nationale compétente pour admettre un véhicule ferroviaire à circuler.

#### **AUTORITE NATIONALE COMPETENTE**

Autorité nationale dont relève l'admission technique conformément aux lois et prescriptions en vigueur dans chaque Etat.

#### **DETENTEUR DE WAGONS**

Désigne celui qui exploite économiquement, de manière durable, un wagon en tant que moyen de transport.

Le détenteur est celui dont la raison sociale figure, en tant que telle, sur le wagon et / ou dans le Registre d'immatriculation.

Dans le présent Contrat Uniforme d'Utilisation des wagons, la mention " détenteur " signifie aussi bien le détenteur que son ayant droit éventuel.

#### **ENTREPRISE FERROVIAIRE**

Toute entreprise à statut privé ou public et titulaire d'une licence conformément à la législation communautaire applicable, dont l'activité principale est la fourniture de prestations de transport de marchandises et / ou de voyageurs par Chemin de fer, la traction devant obligatoirement être assurée par cette entreprise; ce terme recouvre aussi les entreprises qui assurent uniquement la traction.

#### **GESTIONNAIRE D'INFRASTRUCTURE**

Tout organisme ou toute entreprise chargés notamment de l'établissement et de l'entretien de l'infrastructure ferroviaire. Ceci peut également inclure la gestion des systèmes de contrôle et de sécurité de l'infrastructure. Les fonctions de gestionnaire de l'infrastructure sur tout ou partie d'un réseau peuvent être attribuées à plusieurs organismes ou entreprises.

#### **GARE D'ATTACHE ; ZONE D'ATTACHE**

Gare d'attache : gare désignée, figurant sur le wagon, et à destination de laquelle un wagon vide est renvoyé à défaut d'instruction du détenteur.

Zone d'attache : zone géographique regroupant un certain nombre de gares d'une région donnée vers l'une desquelles un wagon vide est renvoyé à défaut d'instruction du détenteur.

## **LETTRE WAGON**

Document d'acheminement et de disposition accompagnant tout parcours à vide d'un wagon (modèle en Annexe 3).

## **OFFRE COMMERCIALE**

Désigne les prestations et les conditions commerciales offertes par une EF aux détenteurs et aux autres EF. Sont constitutives de ces prestations, en particulier, les relations desservies, les produits ou marchandises acceptées dans les trains, les différents modes d'acheminement et les prix des prestations fournies.

## **STI**

Spécifications Techniques d'Interopérabilité pour le système ferroviaire transeuropéen conventionnel.

## **UTILISATEUR PRECEDENT**

EF ayant utilisé un wagon dont elle n'est pas détenteur, et l'ayant remis à une autre EF pour utilisation.

## **WAGON EN ETAT DE CIRCULER (notion d'exploitation)**

Wagon qui peut circuler sur ses propres roues dans des trains de marchandises du régime normal, le cas échéant en queue des trains sans danger pour l'exploitation.

**ANNEXE 3**  
**AU CONTRAT UNIFORME D'UTILISATION DES WAGONS**

**LETTRE WAGON**



Nonobstant toute clause contraire, le transport des marchandises est soumis aux Règles uniformes CIM. Sont en outre applicables les conditions générales de transport du transporteur. Die Beförderung von Gütern unterliegt auch bei einer gegenseitigen Abmachung den Einheitlichen Rechtsvorschriften CIM. Ausserdem sind die Allgemeinen Beförderungsbedingungen des Beförderers anwendbar. Sauf convention contraire, l'acheminement des wagons vides est soumis aux Règles uniformes CUV. Sont en outre applicables les conditions contractuelles topiques de l'entreprise de transport ferroviaire. Die Beförderung von Leerwagen unterliegt unter Vorbehalt gegenseitiger Abmachung den Einheitlichen Rechtsvorschriften CUV. Im Übrigen gelten die einschlägigen Vertragsbedingungen des Eisenbahnverkehrsunternehmens.

30 Lettre de voiture CIM  
Frachtbrief CIM

Lettre wagon CUV  
Wagenbrief CUV

40 41 42 43  
44 45 46 47

1 Expéditeur (nom, adresse) - Absender (Name, Anschrift)

2

7 Déclarations de l'expéditeur  
Erklärungen des Absenders

8 Référence expéditeur - Absender Referenz

Signature  
Unterschrift

N° TVA  
MWSt.-Nr.

E-Mail

Tel.

Fax

4 Destinataire (nom, adresse, pays)  
Empfänger (Name, Anschrift, Land)

5

9 Annexes - Beilagen

6

E-Mail

Tel.

Fax

N° TVA  
MWSt.-Nr.

10 Lieu de livraison  
Ablieferungsort

11

12

16 Prise en charge  
Übernahme

17

Lieu - Ort

Gare - Bahnhof

Pays - Land

18 Wagon N° - Wagen Nr.

19 Parcours - Strecke

par - durch

13 Conditions commerciales - Kommerzielle Bedingungen

14

Reuradon/transit  
Transitabrechnung

15 Informations pour le destinataire - Vermerke für den Empfänger

20 Paiement des frais  
Zahlung der Kosten

Franko de port  
Franko Fracht

Incoterms

21 Désignation de la marchandise  
Bezeichnung des Gutes

22 Transport exceptionnel  
Aussergewöhnliche Sendung

23 RID

24 NHM Code

25 Masse

26 Déclaration de valeur  
Wert des Gutes

27 Intérêt à la livraison  
Interesse an der Lieferung

28 Remboursement  
Nachnahme

48 Vérification  
Überprüfung

A Parcours - Strecke

70 71 72 73 74

75 76 77 78 79

49 Code d'affranchissement  
Frankaturcode

50 Itinéraires - Leitungswege

B Parcours - Strecke

70 71 72 73 74

75 76 77 78 79

51 Opérations douanières - Zollbehandlung

52 Bulletin d'affranchissement  
Frankaturrechnung

53 Avis d'encaissement N°  
Nachnahmebegleitschein Nr.

54 Procès-verbal N°  
Tatbestandsaufnahme Nr.

C Parcours - Strecke

70 71 72 73 74

75 76 77 78 79

55 Prolongation du délai de livraison - Lieferfristverlängerung

56 Déclarations du transporteur - Erklärungen des Beförderers

57 Autres transporteurs - Andere Beförderer

58 a) Transporteur contractuel - Vertraglicher Beförderer

59 Date d'arrivée - Ankunftsdatum

60 Mise à disposition  
Bereitgestellt

62 Identification de l'envoi  
Sendungs-Identifikation

b) Procédure simplifiée de transit ferroviaire  
Vereinfachtes Eisenbahnversandverfahren

Original

61 Quittance du destinataire  
Empfangsbescheinigung

29 Lieu et date d'établissement - Ort und Datum der Ausstellung

Code principal obligé  
Code Hauptverpflichteter

Date, signature - Datum, Unterschrift





## ANNEXE 5 AU CONTRAT UNIFORME D'UTILISATION DES WAGONS

<b>METHODE DE CALCUL DE LA VALEUR RESIDUELLE D'UN WAGON</b>
---

En application de l'art. 19.2, la valeur résiduelle du wagon endommagé est calculée suivant les principes ci-après.

Le détenteur peut choisir entre un mode de calcul forfaitaire selon les points 1 à 4 mentionnés ci-dessous ou un calcul concret de la valeur résiduelle avec justification du dommage réel.

### **1) Calcul de la valeur de renouvellement**

Partir d'une valeur du wagon ou du bogie obtenue en multipliant la tare du wagon ou du bogie par le prix de revient, au kilo, d'un wagon ou d'un bogie neuf similaire ou comparable au moment de l'avarie ou de la perte.

### **2a) Calcul de la dépréciation en cas de changement de propriétaire**

La dépréciation est fixée à 4% (calcul linéaire) par année de service, la dépréciation maximale étant fixée à 80%.

Dans le calcul des années de service, l'année de construction et l'année où le wagon ou le bogie a été avarié ou considéré comme perdu ne comptent ensemble que pour une année.

Pour les wagons modernisés<sup>1</sup>, un montant de 10 % de la valeur de renouvellement est déduit de la dépréciation selon point 2).

### **2b) Calcul de la dépréciation sans changement de propriétaire**

La dépréciation calculée au point 2a) est augmentée de 10%.

### **3) Calcul des indemnités**

La différence entre les valeurs 1) et 2a) ou 2b) représente l'indemnité relative au wagon ou au bogie au moment de l'avarie ou de la perte.

Une indemnisation de 2000 EUR est ajoutée au coût forfaitaire des dommages.

### **4) Calcul des frais de transport**

Pour la restitution des wagons ou des bogies selon le point 2b), au maximum 10% de la dépréciation calculée selon le point 2a) peuvent être facturés à l'EF responsable.

Indépendamment de cela, des autres exigences légales du détenteur restent maintenues.

---

<sup>1</sup> Les wagons sont considérés comme modernisés s'ils ont subi l'une des opérations suivantes :

1. soit la reconstruction de l'infrastructure lui conférant des caractéristiques techniques et commerciales semblables à celles d'un wagon de conception moderne,
2. soit la pose d'une superstructure de conception moderne,
3. soit à la fois les deux opérations 1. et 2.

L'année de modernisation est considérée comme l'année de construction.



**ANNEXE 6**  
**AU CONTRAT UNIFORME D'UTILISATION DES WAGONS**

<b>INDEMNITES EN CAS DE PRIVATION DE JOUISSANCE</b>
---

L'indemnité à verser selon les articles 13.3 et 23.2 du CUU est calculée comme suit.

**1. Calcul**

**Indemnisation forfaitaire**

Le montant de l'indemnité se calcule en EUR et par jour calendaire comme suit :

Facteur (en EUR) correspondant à la série du wagon multiplié par la longueur du wagon hors tout (en mètres).

Série du wagon	Facteur	Série du wagon	Facteur
E – Wagon-tombereau	1.0	L – Wagon plat à 2 essieux	1.3
F – Wagon-tombereau	1.3	O – Wagon mixte plat tombereau	1.3
G – Wagon couvert	1.0	R – Wagon plat à bogies	1.0
H – Wagon couvert	1.3	S – Wagon plat à bogies	1.3
I – Wagon sous contrôle de température	1.3	T – Wagon à toit ouvrant	1.3
K – Wagon plat à 2 essieux	1.0	U – Wagons spéciaux	1.6
		Z – Wagon-citerne	1.6

**Indemnisation avec pièces justificatives**

A la place de l'indemnisation forfaitaire selon 1.1, le détenteur peut faire valoir son dommage réel comme privation de jouissance.

**2. Privation de jouissance en cas de dépassement du délai de transport des wagons vides et chargés**

Si l'EF utilisatrice est responsable d'un dépassement du délai de transport d'un wagon vide ou chargé, elle paye au détenteur l'indemnité forfaitaire par jour de retard (indivisible) calculée selon le point 1 indépendamment de l'indemnité éventuellement due pour le dépassement du délai de livraison de la marchandise.

**3. Privation de jouissance suite à réparation d'une avarie d'un wagon ou de ses pièces causée par l'EF utilisatrice**

Si l'EF utilisatrice est responsable de la réparation d'un wagon ou de ses pièces, elle paye au détenteur une indemnité journalière (indivisible) de privation de jouissance selon le point 1, à compter du jour suivant celui où le wagon est différé jusqu'au jour de sa remise en service.

Les délais de livraison des pièces de rechange par le détenteur sont exclus conformément au point 23.2.

Le point 3 s'applique aussi si la réparation est effectuée par le détenteur ou par un atelier de son choix.

Les indemnités dont il est fait référence dans les points 2 et 3 ne peuvent être cumulées.



**ANNEXE 8**  
**AU CONTRAT UNIFORME D'UTILISATION DES WAGONS**

<b>REGLEMENT INTERIEUR</b> <b>RELATIF A L'APPLICATION ET A L'ACTUALISATION DU CUU</b>
--

**Préambule**

Le chapitre I de cette annexe est constitué par les règles du fonctionnement du Bureau CUU. Le chapitre II décrit les modalités selon lesquelles les associations participant à l'établissement du CUU s'organisent pour accompagner la mise en oeuvre du CUU et contribuer à son actualisation.

**I. Le Bureau CUU**

1. Les tâches incombant au Bureau CUU en vertu des articles 2 à 4 sont confiées à un mandataire appelé „Bureau CUU“. Ce mandataire peut être une personne physique ou morale. Le Bureau CUU siège à Bruxelles.

Le mandataire doit prendre en compte à égalité les intérêts des détenteurs de wagons et ceux des entreprises ferroviaires (EF), et faire preuve de neutralité face aux éventuels conflits d'intérêts opposant détenteurs et EF.

2. Est nommé comme premier mandataire Monsieur Pierre Reinhardt jusqu'au 31.12.2008. Si Monsieur Pierre Reinhardt, pour une raison quelconque, n'est pas en mesure d'entrer en fonction au 01.07.2006, le Comité Commun (voir II) a droit et obligation de nommer avant le 01.07.2006 une autre personne physique ou morale comme premier mandataire et de lui permettre de siéger à un autre lieu qu'à Bruxelles si cela est nécessaire pour assurer le fonctionnement du Bureau CUU. Le mandat peut être renouvelé.

Pour la période débutant le 1er janvier 2009, le mandataire est proposé par le Comité commun (voir II) pour une durée de trois ans. Sa nomination est validée, à moins que plus de la moitié des contractants ne s'y opposent dans un délai de trois mois. La nomination peut être renouvelée.

Si le Comité commun n'a fait aucune proposition de personne trois mois au plus tard avant la date à laquelle le mandataire doit être nommé, des propositions peuvent être émises directement par des contractants à condition toutefois que chacune de ces propositions obtienne l'appui écrit d'au moins 50 contractants. Une telle proposition est alors acceptée dans la mesure où plus de la moitié des contractants ne s'y sont pas opposés dans un délai de trois mois. Si plusieurs propositions émanent des contractants, est adoptée celle qui, en outre, recueille le plus faible nombre d'oppositions.

Le mandataire en fonction – ou, à défaut, la partie contractante détenant le plus grand nombre de wagons sur la liste des signataires – transmet la proposition du Comité commun ou, à défaut, les propositions émanant des contractants à l'ensemble des parties contractantes. Il recueille les réponses des contractants, les dépouille et notifie le résultat du dépouillement à l'ensemble des contractants. La procédure à appliquer est précisée aux points 8 et 9.

3. Le Comité commun, ou plus de la moitié des contractants, peut proposer, pour un motif important, de révoquer le mandataire. La révocation prend effet à moins que plus de la moitié des contractants ne s'y opposent dans un délai de trois mois. La procédure à appliquer est décrite au point 2, 4<sup>ème</sup> al., sachant que le contractant mentionné dans le texte correspondant se substituera au mandataire préalablement démissionnaire.

Un motif sera jugé „important“ si, notamment, le mandataire manque à son obligation de neutralité.

4. Le mandataire emploie le personnel requis pour accomplir les tâches du Bureau CUU et pourvoit aux équipements nécessaires. Le personnel devra maîtriser les trois langues de rédaction du contrat conformément à l'article 34 CUU.
5. Le Bureau CUU traduit le CUU (annexes incluses) et les éventuels amendements dans les trois langues du contrat.

Il procède à la publication et à la diffusion du CUU et des modificatifs éventuels.

Il publie la liste des contractants et communique les changements d'adresse sur indication des membres.

La liste des contractants s'articule comme suit, en se basant sur les déclarations des contractants :

- collège 1 : contractants ayant statut d'EF avec indication du nombre de tonnes-kilomètres transportées au cours du dernier exercice publié,
- collège 2 : contractants n'ayant pas le statut d'EF avec indication du nombre de wagons dont ils sont détenteurs susceptibles d'être utilisés par d'autres contractants. Font également partie de ce collège des détenteurs qui sont des entreprises juridiquement indépendantes avec participation majoritaire des EF, pour autant que leur objet principal soit la commercialisation (p.ex par voie de location) de wagons auprès de tiers.
- collège 3 : contractants ayant statut d'EF avec indication du nombre de wagons dont ils sont détenteurs susceptibles d'être utilisés par d'autres contractants. Font également partie de ce collège les détenteurs qui n'ont pas eux-mêmes le statut d'EF mais qui sont des entreprises juridiquement indépendantes avec participation majoritaire d' EF, pour autant que leur objet principal consiste à mettre des wagons à disposition de ces EF.

6. Le Bureau CUU transmet à l'ensemble des contractants les propositions d'amendement au CUU (propositions de modification), si les conditions figurant au point 7 sont réunies.
7. Les contractants peuvent adresser au Bureau CUU des propositions d'amendement. Les associations soucieuses de faire évoluer le CUU peuvent, par l'intermédiaire du Comité commun, émettre des recommandations visant à modifier ou à compléter le CUU, lesquelles peuvent être retenues par les contractants en tant que propositions d'amendement. Les propositions doivent être déposées dans l'une des trois langues du contrat.

Chaque proposition de cette nature requiert l'adhésion d'au moins vingt-cinq contractants et doit être assortie d'une motivation précisant l'article ou l'annexe concernée. Le Bureau CUU en examine la validité au regard des conditions requises et rejette les propositions incomplètes.

8. Le Bureau adresse sous quatre semaines, à l'ensemble des contractants pour approbation les propositions d'amendement, en utilisant les trois modes de communication notifiés (courrier, fax, e-mail). Chaque contractant précise à l'intention du Bureau CUU les modes de communication qu'il utilise et l'interlocuteur concerné, afin que ses indications figurent dans la liste des contractants.
9. Dans les trois mois suivant l'envoi, les contractants réagissent par écrit aux propositions d'amendement. L'absence de réponse à l'expiration de ce délai vaut approbation.
10. Les propositions sont réputées adoptées si aucun contractant ne s'y est opposé dans les délais, ou bien, si elles recueillent dans chacun des collèges cités au point 5, 4<sup>ème</sup> al. l'assentiment d'au moins les trois quarts des contractants qui représentent en même temps dans le collège correspondant trois quarts des tonnes-kilomètres transportées ou des wagons recensés.
11. Les amendements adoptés (pour le CUU) sont insérés par voie de modificatif et notifiés à l'ensemble des parties contractantes par le Bureau CUU.

Les amendements adoptés à l'unanimité prennent effet à la date indiquée dans la proposition; si aucune date n'est évoquée, ils entrent en vigueur trois mois après notification.

Les amendements adoptés sans unanimité entrent en vigueur au 1<sup>er</sup> janvier d'une année, au plus tôt sept mois après leur notification.

Amendements et compléments prennent effet également vis-à-vis des contractants qui ne les ont pas approuvés, pour autant que ces contractants ne se retirent pas du contrat au sens de l'article 3 CUU.

En cas d'échec d'une proposition, le Bureau CUU fait part du résultat.

12. Les frais de gestion du Bureau CUU, induits notamment par les activités du mandataire lui-même, y compris les frais de personnel, le coût des équipements et des ressources utilisées pour le traitement des dossiers est supporté par les contractants.

Le Bureau CUU établit suffisamment à l'avance un budget prévisionnel annuel et le fait approuver par des commissaires aux comptes. Le Bureau CUU est fondé, après approbation du budget prévisionnel, à réclamer le versement d'acomptes semestriels ; il est tenu dans les trois mois suivant la fin de l'année civile de rendre compte de sa gestion vis-à-vis des commissaires aux comptes et, après confirmation des comptes par ces derniers, d'adresser une facture définitive à chaque contractant.

50 pourcent des coûts visés par l'al.1 se répartissent également entre les parties contractantes : 50 pourcent seront répartis de façon variable en fonction du nombre de wagons tels que pris en compte aux termes du point 5.

13. Le décompte annuel du Bureau CUU est examiné par deux commissaires aux comptes. Le résultat de l'analyse est ensuite porté à la connaissance de l'ensemble des contractants.

M. Xavier Ducluzeau et M. Marcus Gersinske sont désignés comme premiers commissaires aux comptes jusqu'au 31.12.2008.

Pour la période débutant le 01.01.2009, les commissaires aux comptes sont proposés par le Comité commun pour une durée de trois ans. Leur nomination est validée, à moins que plus de la moitié des contractants ne s'y opposent; dans un délai de trois mois, conformément à la procédure prévue au point 2, 4<sup>ème</sup> al..

Si le Comité commun ne présente pas en temps utile une proposition de nomination des commissaires aux comptes, il y a lieu de procéder conformément au point 2, 3<sup>ème</sup> al..

## **II Le Comité commun**

1. L'UIC, l'UIP et l'ERFA s'attachent ensemble à mettre en œuvre, à promouvoir et à perfectionner le CUU. Elles constituent à cette fin un Comité commun composé de représentants des trois Associations. L'UIP et l'UIC désignent chacune cinq membres et l'ERFA deux membres du Comité commun.

2. La présidence du Comité est assumée par rotation pour trois ans par un représentant de l'UIP ou de l'UIC / ERFA choisi parmi les membres du Comité.

Le Comité commun se réunit en tant que de besoin, et au moins une fois par an

3. Le Comité commun est en relation avec le Bureau CUU. Il prend ses décisions à l'unanimité.

Le Comité commun

- propose le mandataire appelé à assumer les tâches du Bureau CUU, et prononce si nécessaire sa révocation immédiate. Les commissaires aux comptes sont soumis à la même règle.

- arrête les recommandations d'amendements à apporter au CUU,

- examine toute question d'intérêt commun posé par le CUU et, le cas échéant, met en place des groupes ad hoc.

- statue sur les demandes d'adhésion d'autres associations représentant des EF ou des détenteurs de wagons et sur les changements y afférant des art. 1 et 2. Les contractants sont informés de ces décisions par le Bureau CUU.

4. Les associations représentées au Comité commun veillent à ce que leurs membres adhérents au CUU adressent leur propositions d'amendement au Comité commun d'abord par le canal de leurs associations respectives, afin que le comité puisse examiner les propositions, en parfaire et en arrêter la formulation, et par conséquent faciliter l'obtention d'un quorum suffisant.

Les associations adressent également au comité leurs propres propositions d'amendement au CUU.

Le Comité commun statue sur les demandes et propositions, lesquelles sont ensuite transmises en tant que propositions définitives au Bureau CUU après décision et approbation officielle par vingt-cinq contractants.

5. Le Comité commun constitue un Groupe d'experts commun permanent placé sous sa tutelle et chargé des missions suivantes :

- formuler des avis sur les questions posées par le Comité commun, notamment en ce qui concerne l'interprétation et l'application du CUU,

- examiner les propositions d'amendement relatives au CUU,

- mettre en oeuvre les procédures d'arbitrage sollicitées par les parties en litige.