

ACHIM PUETZ

DERECHO DE VAGONES
RÉGIMEN JURÍDICO-PRIVADO
DE LA UTILIZACIÓN DE VAGONES
DE MERCANCÍAS EN TRÁFICO FERROVIARIO

Prólogo de
Fernando Martínez Sanz



Marcial Pons

MADRID | BARCELONA | BUENOS AIRES

2012

ÍNDICE

	<i>Pág.</i>
PRÓLOGO	17
PRESENTACIÓN	21
ABREVIATURAS	25

PRIMERA PARTE INTRODUCCIÓN Y ASPECTOS GENERALES

CAPÍTULO I DELIMITACIÓN DEL OBJETO DE ESTUDIO Y SISTEMA DE FUENTES NORMATIVAS

I. INTRODUCCIÓN	31
1. Delimitación del objeto de estudio	33
2. La utilización de vagones ajenos: vagones «particulares» y vagones «red».....	35
II. SISTEMA DE FUENTES NORMATIVAS	39
1. Derecho uniforme	40
1.1. El «Sistema COTIF»	42
A) COTIF	42
B) Reglas Uniformes CIM.....	46
C) Reglas Uniformes CUV	47
D) Reglas Uniformes APTU y ATMF.....	48
E) Contrato Uniforme de Utilización	51
1.2. RIV, fichas UIC y condiciones generales de la contratación	52
1.3. Derecho comunitario europeo	52
A) La adhesión de la Unión Europea al COTIF.....	53
B) La interpretación uniforme del COTIF por parte del Tribunal de Justicia de la Unión Europea.....	57
2. Derecho nacional	59

	<u>Pág.</u>
III. LAS REPERCUSIONES DE LA LIBERALIZACIÓN FERROVIARIA SOBRE ALGUNOS DE LOS PRINCIPIOS TRADICIONALES DEL DERECHO FERROVIARIO INTERNACIONAL	60
1. El sistema de líneas	62
2. La obligación de transportar	64

CAPÍTULO II

EL VAGÓN COMO OBJETO DEL CONTRATO DE UTILIZACIÓN: CONCEPTO Y ADMISIÓN AL TRÁFICO

I. DELIMITACIÓN CONCEPTUAL: VAGONES «PARTICULARES» Y VAGONES EXPLOTADOS POR UNA EMPRESA FERROVIARIA	71
1. El concepto de «vagón particular» con anterioridad a la entrada en vigor del Protocolo de Vilna	72
2. El concepto de «vagón particular» en la actualidad	75
2.1. El vagón como vehículo (ferroviario)	76
2.2. La titularidad del vagón.....	78
2.3. Hacia una definición moderna del vagón particular	79
3. Vagones «red».....	80
II. LA ADMISIÓN DEL VAGÓN AL TRÁFICO: VALIDACIÓN, AUTORIZACIÓN DE PUESTA EN SERVICIO Y AUTORIZACIÓN DE CIRCULACIÓN	81
1. Validación y autorización de puesta en servicio del material rodante ferroviario	81
2. Autorización de circulación del material rodante ferroviario.....	85
3. Valoración crítica de los procedimientos de validación y de autorización de circulación en Derecho español.....	87
4. Registro del material rodante ferroviario.....	92

CAPÍTULO III

SUJETOS IMPLICADOS EN LA UTILIZACIÓN DEL VAGÓN

I. EL POSEEDOR DEL VAGÓN	95
1. Cuestiones terminológicas	96
2. El concepto de poseedor del vagón.....	98
2.1. El poseedor del vagón como mediador en el transporte de mercancías.....	100
2.2. El poseedor del vagón como porteador.....	101
II. LA EMPRESA FERROVIARIA	104
III. EL ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS ...	106
IV. EL ARRENDATARIO DEL VAGÓN.....	108
1. El arrendamiento a medio y largo plazo	108
2. El arrendamiento a corto plazo	110
V. EL CARGADOR.....	111

SEGUNDA PARTE
LA UTILIZACIÓN DE VAGONES COMO ACTIVIDAD
ECONÓMICA AUTORREGULADA: EL CONTRATO
UNIFORME DE UTILIZACIÓN

CAPÍTULO IV
LA SITUACIÓN CON ANTERIORIDAD AL PROTOCOLO DE VILNA:
EL CONTRATO DE MATRICULACIÓN

I.	NATURALEZA JURÍDICA DEL CONTRATO DE MATRICULACIÓN...	121
	1. El contrato de matriculación como contrato de comodato.....	123
	2. El contrato de matriculación como contrato de arrendamiento	125
	3. El contrato de matriculación como contrato de depósito.....	126
	4. El contrato de matriculación como contrato de gestión de negocios ajenos.....	127
	5. El contrato de matriculación como contrato de transporte	128
	5.1. Naturaleza jurídica del vagón en relación con el contrato de transporte: mercancía o medio de transporte.....	129
	5.2. Efectos de la consideración del vagón como medio de trans- porte.....	135
	6. El contrato de matriculación como contrato marco de transporte	135
	7. El contrato de matriculación como contrato <i>sui generis</i>	136
II.	EL «ESTATUTO JURÍDICO» DEL VAGÓN PARTICULAR.....	137

CAPÍTULO V
EL NUEVO MARCO CONTRACTUAL UNIFORME
PARA LA UTILIZACIÓN DE VAGONES DE MERCANCÍAS

I.	INTRODUCCIÓN	139
II.	NATURALEZA JURÍDICA DEL CONTRATO UNIFORME DE UTILI- ZACIÓN	141
	1. El Contrato Uniforme de Utilización como contrato plurilateral	144
	1.1. Particularidades respecto de la celebración del contrato: la ad- hesión a contrato de estructura abierta.....	146
	1.2. Particularidades respecto de la estructura organizativa y patri- monial	148
	1.3. Particularidades respecto de la modificación del CUU.....	154
	1.4. Particularidades respecto de la denuncia del contrato y la exclu- sión de contratantes.....	155
	2. El Contrato Uniforme de Utilización como contrato preliminar	157
	2.1. El Contrato Uniforme de Utilización como contrato preliminar sinalagmático.....	158
	2.2. El Contrato Uniforme de Utilización como contrato preliminar unilateral, promesa de contrato o contrato de opción.....	162
	2.3. El Contrato Uniforme de Utilización como <i>pactum de contra-</i> <i>hendo</i> en sentido lato	163

	<u>Pág.</u>
2.4. Contenido de la obligación de contratar en relación con la pluralidad de empresas parte en el Contrato.....	167
2.5. Consecuencias derivadas del incumplimiento de la obligación convencional de contratar	171
3. El Contrato Uniforme de Utilización como marco regulador supletorio de carácter privado.....	172
3.1. El contenido del Contrato Uniforme de Utilización como condiciones generales de la contratación.....	174
3.2. El contenido del Contrato Uniforme de Utilización como reglas y usos uniformes para la utilización de vagones de ferrocarril...	177
3.3. El Contrato Uniforme de Utilización como contrato normativo privado o contrato marco	179
3.4. El Contrato Uniforme de Utilización como contrato preliminar mixto.....	186
4. Sobre la eficacia del Contrato Uniforme de Utilización cuando el vagón es entregado por una persona distinta de su poseedor	187
III. CONSIDERACIONES CRÍTICAS SOBRE LA ESTRUCTURA DEL CONTRATO UNIFORME DE UTILIZACIÓN	189
IV. LA EXTINCIÓN DEL CONTRATO	190
V. LA LICITUD DEL CONTRATO UNIFORME DE UTILIZACIÓN A LA LUZ DEL DERECHO EUROPEO DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA.....	192
1. Transporte ferroviario y Derecho de defensa de la competencia	192
2. El Contrato Uniforme de Utilización en el marco del Reglamento núm. 169/2009	196

TERCERA PARTE LA UTILIZACIÓN DE VAGONES AL AMPARO DEL CONTRATO UNIFORME DE UTILIZACIÓN

CAPÍTULO VI NATURALEZA JURÍDICA DEL CONTRATO DE UTILIZACIÓN

I. SUPUESTO DE HECHO: HIPÓTESIS DE UTILIZACIÓN DE VAGONES EN EL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR FERROCARRIL...	202
1. Uso del vagón por parte de su poseedor	202
2. Cesión del uso del vagón a un tercero	203
3. Hipótesis no contempladas.....	204
II. ANÁLISIS FUNCIONAL: OBJETO Y CAUSA DEL CONTRATO	207
1. Distinción de figuras afines	210
1.1. El contrato de arrendamiento de medios de tracción ferroviaria.	210
1.2. El contrato de tracción ferroviaria.....	211
2. Figuras afines en otros modos de transporte.....	212
2.1. El contrato de remolque marítimo.....	212

	<i>Pág.</i>
2.2. El contrato de remolque y de remolque de empuje en vías de navegación interior.....	216
2.3. El contrato de remolque terrestre	217
3. El contrato de utilización como contrato de obra	218
3.1. La obligación de desplazar el vagón	218
3.2. Desplazamiento y precio debido por el poseedor.....	220
3.3. El desplazamiento como obligación de medios o de resultado...	222
3.4. El contrato de utilización como contrato de remolque ferroviario.....	225
4. El contrato de remolque ferroviario, ¿es un contrato de transporte?...	226

CAPÍTULO VII

OBLIGACIONES DE LAS PARTES Y DOCUMENTACIÓN DEL CONTRATO

I. FORMACIÓN DEL CONTRATO Y PARTES CONTRATANTES	231
II. OBLIGACIONES DE LAS PARTES	234
1. Obligaciones de la empresa ferroviaria.....	234
1.1. La obligación de contratar.....	235
1.2. Desplazamiento del vagón.....	242
1.3. Custodia del vagón	244
1.4. Deberes de información.....	246
1.5. Constatación de averías y de accesorios perdidos	246
2. Obligaciones del poseedor.....	248
2.1. Autorización de circulación y mantenimiento del vagón.....	249
2.2. Aseguramiento del vagón	250
2.3. Entrega del vagón a la empresa ferroviaria	251
2.4. Pago de la contraprestación.....	252
III. DOCUMENTACIÓN DEL CONTRATO	253

CUARTA PARTE

LA RESPONSABILIDAD EN LA UTILIZACIÓN DE VAGONES AJENOS

CAPÍTULO VIII

FUNDAMENTO Y EXTENSIÓN DE LA RESPONSABILIDAD DE LA EMPRESA FERROVIARIA

I. RESPONSABILIDAD POR PÉRDIDAS Y AVERÍAS DEL VAGÓN.....	260
1. Periodo de responsabilidad	260
1.1. Inicio del periodo de responsabilidad	260
1.2. Final del periodo de responsabilidad	263
2. Fundamento de la responsabilidad	266
3. Hechos que desencadenan la responsabilidad de la empresa ferroviaria.....	272

	<u>Pág.</u>
3.1. Pérdidas	272
A) Pérdida del vagón.....	273
B) Pérdida de accesorios amovibles y de utillaje	276
3.2. Averías	277
4. Causas de exoneración de responsabilidad	278
5. Daño resarcible y cuantía de la indemnización	285
II. RESPONSABILIDAD POR RETRASO	291
1. Concepto de retraso	292
2. Fundamento de la responsabilidad, daño resarcible y cuantía de la indemnización.....	295
III. RESPONSABILIDAD POR PÉRDIDAS, AVERÍAS Y RETRASOS EN RELACIÓN CON LA MERCANCÍA TRANSPORTADA.....	300

CAPÍTULO IX
**LA RESPONSABILIDAD POR DAÑOS CAUSADOS POR EL VAGÓN
Y CUESTIONES ACCESORIAS A LA RESPONSABILIDAD
EN LA UTILIZACIÓN DE VAGONES AJENOS**

I. RESPONSABILIDAD POR DAÑOS CAUSADOS POR EL VAGÓN	307
1. Responsabilidad por daños causados a la empresa ferroviaria.....	309
2. Responsabilidad por daños causados a terceros	311
3. Daño resarcible y cuantía de la indemnización	313
II. RESPONSABILIDAD POR DAÑOS CAUSADOS POR LOS AUXILIARES	314
III. CONCURRENCIA DE ACCIONES DE RESPONSABILIDAD CONTRACTUAL Y EXTRA CONTRACTUAL	318
IV. COMPETENCIA JUDICIAL Y PRESCRIPCIÓN DE ACCIONES	321
BIBLIOGRAFÍA	325

PRÓLOGO

Un prólogo supone, muchas veces, una carta de presentación del autor en la comunidad científica. En el caso de Achim Puetz, ello probablemente resulte superfluo, pues el autor es ya conocido y atesora una producción ya ciertamente notable, en forma de artículos y capítulos en obras colectivas. No obstante, que ésta es su primera monografía como autor único, fruto de su tesis doctoral (con mención europea), defendida en diciembre de 2008 en la Universidad Jaume I de Castellón, ante un tribunal compuesto por los profesores Duque Domínguez (presidente), Díaz Moreno, Recalde Castells, Tullio, y Pulido Begines, quienes, por unanimidad, tuvieron a bien concederle la máxima calificación de «sobresaliente cum laude». Como director de dicha tesis me cabe el honor y la inmensa satisfacción de redactar estas líneas, no sólo por la obra en sí, sino, sobre todo, por tratarse del primero de mis doctorandos en lograr la colación del grado de doctor con una trayectoria ciertamente inusual y digna de ser puesta en valor.

Perfeccionista hasta el extremo, Achim Puetz da muestras de una soltura y destreza en el manejo de la lengua casi sonrojantes para quienes tenemos el castellano como idioma materno. Hasta tal punto es así, que la propia editorial no pudo por menos que felicitarle por el cuidado del original que les había sido remitido.

Pero el camino hasta aquí no ha resultado sencillo. Estudiante de Derecho en Mainz (Alemania), Achim optó por la Universidad Jaume I de Castellón en el marco del programa Erasmus. Lo que inicialmente iba a ser un curso académico se ha prolongado felizmente hasta la actualidad. Licenciado en Derecho por la Universidad castellanense, decidió optar por la carrera académica, logrando una beca de FPI de la Conselleria de Educación de la Generalitat Valenciana. Su trabajo y dedicación fueron claves en la puesta en marcha del Centro de Derecho del Transporte Internacional (CEDIT), en el que ha estado muy directamente involucrado y del que ahora es secretario. Todo eso no le impidió sacar tiempo para dedicarse a los estudios de la licenciatura en Traducción e Interpretación. En la actualidad, Achim Puetz se desempeña como personal investigador contratado de la Universidad Jaume I.

Lo anterior da fe de que Achim Puetz es un trabajador infatigable y persona en quien se puede tener la confianza de que cumplirá (lo que los ingleses llaman reliable). Pero hablemos de la monografía. Notablemente reformulada y debida-

mente reposada, la tesis se publica ahora bajo el título de «Derecho de Vagones. Régimen jurídico-privado de la utilización de vagones de mercancías en tráfico ferroviario». Ciertamente, del mismo se extrae sin esfuerzo que nos hallamos ante una obra para un sector de público muy determinado, sobre un tema que bien podríamos decir es de altísima especialización.

Como ya he dicho, si el Derecho del transporte en general es —o más bien era hasta hace no mucho— un campo tradicionalmente poco trabajado, el del transporte ferroviario sigue siendo un ámbito poco estudiado, y menos desde una perspectiva jurídico-privada. Tributario del trabajo pionero del profesor Sánchez Andrés (prácticamente el único asidero del que disponía el autor cuando empezó su trabajo), Achim Puetz fue construyendo su laboriosa tesis partiendo del complejo sistema de fuentes normativas en el sector ferroviario (capítulo primero). A partir de ahí, la obra se ocupa de definir el objeto (con especial detenimiento en lo que deba entenderse hoy por «vagones particulares») y los sujetos implicados, tratando de delimitar las no siempre claras posiciones respectivas del poseedor del vagón, empresa ferroviaria, administrador de infraestructuras ferroviarias, arrendatario del vagón y cargador (capítulo tercero). Se trata, además, de una cuestión que puede generar especiales problemas para el privatista, y que está especialmente bien tratado en la monografía.

Si la primera parte de la obra se destina a estos aspectos generales, la segunda parte se centra en una cuestión que es objeto de no poco debate, como es la naturaleza del contrato uniforme de utilización (tras pasar revista al contrato de matriculación vigente antes del Protocolo de Vilnius). Sin duda, el capítulo quinto constituye el bloque nuclear del trabajo. En él se desgranar las diversas opciones que se antojan como más plausibles para explicar la naturaleza de dicho contrato (como contrato plurilateral, preliminar o como marco regulador supletorio), sometiéndolas a escrutinio crítico, siempre con argumentos muy sólidos. El capítulo termina, en fin, con un análisis de la compatibilidad de este tipo de contratos con el Derecho europeo de defensa de la competencia.

La parte tercera de la monografía se dedica a analizar la posterior utilización y explotación de vagones bajo la cobertura de un contrato uniforme de utilización. Necesariamente ha de plantearse el autor, una vez más, cuál es la naturaleza jurídica que mejor se adapta a las particularidades de este tipo de contratos, cuando de lo que se trata es del transporte de mercancías (capítulo sexto). Particular importancia reviste el apoyo que en este análisis pueden suministrar figuras hasta cierto punto afines en otros medios de transporte, como es el contrato de remolque.

Tras estudiar asimismo las obligaciones de las partes del contrato de utilización de vagones (empresa ferroviaria y poseedor) y los documentos del mismo (capítulo séptimo), la cuarta y última parte de la monografía se ocupa de las cuestiones de responsabilidad. Y ello tanto de la responsabilidad en que puede incurrir la empresa ferroviaria (fundamentalmente por pérdida o variación de los propios vagones), como la responsabilidad causada a terceros por los propios vagones.

No puede negarse que la monografía de Achim Puetz es extremadamente dogmática, en el mejor sentido de la palabra. No en vano, buena parte de ella

versa sobre cuestiones que tienen que ver con la naturaleza jurídica de las figuras que analiza. En este sentido, podría decirse que es «muy teórica». Ciertamente es así, pero ello no supone desdoro alguno del trabajo, antes al contrario. De alguien que se dedica buen número de años a estudiar, casi a tiempo completo, una institución jurídica tan compleja, pero al tiempo tan específica como son los vagones particulares y los contratos que giran en torno a los mismos, lo mínimo que cabe esperar es que el resultado del trabajo sea sólido, teórico y dogmático. Sólo así puede garantizarse que el resultado supondrá un avance para el estado del conocimiento en la materia y asegura que el dinero público invertido en la formación del autor está bien empleado. Entiendo que ésa debe ser la función de una tesis doctoral de primer nivel. Y ésta, sin duda, lo es. Son obras de esta clase las que pueden hacer que, con posterioridad, los aplicadores del Derecho (fundamentalmente abogados y jueces) puedan adoptar decisiones más fundadas.

En definitiva, no me queda sino felicitar muy sinceramente a Achim Puetz, por estos años de sacrificio y trabajo serio, así como por su diligencia y buen hacer en la Universidad, de las que nos beneficiamos todos aquellos que tenemos la suerte de tenerle a nuestro lado. A partir de ahora será la comunidad científica la que deba valorar la bondad del trabajo que se pone a su disposición.

En Castellón, a 6 de mayo de 2012.

Fernando MARTÍNEZ SANZ

PRESENTACIÓN

El presente trabajo está basado en el contenido de mi tesis doctoral que, bajo el título *Régimen jurídico de la utilización de vagones particulares en tráfico ferroviario*, presenté en la Facultad de Ciencias Jurídicas y Económicas de la Universitat Jaume I de Castellón el 4 de diciembre de 2008, ante un tribunal formado por los profesores D. Justino F. Duque Domínguez, D. Leopoldo Tullio, D. Alberto Díaz Moreno, D. Andrés Recalde Castells y D. Juan Luis Pulido Begines. Vaya por delante mi agradecimiento a todos ellos por sus críticas y observaciones, que me han sido muy útiles a la hora de revisar el texto para su posterior publicación. Agradecimiento que quiero hacer extensivo a los profesores D. Carlos Ferreira de Almeida, D. Massimo Deiana y D. Massimiliano Piras, que se encargaron de elaborar con prontitud y rigor los informes preceptivos para la obtención de la mención especial de doctorado europeo.

La revisión del texto original se hizo necesaria, no sólo para incorporar las observaciones y sugerencias manifestadas por los miembros del tribunal, sino también para ampliar el objeto de estudio, aprovechando el hecho de que la antigua regulación aplicable a los vagones particulares haya servido, en buena medida, como modelo a la hora de disciplinar la utilización de cualquier tipo de vehículo ferroviario desprovisto de tracción por parte de quien no es su poseedor registral. De esta forma, ha podido abarcarse, desde una perspectiva eminentemente iusprivatista, buena parte del campo de estudio que ha venido en llamarse «Derecho de vagones», cubriendo también aquellos supuestos —muy frecuentes en la práctica— en que un vagón matriculado a nombre de una empresa ferroviaria determinada es acarreado por otra para realizar transportes de mercancías por ferrocarril.

En este sentido, cabe afirmar que los vagones de mercancías son vehículos ferroviarios fácilmente intercambiables. No puede sorprender, por ello, que sean utilizados con frecuencia por parte de empresas ferroviarias distintas de su titular. Como consecuencia de la paulatina liberalización del sector ferroviario, debía revisarse el marco regulador vigente hasta fechas recientes y se incorporó un Anexo específico al COTIF en su versión tras la entrada en vigor del Protocolo de Vilna de 1999, las Reglas Uniformes relativas a los contratos de utilización de vehículos en tráfico internacional por ferrocarril (RU CUV). A su amparo se elaboró, en el seno de diversas asociaciones de empresas ferroviarias y poseedo-

ras de vagones de mercancías, un acuerdo uniforme que representa uno de los ejemplos más destacados de una regulación privada *praeter legem* en Europa. Y es que el llamado Contrato Uniforme de Utilización —un contrato plurilateral que, salvo pacto en contrario, disciplina las relaciones futuras entre aquellos poseedores de vagones y empresas ferroviarias que hayan declarado su adhesión al mismo— cuenta con más de 600 firmantes que reúnen alrededor de 700.000 vagones de mercancías. Sobre la base del tenor de sus cláusulas, el texto analiza la naturaleza jurídica del propio Contrato Uniforme y la del concreto contrato de utilización del vagón que se celebre a su amparo, las obligaciones de las partes y la responsabilidad que incumbe a cada una de ellas en caso de daños en el vagón o causados por éste a la contraparte en el contrato o a terceros.

No quiero finalizar estas líneas sin expresar mi agradecimiento a todas aquellas personas e instituciones que han hecho posible que este libro vea la luz. Quisiera dar las gracias, en primer lugar, a mi maestro y director de tesis, el profesor Fernando Martínez Sanz, por la confianza que ha depositado en mí y por todo el apoyo que me ha brindado desde que iniciara mis estudios de doctorado en la Universitat Jaume I. Su entrega y dedicación, su rigor científico y su entusiasmo por la investigación son para mí un ejemplo a seguir.

Debo agradecer, en segundo lugar, el apoyo recibido de diversas instituciones españolas y extranjeras, sin el que no hubiera sido posible culminar con éxito el proyecto de tesis doctoral. En este sentido, quiero manifestar mi gratitud a la Conselleria d'Educació de la Generalitat Valenciana que, mediante la concesión de una beca de formación de personal investigador (expdte. CTBPRB/2003/78), posibilitó mi formación predoctoral y fomentó la investigación en el tema objeto de estudio a través del otorgamiento de varias ayudas para estancias en centros de reconocido prestigio en el extranjero. Quiero dar las gracias, asimismo, al Dr. Gerfried Mutz, a la sazón director general adjunto de la OTIF, por sus valiosas sugerencias a la hora de perfilar el tema de tesis; al Prof. Dr. h.c. mult. Reinhard Zimmermann, quien me facilitó el acceso a los inmensos fondos del Max-Planck-Institut für ausländisches und internationales Privatrecht de Hamburgo; al Prof. Dr. Ingo Koller, quien me acogió en su cátedra de la Universidad de Ratisbona, y al Prof. Dr. Matthias Habersack, en cuya cátedra de la Universidad de Tubinga pude actualizar parte del material bibliográfico extranjero utilizado para la elaboración de la tesis. No en último lugar, la ampliación y puesta al día del texto original ha sido posible gracias a la concesión, por parte del entonces Ministerio de Ciencia e Innovación, del proyecto de investigación «Manifestaciones de la autonomía de la voluntad en la articulación de un transporte más eficiente: formularios, receptáculos, intermodalidad» (DER2009-14735-C02-01), marco en el cual se inscribe la presente publicación.

Danken möchte ich insbesondere auch meinen Eltern, meinem Bruder Jörg und seiner Familie, die mich bei allen meinen Entscheidungen bedingungslos unterstützt haben, auch damals, als ich beschloss, vorerst endgültig in Spanien zu bleiben. Ich kann mir vorstellen, dass es nicht immer einfach ist, ein Mitglied der Familie so weit von zu Hause weg zu wissen. Daher auch an dieser Stelle: Vielen Dank für alles! Junto a ellos son muchas las personas que han estado a mi lado durante estos últimos años. Ante todo quiero dar las gracias al profesor

Andrés Recalde, a la profesora M.^a Victoria Petit y a los demás miembros del Departamento de Derecho Privado, por sus consejos y disponibilidad; pero no quiero cerrar estas líneas sin agradecer a mis amigos —sobre todo a Carlos Vidal y a los que, compañeros además de amigos, me han acompañado en este viaje: Marta Mundo, Michelle Mediel, Lorena Sales, José Huguet y Marta González— que hayan sabido perdonar mis altibajos y cambios de humor, y que sigamos siendo amigos, después de todo.

Castellón de la Plana, marzo de 2012.

Achim PUETZ
Departamento de Derecho Privado
Universitat Jaume I

CAPÍTULO I

DELIMITACIÓN DEL OBJETO DE ESTUDIO Y SISTEMA DE FUENTES NORMATIVAS

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 comunicación¹, similar a las carreteras. Las empresas ferroviarias podían acceder, en su caso, por medio de una concesión administrativa², 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, en aras de 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 1877³.

¹ Vid. A. SÁNCHEZ ANDRÉS, «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; F.-M. SÁNCHEZ GAMBORINO, «Comentarios a la nueva reglamentación de vagones particulares», *Revista de Derecho Mercantil (RDM)*, núm. 74 (1959), p. 342. Para la situación —similar— en otro país de nuestro entorno cfr., 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 puede verse, M. HÖLTZEL, «Die rechtliche Natur der Eisenbahn-Wagenmiete», *Eisenbahnrechtliche Entscheidungen (E.E.)*, vol. XVI (1900), pp. 349 y ss.

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

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

A causa de las importantes dificultades financieras de las empresas ferroviarias después de la Guerra Civil, entre otros motivos ⁴, 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 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) ⁵ como prestador monopolístico 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 del transporte ⁶, al menos desde que a mediados del siglo XX surgiera el camión como medio para el desplazamiento de mercancías y el transporte por carretera se convirtiera rápidamente en el modo más utilizado. Todavía hoy, y a pesar de la adopción de políticas claramente favorecedoras de todos aquellos modos que pudieran llegar a representar una alternativa viable al transporte por carretera, la tasa de utilización del ferrocarril se encuentra en niveles demasiado bajos, situándose alrededor del 10 por 100 en el interior de la Europa de los 27 ⁷.

⁴ 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, J. GARCÍA PÉREZ, *Régimen jurídico...*, cit., pp. 92 y ss.

⁵ Se trata de una cuestión de índole eminentemente iuspublicista, de interés menor para el presente estudio. Para un detenido análisis puede consultarse, entre otros, J. BERMEJO VERA, «La nacionalización ferroviaria de 1941», *Revista de Administración Pública (RAP)*, núm. 72 (1975), pp. 73 y ss., en particular, 81 y ss.; J. GARCÍA PÉREZ, *Régimen jurídico...*, cit., pp. 77 y ss.; *id.*, «Régimen jurídico del ferrocarril en España desde sus orígenes hasta el siglo XXI (I/II)», *Anales de la Mecánica y Electricidad*, nov.-dic. 2006, p. 52; A. OLMEDO GAYA, «La evolución histórica de la normativa del transporte ferroviario en España», en J. GUILLÉN CARAMÉS (dir.), *El régimen jurídico del sector ferroviario. Comentarios a la Ley 59/2003, 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, BROCKDORFF, «Die Übernahme von preußischen Privat-Eisenbahnen durch das Reich», *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*, I. E. ARCENEGUI y L. M. COSCULLUELA, «La empresa nacional Iberia y la nacionalización del transporte aéreo», *RAP*, núm. 58 (1969), pp. 353 y ss.

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

⁷ Así, la DG TREN en su *Statistical Pocketbook: EU Transport in Figures*, 2011, p. 32. De acuerdo con estos datos (referidos al año 2009), el *modal split* se presentaría de la siguiente forma: carretera: 46,6 por 100; ferrocarril: 10 por 100; navegación fluvial: 3,3 por 100; tuberías (*pipelines*): 3,3 por 100; marítimo: 36,8 por 100; aéreo: 0,1 por 100. España, con una tasa interanual del -28 por 100 entre 2008 y 2009 (eso sí, referido a toneladas/kilómetro), es —de entre los Estados miembros más grandes de la Unión— el país que peores resultados cosecha (cfr., p. ej., las tasas de Alemania [-17,1 por 100], Francia [-20,8 por 100], Italia [-25,3 por 100] o el Reino Unido [-14,8 por 100]).