



BOLETIN INFORMATIVO DE SEIDA
Nº 130

.....**TEMAS PARA DEBATE**

EL CONTRATO DE TRANSPORTE TERRESTRE DE MERCANCÍAS: LUCES Y SOMBRAS DE LA NUEVA REGULACIÓN

El BOE ha publicado en su edición del 12 de noviembre la Ley 15/2009 sobre el Contrato de Transporte Terrestre de Mercancías fechada en el día anterior y con vigencia establecida a los tres meses de su publicación.

Se trata de un texto que mejora la disciplina previamente existente -que se remonta a nada menos que 1885- y que pretende recoger las innovaciones que siglo y cuarto de desarrollo económico y técnico ha venido aportando a la actividad disciplinada.

Los modelos que ha seguido el legislador están bien contrastados en el continente europeo y las islas desde hace aproximadamente 50 años: se trata de los muy conocidos instrumentos internacionales dedicados al transporte por carretera -CMR 1956-1978- y por ferrocarril -COTIF-CIM 1999- muchas de cuyas soluciones internacionalmente vigentes se introducen ahora en el seno del ordenamiento español para aplicarlas a los contratos de transporte sometidos estrictamente a la legislación nacional. En ese contexto, así pues, la nueva Ley, contemplada de un modo general merece un voto de confianza y una opinión favorable. También algunas de las novedades específicas de su propia cosecha que incorpora: el contrato de mudanza, por ejemplo, se tipifica por primera vez y de modo prolijo a la vista, probablemente, del cúmulo de problemas que tales contratos suscitan en su contratación y ejecución diarias y de su difícil solución sin un sostén legal concreto.

Pero hay que discrepar de la mención que se hace de la sujeción del transporte a los convenios internacionales, el derecho de la Unión Europea y la nueva Ley: si el transporte es interno se someterá tan solo al derecho español máxime cuando el derecho de la UE materia de contrato de transporte no existe ni las instituciones comunitarias gozan de poderes para su formulación. Esta es una cuestión clave en la que no debe de haber ni un ápice de confusión: el derecho privado, por más que existan marcos comunes de referencia y similares, es competencia de los Estados salvo mención convencional expresa en contrario, inexistente en el Tratado constitutivo respecto del contrato de transporte.

La disposición derogatoria provoca igualmente algún interrogante de calado sistemático y en relación con el Código Civil precisamente: con acierto la Ley deroga los artículos 349 a 379, entre otros, del Código de Comercio, es decir, los destinados por este a disciplinar el contrato mercantil de transporte terrestre. La



Ley 15/2009 no deroga sin embargo los artículos 1601 a 1603 del Código Civil destinados a disciplinar “los transportes” sin más.

El nuevo transporte, siempre en el ámbito de lo difuso de los límites legales, se califica como terrestre y de mercancías desde el primer renglón del nuevo texto. La lectura de sus preceptos pone de manifiesto que la ley es de aplicación al transporte fluvial y que algunas de sus disposiciones, las finales principalmente, están destinadas gobernar aspectos concretos del transporte de viajeros. Es cierto que este segundo aspecto resulta excusable pero no así el primero de los dos mencionados. España es un país con solo un trayecto fluvial y en realidad la sumisión de los transportes en dicho trayecto a las normas del transporte terrestre puede dar origen a un quebradero de cabeza, máxime cuando el trayecto suele ser prolongación sin trasbordo de trayectos marítimos.

Otro aspecto a tener en cuenta es la defectuosa adaptación del texto a las innovaciones tecnológicas. Así, los contenedores apenas aparecen y con el uso de la electrónica en la contratación se ha dado un salto de retorno al pasado inexplicable y derogatorio de la Ley de los Servicios de la Sociedad de la Información y Comercio Electrónico de 2002: ha mantenido el régimen documental del contrato casi en el siglo XIX. Cuando todo el transporte aéreo está electrificado resulta sorprendente que para el terrestre se venga en 2009 a requerir el consentimiento de todos sus contratantes.

Manifestaciones del cierto conformismo que el texto transpira, por último, son la más que dudosa disponibilidad de las normas legales –ciertamente que negada de modo expreso en lo que concierne a la responsabilidad del porteador y los plazos de prescripción de acciones- a pesar de admitir la posibilidad de convenir contratos de volumen. Idéntico significado posee el mantenimiento en vigor del expediente de las Condiciones Generales de la Contratación fijadas por la autoridad y supletoriamente aplicables.

En suma, la Ley presenta un resultado general satisfactorio pero ofrece perspectivas y aspectos concretos sobre los que habrá que volver en plazo no muy dilatado.

Rafael Illescas Ortiz

Catedrático de Derecho Mercantil. Presidente de SEAIDA

.....TEMAS DE ACTUALIDAD

I. EL SECTOR ASEGURADOR EN EUROPA

Según las estadísticas publicadas el pasado 29 de octubre por el CEA (CEA statistics Nº 37, www.cea.eu) por primera vez en la última década, en los 33 países Europeos representados por el CEA la tasa de crecimiento anual del sector asegurador ha sido negativa.

Según esta publicación, el total bruto de las primas suscritas fue de €1 059bn representados en términos nominales a una constante tasa de cambio del 6%(-10% tasa de cambio real) lo cual implicó una reducción frente a los €1 182bn totalizados en el 2007.

Esta situación ocasionó una importante caída en la bolsa y puso bajo presión la cartera de los inversores aseguradores en el 2008. En Europa el valor total invertido por el sector asegurador fue de €7 200bn en el 2007, mientras que en el 2008 fue de €6 900bn, esto equivale a una reducción del 1% (-4.5% tasa de cambio real) comparado con un aumento del 4% en el 2007.

La crisis ha tenido un impacto significativo principalmente en el Sector de Vida, en donde se registró en el 2008 una caída del 11% en términos nominales a una tasa de cambio constante (-16% tasa de cambio real), en cifras se pasó de €766bn en el 2007 a €644bn en el 2008. Los demás sectores se han visto poco afectados, con excepción de los seguros de crédito que tienen un fuerte vínculo con la actividad económica, totalizaron €415bn registrando un crecimiento nominal del 2% a una tasa de cambio constante (tasa de cambio real estable).

Por otra parte, el número de compañías aseguradoras aumentó de 5124 en el 2007 a más de 5170 en el 2008. Así mismo, el número de personas empleadas en el sector asegurador presentó un leve crecimiento del 0.5% en el 2007 pasando a poco menos de 1 millón.

II. BRUSELAS PRECISA LAS COMPETENCIAS DE LAS TRES NUEVAS AUTORIDADES DE SUPERVISION FINANCIERA

La Comisión Europea adoptó el pasado 26 de octubre una propuesta legislativa adicional, COM (2009)502 final del 23 de septiembre de 2009, para fortalecer la Supervisión Financiera en Europa.

La propuesta supone la creación de 3 nuevas Autoridades Europeas de Supervisión (AES), creadas mediante la transformación de los Comités de Supervisores Europeos existentes en una Autoridad Bancaria Europea (ABE), una Autoridad Europea de Seguros y Pensiones de Jubilación (AESP) y una Autoridad Europea de Valores y Mercados (AEVM), combinando las ventajas de un marco general europeo de supervisión financiera con los conocimientos de los organismos nacionales de supervisión microprudencial y el establecimiento de una Junta Europea de Riesgo Sistémico (JERS), propuesta por la Comisión Europea al Consejo Europeo en marzo de 2009, encargada de vigilar y evaluar las amenazas potenciales que para la estabilidad financiera se deriven de la evolución macroeconómica y de la evolución del sistema financiero en su conjunto. A tal fin, la JERS alertaría en una fase temprana sobre los riesgos que puedan afectar a todo el sistema y que se puedan estar perfilando y, en caso necesario, formularía recomendaciones de actuación para hacer frente a tales riesgos.

El objetivo de las AES será contribuir a: i) mejorar el funcionamiento del mercado interior, en particular con un nivel elevado, efectivo y coherente de regulación y supervisión, (ii) proteger a los depositantes, los inversores, los tomadores de seguros y otros beneficiarios, iii) velar por la integridad, la eficiencia y el correcto funcionamiento de los mercados financieros, iv) mantener la estabilidad del sistema financiero y v) reforzar la coordinación internacional de la supervisión.

Las AES serán organismos comunitarios con personalidad jurídica y un componente esencial del Sistema Europeo de Supervisores Financieros, (SESF), propuesto por la Comisión Europea al Consejo Europeo en su comunicación de marzo de 2009. Este último funcionará como una red de supervisores y estará compuesto por las autoridades nacionales de los Estados miembros, un Comité Mixto de las Autoridades Europeas de Supervisión, para ocuparse de cuestiones intersectoriales y la Comisión Europea. Las AES gozarán de la máxima independencia para cumplir su misión con objetividad, no obstante, la Comisión deberá intervenir cuando motivos institucionales y las competencias que le otorga el tratado así lo requieran.

Sigue leyendo siendo socio de SEAIDA

Este boletín completo, y todo el archivo histórico de SEAIDA desde 1993, está disponible para los socios con sesión iniciada en la web.

www.seaida.com