

LAS AGENCIAS DE TRANSPORTE DE MERCANCÍAS Y SU CONFIGURACIÓN JURÍDICA ⁽¹⁾

Luis Manuel Piloñeta Alonso

Con su venia

Mis palabras iniciales en este acto son expresión de los sentimientos que me dominan en estos momentos de dolor por los que atraviesa la Universidad y que tanto nos han afectado a todos, a la sociedad entera. Cuando fue investido Doctor Honoris causa por esta Universidad el gran maestro que preside este Tribunal, pronunció unas palabras que renuevan hoy su valor permanente. Consideraba entonces el profesor Uría que la lección mejor que le habían dado sus maestros ovetenses fue la de pensar que «el ser humano sólo puede sentirse hombre cuando acierte a creer y vivir, en paz y convivencia, un sistema de normas que funda íntimamente la libertad con la justicia». Libertad con justicia, dentro de la paz y de la convivencia, como fines primarios del Estado, estos fueron los grandes y nobles ideales que marcaron la vida de Francisco Tomás y Valiente, el admirable universitario y hombre público que la barbarie nos acaba de arrebatar y ante cuya figura yo me inclino con un reconocimiento que sale de las raíces mismas de mi ser y de mis creencias.

Desde este homenaje al maestro que hemos perdido, paso a ocuparme del objeto propio de mi intervención.

1. Son más de una las razones que avalan la elección del tema objeto de esta tesis doctoral. Hace ya bastantes años que el profesor Don Aurelio Menéndez, haciendo balance de nuestros estudios en el campo de la contratación mercantil, reconocía que la doctrina española no había sido especialmente pródiga en sus aportaciones a este sector y que, si bien se advertía (ya entonces) un mayor interés de los estudiosos por tales cuestiones, la atención hacia unos y otros contratos tenía distinta suerte. «Tomando como ejemplo –decía– alguna de las modalidades especialmente representativas del Derecho Mercantil moderno se puede afirmar que, mientras ciertos contratos, como los de seguro y los bancarios, van siendo objeto de una estimable consideración [...], otros sectores, como el de transporte, están esperando todavía un tratamiento en consonancia con su importancia en el tráfico actual».

Han transcurrido más de treinta años y el progreso de nuestros estudios en materia contractual

¹ Discurso de lectura de la tesis doctoral *Las Agencias de Transporte de Mercancías*, defendida en el aula magna de la Facultad de Derecho de la Universidad de Oviedo el diecisiete de febrero de mil novecientos noventa y seis.

(sobre todo en los sectores que han experimentado profundas remodelaciones legislativas) ha sido inmenso. Sin embargo, es un hecho patente que las palabras del profesor Menéndez continúan hoy plenamente vigentes en lo que se refiere al contrato de transporte, que sigue aguardando «un tratamiento en consonancia con su importancia en el tráfico actual». En contraste con el desarrollo de nuestra doctrina en el campo de los transportes marítimos y, aunque menor, en el de los transportes aéreos, la que podemos denominar *parte general* del contrato de transporte y los transportes terrestres no cuentan, entre nosotros, con aportaciones doctrinales comparables a las existentes (desde hace años) en otros países. No existen en España obras como las de Josserand y Rodière en Francia, Asquini en Italia o Helm y Basedow en Alemania (por citar nombres clásicos). Hace algunos años, se produjo una primera aproximación al estudio riguroso del contrato de transporte pero, por azares del destino, aquellas prometedoras reflexiones no prosiguieron. Así es que, por ahora, tan sólo disponemos de los trabajos, sin duda estimables, de algunos juristas prácticos, aunque carentes del rango científico alcanzado por la doctrina extranjera más acreditada.

Al interés general que presenta el tema, dentro del campo del Derecho de transportes en que se inserta, se une su propia y específica relevancia, tanto económica como jurídica. En efecto, desde la perspectiva económica, las agencias de transporte por carretera constituyen (como es notorio) un instrumento fundamental del tráfico. El porcentaje de cargas contratado por estos empresarios alcanza niveles tan elevados que puede afirmarse sin error que una paralización de los mismos conllevaría de inmediato la parálisis del transporte. Desde el punto de vista jurídico, el análisis de la posición de las agencias en nuestro Ordenamiento ofrece el interés de ser un tema no tratado adecuadamente por la doctrina, debido (sobre todo) a la tesis mantenida en su día (desde la primer edición del *Curso*) por el siempre recordado maestro Don Joaquín Garrigues. A este respecto, yo diría que con el precepto fundamental del Código en materia de comisionista de transportes (el artículo 379) ha ocurrido lo mismo que con el artículo 286, relativo al factor. En ambos casos, fue determinante del fenómeno producido la postura mantenida por el profesor Garrigues: la interpretación *germánica* del artículo 286 y la interpretación *afrancesada* del artículo 379. Es de resaltar que el error en la interpretación de estos preceptos haya sido desvelado por otro gran maestro, el profesor Don Jesús Rubio. En relación al factor notorio, el profesor Rubio señalaba la deuda del Código del 29 con el Capítulo IV del *Comercio terrestre* de Hevia Bolaños, dejando abierta así una puerta por la que supo penetrar con inteligencia el profesor Menéndez para ofrecernos (en su conocido trabajo sobre los auxiliares del empresario) la verdadera y nacional interpretación del artículo 286. Fue también el profesor Rubio el que, en una página maestra extrañamente olvidada por la mayoría de la doctrina, expuso el verdadero sentido del artículo 379. Hay, pues, razones más que sobradas para que yo deje constancia desde este mismo momento de la deuda científica que mi investigación tiene contraída con las enseñanzas del profesor Rubio, a cuya memoria dedico un homenaje bien sentido de admiración por su talento de jurista, reconocido por todos.

2. El conocimiento a fondo de la función económica de la figura y el contacto con la práctica siguen constituyendo presupuestos indeclinables de cualquier investigación jurídico-mercantil. Consciente de ello, he partido en todo momento de la realidad del tráfico, buscando en el mercado los problemas fundamentales que plantea la actuación de las agencias de transporte. He querido huir de la especulación y de la tiranía de las «grandes» construcciones, contrastando cada hipótesis con la realidad de los hechos y tomando como punto de referencia lo que ocurre en el mercado. Con este objeto, he mantenido múltiples contactos con empresarios, reuniendo un importante fondo documental cuyo manejo ha sido decisivo para la investigación. El conocimiento de la realidad económica me ha permitido además realizar un análisis crítico de la regulación positiva de la institución.

Al propio tiempo, no he querido renunciar a las enseñanzas del método histórico, tan útil (a veces) para valorar el sentido y alcance de la normativa vigente, especialmente cuando la misma no puede ser comprendida (como ocurre en el presente caso) sin partir de la realidad técnica y económica de los transportes terrestres en el momento de su promulgación. Por otra parte, también he recurrido al estudio de la figura en el Derecho comparado, no como «floresta puramente informativa» (en frase del maestro Don José Girón), sino para comprender adecuadamente la *reacción* que supuso el sistema español frente al precedente francés y tratar de calibrar el sentido de la orientación adoptada por la primera codificación alemana.

Por lo demás, me he esforzado en ofrecer una visión global de la institución, sin limitarme a las cuestiones relativas a su naturaleza jurídica y entrando a valorar diversos aspectos de su actuación en el mercado.

3. La figura del *intermediario* de transportes es muy antigua. Durante siglos, cuando el comercio se realizaba fundamentalmente por mar, la propia naturaleza de la navegación hacía inevitable la presencia en los puertos de *auxiliares* encargados de mediar en la contratación de las operaciones. Con el desarrollo del transporte terrestre, aparecieron también *intermediarios* cuyo cometido no era otro que el de superar los inconvenientes del tráfico en una época en que las vías y los medios apenas se diferenciaban de los históricos (malos caminos, tracción animal, carros y diligencias). Algunos comerciantes recurrían a *comisionistas* para que organizaran el traslado de sus mercancías, contratando porteadores y ocupándose de ellas en los diferentes puntos de tránsito. El protagonismo asumido en la práctica por estos *comisionistas de transportes* llevó a la jurisprudencia francesa anterior a la codificación a considerarlos responsables en todo caso de las faltas cometidas por los porteadores, superando así los postulados propios del contrato de mandato.

4. El Código de Comercio napoleónico, conocedor del protagonismo real de los comisionistas en la organización y el desarrollo de los transportes ya en aquella época, dedicó más atención a la disciplina

de éstos que a la de los portadores efectivos, hasta el punto de incluir en ella la regulación de la carta de porte. El Código tipifica la figura del comisionista de transportes por tierra y por agua, de un lado, y la del portador material, de otro. Pero luego somete a ambos a un régimen jurídico muy similar, si exceptuamos dos aspectos: La posibilidad concedida expresamente al comisionista de transportes de exonerarse de responsabilidad por pérdidas y averías, y la obligación impuesta al mismo de garantizar los hechos del comisionista intermediario al que dirige las mercancías. Ante este régimen legal, la mayoría de la doctrina francesa concibe la comisión de transporte como una modalidad del contrato de comisión, sometida por ley a un régimen agravado de responsabilidad. Según Rodière, en virtud de este contrato, un comitente confía a un comisionista la tarea de concluir por su cuenta los actos jurídicos y de hacer cumplir los actos materiales que comporta la realización de un transporte de mercancías.

Como consecuencia de esto, se atribuye al *commissionnaire de transports* un doble régimen de responsabilidad. En tanto que comisionista, responde frente a su comitente de las faltas que haya podido cometer en el cumplimiento de su cometido. Paralelamente, deviene garante de la ejecución del transporte y responde (en la misma medida que éste) de las faltas del portador a quien encomienda el traslado efectivo de la mercancía. Este es también el planteamiento seguido por las Condiciones Generales de la Federación francesa de comisionistas de transportes. Así pues, lo que en origen era una responsabilidad por pérdidas y averías (similar a la del portador) ha pasado a configurarse como un supuesto de responsabilidad legal por actos de otro. A pesar de ello, los autores reconocen la dificultad que supone muchas veces, en la práctica, distinguir entre la comisión de transporte y el transporte (propriadamente dicho), debido a que gran número de comisionistas de transportes asumen y prometen «ellos mismos» el traslado de los géneros.

5. El Código de Comercio General Alemán de 1861 va a adoptar una solución distinta de la francesa, teniendo en cuenta la posición asumida por el Código español de 1829. La influencia de nuestro primer Código en el alemán es patente si atendemos a la concepción amplia que en éste se mantiene de la figura del portador, cuya nota distintiva ya no es el hecho material del transporte, sino el compromiso de transportar (por sí o por medio de otros). Al propio tiempo, el Código alemán procedió a regular la figura del expedidor o *Spediteur* que se compromete a gestionar el envío de mercancías por cuenta y encargo de su comitente. Durante los trabajos preparatorios del Código, se discutió en torno a la conveniencia de imponer al expedidor el régimen de responsabilidad del comisionista de transportes francés, aunque acabó prevaleciendo la opinión de quienes consideraban que la construcción jurídica del negocio de expedición debía hacerse en el marco del contrato de mandato.

En esta misma línea, el vigente Código de Comercio alemán define al *Spediteur* como la persona que se dedica profesionalmente a gestionar expediciones de bienes a través de un portador o naviero, en nombre propio y por cuenta ajena. El contrato de expedición pertenece a la categoría general de los

contratos que tienen por objeto la gestión remunerada de negocios. En tanto que mandatario, el *Spediteur* responde de los daños causados al remitente por el incumplimiento de sus obligaciones contractuales, pero no de las faltas cometidas por las personas con quienes contrata en ejecución de su cometido, a menos que hubiera incurrido en *culpa in eligendo*.

Ahora bien, en la práctica, el Derecho dispositivo del Código ha quedado relegado a un segundo plano como consecuencia de la aplicación de las denominadas Condiciones generales de los expedidores alemanes, en las que se establece un régimen de responsabilidad más favorable para estos empresarios.

Consciente de que la labor de los expedidores no siempre se circunscribe a la mera gestión del transporte, el *HGB* declara aplicables a los mismos los derechos y las obligaciones de los porteadores en los supuestos de autoentrada, fijación de un precio global y acumulación de cargas. Por su parte, la jurisprudencia ha ratificado la vigencia de estos preceptos frente a las cláusulas de las Condiciones Generales que tratan de impedir la aplicación a los expedidores del régimen propio de los porteadores.

6. La disciplina legal de la comisión de transporte responde en los sucesivos textos legales italianos a la influencia primero francesa, luego española y, por último, alemana. En el vigente *Codice civile*, ha desaparecido como figura jurídica autónoma el *comisionista de transportes* de nuestro Derecho, pasando a considerarse un tipo más de porteador. Al propio tiempo, se ha tipificado la figura del *spedizioniere* o mandatario de transportes. La doctrina más reciente ha puesto de manifiesto que el expedicionista puro, tal cual aparece regulado en el Código, apenas se utiliza en la práctica (si se exceptúa el tráfico internacional).

En Bélgica, el legislador modificó en 1891 los preceptos del *Code de Commerce* relativos al comisionista de transportes para equipararlo en todo al porteador y someterlo a su mismo régimen jurídico. La asimilación entre ambas figuras ha sido valorada muy positivamente por la doctrina de aquel país (comenzando por el propio Van Ryn). Posteriormente, una Ley de 1967 vino a regular también la actividad del comisionista de expedición, que se encarga de gestionar la remesa de mercancías por cuenta de su comitente.

7. El análisis de nuestro sistema, a falta de otros antecedentes dignos de consideración, parte de la disciplina del Código de 1829. Al regular la figura del comisionista de transportes, nuestro primer Código no siguió la pauta marcada por el *Code* francés y declaró aplicables al mismo los derechos y las obligaciones de los porteadores. Conforme al tenor de su artículo 232, tan porteador es quien se obliga a efectuar el transporte con sus propios medios (porteador en sentido propio) como quien se compromete a hacerlo a través de otros (comisionista de transportes). Es de *justicia* destacar la valoración tan aguda

y certera del profesor Rubio al poner de manifiesto la originalidad en este punto del Código de Sáinz de Andino, demostrando una vez más su superioridad respecto al Código francés, el cual no había entendido que «lo esencial a la naturaleza del porteador es la asunción del transporte, con independencia de que lo realice directamente o por medio de otros, esto es, que transporte o que haga transportar».

8. El Código de Comercio vigente no contiene en este punto innovación sustancial alguna respecto al derogado, cuyo precepto fundamental en materia de comisión de transporte reproduce a la letra. No obstante, se advierte un cierto confusiónismo en la doctrina y en la jurisprudencia a la hora de interpretar el contenido de las disposiciones relativas al comisionista de transportes. El primer factor de confusión fue la introducción en el Código del actual artículo 275, que muchos autores han considerado aplicable a la comisión de transporte, lo mismo que el 379 (con el que se decía que entraba en contradicción). El segundo motivo de confusión en la valoración del sistema vigente se debe a la interpretación «afrancesada» hecha por Garrigues del referido artículo 379. El profesor Garrigues configura la comisión de transporte como una modalidad especial del contrato de comisión y al comisionista de transporte como un simple comisionista, sometido por Ley a una cláusula de garantía *tácita e inderogable*. De este modo, acoge uno de los argumentos empleados por la doctrina francesa para explicar la virtualidad de su propio sistema.

A pesar de la publicación, años después, de la obra de Rubio sobre la codificación del 29, la tesis del profesor Don Joaquín Garrigues acabó imponiéndose en la doctrina posterior, aunque no faltaron discrepancias dignas de relieve. En este sentido, es significativo el giro producido en el pensamiento del profesor Don Rodrigo Uría en orden a la distinción entre el comisionista encargado de remitir efectos a otro punto del artículo 275 y el comisionista de transportes del 379, que asume la obligación de realizar el transporte (aunque sea por medio de otros), constituyéndose en responsable de la operación.

Como hemos visto, la distinción entre el comisionista encargado de una expedición de mercancías y el comisionista de transportes no es exclusiva de nuestro Derecho y se da también en otros Ordenamientos como el alemán, el italiano, el francés o el belga. La razón de ser de esta dualidad de figuras contractuales debe buscarse (antes que en el carácter ocasional o accesorio de la mediación) en el diverso contenido de las obligaciones asumidas por tales empresarios.

Conforme a lo dispuesto en el artículo 379, los preceptos relativos al contrato de transporte terrestre vienen en aplicación tanto a quienes contratan hacer el transporte por sí, como a quienes se obligan a hacerlo por medio de otros, ya sea como *asentistas* de una operación particular y determinada o como *comisionistas de transportes y conducciones*. El comisionista de transportes no es un mero garante del cumplimiento efectivo de las obligaciones contractuales de otro, ni pasa a ocupar frente al cargador el lugar del tercero con quien contrata.

Su posición jurídica es la de un porteador que asume la prestación de transporte en su conjunto.

En efecto, no es dable afirmar que la obligación de transportar ha de ejecutarse precisamente por aquellos que la asumen y que han de ser los deudores quienes se encarguen de realizar *personalmente* todas y cada una de las prestaciones necesarias para el traslado efectivo de los bienes. Por regla general, la prestación de hacer asumida por un porteador tiene carácter *fungible* y no personalista. A menos que las partes hayan dispuesto otra cosa, la persona que se compromete a transportar siempre puede hacerlo por medio de colaboradores (dependientes o independientes). A efectos de la calificación jurídica del contrato, resulta en principio irrelevante quién haya sido el encargado de verificar el traslado. Lo que cuenta (como dice Asquini) es la asunción del «riesgo del transporte». De otro modo, no sería posible entender instituciones tan arraigadas en el tráfico como el transporte acumulativo o el subtransporte.

En nuestro Ordenamiento, el contrato de comisión de transporte participa, pues, de la naturaleza jurídica del contrato de transporte. No será distinto el contrato (como decía Martí de Eixalá) porque la persona encargada de trasladar las mercancías se sirva de otra u otras para hacerlo. La visión puramente contractualista del porteador se está imponiendo actualmente en todos los Ordenamientos. Los Tratados internacionales más recientes no dudan en atribuir la condición de transportista al empresario que asume contractualmente la obligación de transportar, con independencia de quién sea el encargado de conducir las mercancías hasta el lugar de destino.

9. La Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres denomina a las agencias de transporte a los comisionistas de transportes y conducciones del Código de Comercio. La legislación especial ha optado de este modo por una terminología más acorde con la utilizada habitualmente en la práctica. Siguiendo la pauta marcada por la legislación anterior, define a las agencias de transporte como «*empresas, individuales o colectivas, dedicadas a intervenir en la contratación del transporte público por carretera de viajeros o mercancías, en calidad de organizaciones auxiliares interpuestas entre los usuarios y los transportistas*». La actividad empresarial de las agencias se concreta en la contratación de operaciones de transporte, tanto en calidad de porteador como en la de remitente. Aunque la interpretación del texto legal no ofrece dudas, el Reglamento de desarrollo ha introducido un factor *distorsionante* al atribuir a las agencias la condición de *comisionistas en nombre propio*. Pero, en nuestro Ordenamiento, las agencias de transporte no son comisionistas de los porteadores, ni tampoco de los remitentes. El estudio de la práctica nos demuestra que estos empresarios contratan con unos y otros por su propia cuenta y riesgo, y no en calidad de comisionistas. Su función no es la de un mandatario que obra al dictado de su comitente, sino la propia de un empresario de transportes, que subcontrata con otros la ejecución de las operaciones. De hecho, por su conocimiento del mercado y su gran capacidad organizativa, las agencias controlan y dirigen la actividad de multitud de porteadores, que operan dentro de su red de transporte.

En consecuencia, además de ofrecer a sus clientes un servicio completo de transporte, desempeñan una importante labor de vertebración del mercado.

La noción legal incluye tanto a las agencias que operan en el tráfico de mercancías como a las que se dedican al transporte de personas. Sin embargo, la Ley y el Reglamento de Ordenación distinguen perfectamente entre las agencias de transporte de viajeros (cuyas funciones encomiendan a las agencias de viaje) y las agencias de transporte de mercancías. Por lo demás, aunque la Ley regula su actuación en el ámbito de los transportes por carretera, es consciente de que pueden intervenir en relación con otras modalidades de transporte. Así lo viene a reconocer el Reglamento cuando las autoriza para contratar no sólo servicios de transporte por carretera («tanto internos como internacionales»), sino también transportes por otros modos diferentes, respetando las *normas específicas* de éstos.

La Ley de Ordenación alude también a los transitarios, en tanto que *organizadores de los transportes internacionales y, en todo caso, de aquellos que se efectúen en régimen de tránsito aduanero*. Al igual que ocurre con las agencias, los transitarios asumen frente a los cargadores de la mercancía los derechos y las obligaciones de los portadores y responden del buen fin de las operaciones. En este sentido, son también comisionistas de transportes, aunque la Ley atiende únicamente a su actuación en el sector de los transportes por carretera (cuando es bien sabido que los transitarios operan también y principalmente en otros ramos).

10. El análisis de las relaciones que las agencias de transporte mantienen con los remitentes de la mercancía confirma su condición jurídica de portadores. La identidad entre las funciones de comisionista de transportes y de porteador efectivo es evidente si tenemos en cuenta que, en la práctica, muchas agencias disponen de vehículos propios con los que llevan a cabo el traslado de las mercancías durante una parte del trayecto, sin que ello afecte a su posición en el contrato. Otras veces, son los propios portadores quienes subcontratan con terceros la ejecución total o parcial de las operaciones.

En ocasiones, las agencias prestan a sus clientes un servicio continuado de transportes. En efecto, la especialización y el deseo de reducir costes hacen que muchas empresas renuncien al mantenimiento de su propia flota de vehículos y opten por sistemas de *logística* externa. Para ello, contratan con agencias las operaciones necesarias para el abastecimiento de sus factorías o la distribución de sus productos en el mercado.

Aunque el contrato de transporte tiene ordinariamente carácter consensual, en la práctica operativa de las agencias, su perfección suele supeditarse a la entrega de las mercancías, coincidiendo con la emisión de la carta de porte. Las cartas de porte utilizadas por las agencias son nominativas y no tienen carácter negociable; por lo general, se formalizan en impresos normalizados que constan de un original y varios duplicados. El tratamiento informático de estos documentos permite la transmisión de

su contenido, mediante el empleo de sistemas de *modem* o *teleproceso*. En la práctica, es muy frecuente también la utilización de albaranes o notas de entrega que la agencia presenta al destinatario para su firma en el momento de hacerle entrega de la mercancía. Lo que el Código planteaba como una excepción se ha convertido, de este modo, en regla general. Por lo demás, la obligación de suscribir la llamada declaración de porte (ahora en suspenso) no afecta a la validez ni a la eficacia misma del contrato y su omisión sólo acarrea la imposición de una sanción administrativa.

Por regla general, las agencias cobran a sus clientes una cantidad global por toda la operación, incluyendo no sólo los portes (propriadamente dichos) sino también el precio de los servicios complementarios que se hayan estipulado.

En cualquier caso, la contraprestación del remitente es independiente del precio que la agencia deba satisfacer al porteador o porteadores que llevan a cabo el traslado material de los efectos. La Administración somete determinados transportes a tarifas de obligado cumplimiento por las partes.

Las agencias operan normalmente en relación con todo tipo de cargas, aunque algunas se han especializado en el transporte de determinadas mercancías. La penetración de estos empresarios resulta especialmente intensa en el mercado de los transportes urgentes de paquetería (también llamados *courier*).

La obligación fundamental asumida por las agencias de transporte no es otra que el traslado efectivo de las mercancías desde el lugar de origen al de destino. Ahora bien, alrededor de esta obligación y en función de ella giran toda una serie de prestaciones de carácter instrumental. Entre los servicios llevados a cabo por las agencias destacan los de acondicionamiento de la mercancía, recogida y distribución a domicilio, carga y descarga, entrega contra reembolso (o contra la firma de documentos), contratación de seguros, despacho de aduanas, cumplimiento de determinadas formalidades administrativas, etc. El estudio de estas cuestiones nos sitúa ante el problema tradicional del seccionamiento de la operación. En principio, somos partidarios de integrar estos servicios en el cuadro general del contrato de transporte, de acuerdo con el postulado de unidad de causa.

El régimen de responsabilidad de estos empresarios coincide en todo con el del porteador efectivo (que es para el Código el prototipo de porteador). La única diferencia que, en su momento, presentó la disciplina contenida en el antiguo Reglamento tipo de agencias de transporte fue la relativa al establecimiento de un límite máximo de indemnización.

En la práctica procesal, no es infrecuente que el acreedor del transporte demande simultáneamente a la agencia y al porteador material, acumulando acciones de responsabilidad contractual y extracontractual. Lo que se pretende con ello no es otra cosa que garantizar el resarcimiento de los daños y perjuicios.

11. La relación entre las agencias y los porteadores efectivos no siempre puede configurarse como un verdadero contrato de transporte (entendido como arrendamiento de obra). La realidad y, en particular, determinados clausulados demuestran que las agencias no se limitan a subcontratar el traslado de las mercancías con uno o varios porteadores independientes, sino que intervienen activamente en la planificación y el desarrollo de las operaciones. La supremacía de la agencia en este tipo de relaciones puede llegar a anular la capacidad organizativa de los transportistas, haciendo que su prestación ya no sea de resultado sino de medios. La agencia se convierte, de este modo, en único responsable (en términos absolutos) de la operación, mientras el «porteador» efectivo aparece como un mero colaborador dependiente.

12. Por la propia índole de su actividad, las agencias de transporte precisan una infraestructura geográficamente amplia, con instalaciones en los principales lugares de tránsito y en las plazas de destino de las mercancías. Consciente de ello, el Reglamento las obliga a disponer de un establecimiento o local de negocio en las provincias donde prestan sus servicios, permitiéndoles optar entre la apertura de delegaciones propias y el mantenimiento de pactos de colaboración o corresponsalía con otras agencias. Los pactos de corresponsalía tienen carácter asociativo y, en sentido amplio, participan de la naturaleza de los contratos societarios.

13. Las agencias de transporte son empresarios sometidos por razón de su actividad a un estatuto propio y peculiar. La Ley de Ordenación ha reservado a los poderes públicos ciertas facultades de intervención y control sobre la actuación de las agencias; entre ellas, la exigencia de un determinado título de habilitación. La Ley autoriza también a la Administración para la adopción de *contratos tipo* que puedan venir en aplicación a falta de pactos entre las partes. Hasta la fecha no ha sido aprobado ninguno de estos condicionados generales, a pesar de los esfuerzos de la Dirección General del Transporte Terrestre, que ha procedido a la redacción de varios borradores (inspirándose unas veces en los preceptos de la Convención CMR y otras en las disposiciones del propio Código de Comercio).

Todo ello viene a poner de manifiesto la pobreza legislativa de nuestro Derecho de transportes, contenido básicamente en las disposiciones (centenarias) del Código de Comercio de 1885 y necesitado como pocos de una reforma en profundidad que permita su adecuación a la moderna realidad del sector. La reforma deberá operarse a través de la promulgación de una Ley reguladora del contrato, donde no se aluda ya entre los medios de transporte a las *caballerías* y a los *carruajes*.

Quedan, de este modo, expuestas las líneas fundamentales de mi trabajo de doctorado.

No puedo terminar este acto sin mostrar públicamente mi agradecimiento hacia cuantas personas me han brindado su apoyo, durante todos estos años. En primer lugar, a mis padres, que me han enseñado a apreciar la virtud del trabajo. Sin su afecto y su entrega no hubiera podido concluir esta tesis y nada me alegra tanto como poder ofrecérsela. A los profesores que con su ejemplo han sabido alentar mi vocación universitaria. A mis amigos y compañeros, por su apoyo y confianza. Entre todos, gracias muy especialmente a mi querido amigo el Dr. Muñoz Paredes, compañero de trabajo día a día durante estos años, a quien me unen tantos lazos y con quien comparto tantas ilusiones. Gracias también al profesor Immenga, que tan cortésmente me acogió en su Cátedra de la Universidad de Gotinga, durante ocho largos meses.

Deseo hacer extensivo este reconocimiento a los hombres de empresa que me han ofrecido su valiosa colaboración. En especial, debo destacar el apoyo recibido de Don Francisco Viejo Moreno, hasta el año pasado presidente de la Asociación Nacional de Empresas de Carga Fraccionada. Mi agradecimiento también para Don José Manuel Lara Sanz (de la Federación Española de Agencias de Transporte), Don Ovidio de la Roza (de la Asociación de Empresarios del Transporte y de Aparcamientos de Asturias) y Don Alberto Petrozzi (secretario general de la *Federazione Nazionale Spedizionieri italiana*).

He de agradecer asimismo la amable colaboración de Don Luis Pérez-Herrerín (antiguo presidente de la Junta Arbitral del Transporte de Asturias) y de Don Emilio Sidera (de la Dirección General del Transporte Terrestre).

Pero, ante todo, quiero dejar patente mi agradecimiento al profesor Muñoz Planas, maestro y amigo, con quien he contraído una deuda que jamás podré pagar. Don José María, han sido su generosidad y su tesón los verdaderos artífices de esta tesis, en la que Vd. ha puesto todo su empeño. Siempre he admirado su profunda formación jurídica y su talante universitario. Durante estos años he conocido también su gran calidad humana, y a su condición de hombre *sabio* puedo añadir la de hombre *bueno*, que sumadas hacen de Vd. un maestro para mí insuperable.

Agradezco a los miembros del tribunal (profesores Uría, Iglesias Prada, Gondra Romero, Sánchez Andrés y García Villaverde) su presencia en este acto de lectura, al tiempo que lamento la ausencia del profesor Carlón que, por motivos de salud, no ha podido formar parte del mismo (como era su deseo).

He trabajado con el noble propósito de integrarme en la Escuela Española del Derecho Mercantil. Quiero renovar en este acto mi compromiso con los valores universitarios que la inspiran y que puso en ella el maestro Garrigues: el trabajo y la honradez. Y soy consciente de que lo hago ante la máxima autoridad de esta Escuela, el querido maestro Don Rodrigo Uría, que me ha hecho el honor inmerecido de aceptar la presidencia de este tribunal. Es un gesto, Don Rodrigo, que no sé agradecer con palabras, propio de su talla humana y de su alto magisterio (iniciado tantos años ha en estas mismas aulas). Sólo espero llegar a ser algún día merecedor de esta muestra generosa e inapreciable de confianza.

Y nada más, solo me resta sino someterme al juicio de los profesores que componen este tribunal para cuantas cuestiones tengan a bien plantearme.

En Oviedo, a diecisiete de febrero del año de Gracia mil novecientos noventa y seis