

Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del contrato de transporte terrestre de mercancías.

Juan Carlos I, Rey de España

A todos los que la presenten vieren y entendieren. Sabed: Que las Cortes Generales han aprobado y Yo vengo en sancionar la siguiente Ley.

PREÁMBULO

I

La presente Ley tiene por objeto actualizar el régimen jurídico del contrato de transporte terrestre de mercancías tanto por lo que se refiere al transporte por carretera como por ferrocarril. En sentido estricto, esta Ley no venía obligada por la incorporación al Derecho español de directivas comunitarias. Sin embargo, pocos sectores existen más necesitados de reforma que el Derecho del transporte terrestre de mercancías. El Título VII del Libro II del Código de Comercio (artículos 349 a 379), en vigor sin apenas modificaciones desde el momento de la promulgación del Código en 1885, no estaba en condiciones de dar respuesta a las muy cambiantes necesidades del transporte actual. De hecho, en la práctica, tales preceptos del Código en la materia rara vez eran objeto de aplicación. Y es que el Derecho contractual del transporte ha venido siendo objeto en los últimos años de una actualización que empleaba una vía oblicua, como era la intervención de la Administración del Estado. Son muchos, en efecto, los ejemplos de normas de control u ordenación del sector del transporte en las que se contenían reglas de derecho privado-contractual. Si a ello se añaden las condiciones generales de la contratación de los transportes de mercancías por carretera establecidas por el Ministerio de Fomento mediante Orden de 25 de abril de 1997, se comprende la afirmación de que el Derecho codificado fuese escasamente aplicado en la práctica diaria del transporte.

Pero el anacronismo y el desfase del Código de Comercio en esta materia no son los únicos motivos que aconsejan proceder a la reforma del Derecho del contrato de transporte de mercancías. Ciertamente, la conveniencia de dicha reforma se refuerza, si cabe, por motivos de oportunidad histórica.

El primero de ellos tiene que ver con el transporte ferroviario. En efecto, no puede olvidarse cómo, en el ámbito ferroviario, la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario, abrió un nuevo escenario de liberalización, que bien requiere de un nuevo marco legal en lo que son las relaciones de derecho contractual. Es cierto que la liberalización, por el momento, no alcanza a todos los ámbitos del transporte ferroviario, y que la misma tardará algún tiempo en materializarse. Pero no lo es menos que conviene sentar un nuevo marco de relaciones contractuales en un entorno de apertura a la libre competencia.

El segundo de los motivos guarda relación con la reforma que se está llevando a cabo en otros modos de transporte. En efecto, parece una ocasión magnífica aprovechar el impulso que ha supuesto la tramitación de la Ley General de Navegación Marítima para acometer también la reforma del contrato de transporte de mercancías efectuado por otros modos, como pueda ser la carretera y el

ferrocarril. Con ello se obtendría una actualización de una parte importante del Derecho del transporte.

II

En cuanto al modelo de política legislativa que se ha tenido en cuenta a la hora de redactar la Ley, puede decirse que la misma adapta, en lo sustancial, el Derecho del contrato de transporte terrestre español al modelo que suponen los convenios internacionales en la materia, básicamente al Convenio de transporte internacional de mercancías por carretera (CMR) y a las Reglas Uniformes CIM/1999, siguiendo así el camino antes trazado por otros países europeos. La consideración que subyace a esta decisión es sin duda alguna la de reconocer que no resultan tan distintos, en el momento actual, el transporte internacional y el puramente interno, al que van destinados los preceptos de la presente Ley.

Ahora bien, si se tiene en cuenta que tales convenios distan de contener una regulación completa del contrato de transporte, no debe extrañar que la Ley no se limite a incorporar acríticamente las soluciones contenidas en dichos textos, sino que, en una medida muy elevada, presenta soluciones propias a muchos de los problemas que ofrece el transporte terrestre de mercancías. Sin embargo, sería erróneo pensar que la Ley implica una ruptura total con la tradición española en la materia. En un número importante de casos, las soluciones que se acogen en el nuevo texto legal son actualización de las que ya se acogían en el Derecho anterior, o suponen una actualización o reubicación normativa de las mismas. Es lo que ocurre, por ejemplo, con las obligaciones de carga, estiba, desestiba y descarga, contenidas hasta ahora en la Ley 16/87, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres (LOTT), o con la responsabilidad por paralización de los vehículos en el lugar de toma en carga o con la determinación de los límites máximos de responsabilidad del porteador por pérdidas, averías o retraso, igualmente contenidos en la Ley referida.

La Ley opta por regular unitariamente el contrato de transporte terrestre de mercancías en sus dos variantes, por carretera y por ferrocarril. En principio, los preceptos son comunes a ambos modos, sin perjuicio de ofrecer soluciones específicas para el transporte ferroviario de mercancías en los lugares oportunos, cuando ello resulta necesario o conveniente.

Aspecto básico de la regulación normativa para las partes, respetando siempre los contenidos imperativos y de orden público, es el relativo a su índole dispositiva general. Las partes, por ello, disponen de libertad contractual bien en los términos negociados individualmente o bien según las condiciones generales de adhesión más beneficiosas.

III

En cuanto al contenido de la regulación, puede afirmarse que la Ley adopta una estructura clásica de ordenación de las materias, actualizando no obstante algunas de las soluciones ofrecidas. Así, tras la determinación de los sujetos, se regula con detalle todo lo relativo al acondicionamiento y la entrega de las mercancías al porteador y a las obligaciones de carga y estiba. En esta materia no cabe recurrir a la experiencia del convenio CMR, que guarda silencio sobre dichas operaciones,

por lo que la solución que se consagra sigue de cerca la que hasta ahora se contenía en la LOTT, si bien se opta por eliminar la dicotomía entre carga completa y carga fraccionada. En su lugar, se establece una norma específica para los servicios de paquetería y pequeños envíos, atribuyendo, en principio, las labores de carga y descarga y, en todo caso, las de estiba y desestiba, al porteador.

Por el contrario, la Ley sigue muy de cerca los convenios CMR y CIM en lo que se refiere al derecho de disposición sobre las mercancías, así como en lo relativo a los impedimentos al transporte y a la entrega y al plazo de entrega. En este último punto, la Ley establece una solución diferenciada para el transporte por carretera y para el transporte por ferrocarril. Se trata de uno de aquellos concretos supuestos en que parece conveniente discriminar y ofrecer soluciones distintas para uno y otro modo de transporte.

No encuentra precedente en los convenios internacionales la regulación legal de la obligación de pago del precio del transporte. La Ley adopta aquí un planteamiento novedoso, en el que sin duda destaca la responsabilidad subsidiaria de pago que asume el cargador en aquellos casos en que se pacte el pago de los portes por el destinatario. Con ello se busca poner fin a ciertos abusos de la práctica cometidos en perjuicio de los legítimos intereses del porteador.

Una vez más, la influencia de los textos internacionales, fundamentalmente del CMR, se deja sentir muy profundamente en los preceptos dedicados a la responsabilidad del porteador por pérdidas, averías o retraso. Y es que, ciertamente, no se aprecian razones de peso para regular en términos muy distintos la responsabilidad del porteador en el ámbito internacional y en el nacional. Así, se acoge el mismo régimen de causas de exoneración, con la ya clásica distinción entre causas privilegiadas y ordinarias en atención a la existencia o no de facilidades probatorias.

En lo que se refiere a la determinación del punto más allá del cual el porteador deja de ser merecedor de las normas que excluyen o atenúan su responsabilidad, se hace referencia a que el daño o perjuicio haya sido causado por él o por sus auxiliares, dependientes o independientes, con actuación dolosa o con una infracción consciente y voluntaria del deber jurídico asumido que produzca daños que, sin ser directamente queridos, sean consecuencia necesaria de la acción.

IV

No cabe duda de que la determinación de los sujetos del transporte ha sido, en Derecho español, fuente de continuos problemas, tanto teóricos como prácticos, propiciados por una defectuosa regulación de tales cuestiones. No debe extrañar, por tanto, que la nueva Ley dedique especial atención a la determinación de los sujetos del transporte y, de modo muy particular, a los problemas que plantea la intervención en el transporte de varios sujetos.

Con ello se trata, por una parte, de clarificar la posición contractual de los transitarios, operadores de transporte, agencias de transporte y demás personas que intermedien en el transporte, consagrando, en líneas generales, la solución

que ya se ofrecía en la normativa de ordenación del transporte terrestre (y, en última instancia, también en el artículo 379 del Código de Comercio), que obligaba a tales intermediarios a contratar el transporte siempre en nombre propio y a asumir la posición del porteador. De otra parte, y ello constituye verdadera innovación, la Ley aborda la intervención de diversos sujetos por vía de subcontratación en el transporte y, de modo particular, la cuestión relativa a la determinación de las personas pasivamente legitimadas frente a las reclamaciones de responsabilidad, aportando seguridad jurídica en una materia notablemente litigiosa hasta el presente. Se consagra así definitivamente la posición del porteador efectivo.

Aunque breve, igualmente novedosa resulta la regulación que se contiene del contrato de transporte multimodal, cuando uno de los modos empleados sea el terrestre, prestándose especial atención a la responsabilidad por daños en las mercancías y fijándose una solución supletoria para aquellos casos en que no pueda determinarse la fase del trayecto en que sobrevinieron tales daños.

El contrato de transporte se concebía en el Código de Comercio de 1885 como un contrato-viaje, sin tener aparentemente en cuenta que, en gran parte de las ocasiones, los contratos son, en realidad, relaciones contractuales duraderas en el marco de las cuales se lleva a cabo una pluralidad de envíos, en los términos, condiciones y periodicidad que las partes acuerden. Estos contratos de transporte continuado son reconocidos ahora expresamente por la Ley, aunque el grueso de la regulación siga girando en torno a los contratos que tienen por objeto un envío concreto.

También incorpora la Ley a su articulado la regulación del contrato de mudanza, como transporte que recae sobre un objeto especial y que conlleva unas obligaciones accesorias igualmente especiales.

V

Se ocupa también esta Ley de señalar el plazo de prescripción de las acciones derivadas de los contratos de transporte, ajustándolo en la mayor parte de los supuestos a la regla general de un año contemplada en el Código de Comercio, aunque estableciendo reglas específicas de cómputo requeridas por las peculiaridades presentes en el desarrollo y finalización de las operaciones de transporte.

VI

Finalmente, en la disposición final primera de esta Ley, se reforma la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario, para cumplir los siguientes objetivos:

En primer lugar, colmar una laguna jurídica en relación con la infracción de los viajeros sin título de transporte, conducta hoy carente de tipificación legal como infracción administrativa.

Y en segundo lugar, liberalizar el transporte internacional de viajeros por ferrocarril, de acuerdo con lo exigido en la Directiva 2007/58/CE del Parlamento 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; directiva cuya incorporación al derecho interno español es obligado se produzca antes del 4 de junio de 2009, fecha límite para su transposición.

CAPÍTULO I. DISPOSICIONES GENERALES.

Artículo 1. Objeto.

El objeto de la presente Ley es la regulación del contrato de transporte terrestre de mercancías realizado por medios mecánicos con capacidad de tracción propia.

Artículo 2. Definición y régimen jurídico del contrato.

1. El contrato de transporte de mercancías es aquél por el que el porteador se obliga frente al cargador, a cambio de un precio, a trasladar mercancías de un lugar a otro y ponerlas a disposición de la persona designada en el contrato.
2. El contrato de transporte terrestre de mercancías se regirá por los Tratados internacionales vigentes en España de acuerdo con su ámbito respectivo, las normas de la Unión Europea y las disposiciones de esta Ley. En lo no previsto serán de aplicación las normas relativas a la contratación mercantil.

Artículo 3. Naturaleza dispositiva de la normativa.

Salvo expresa estipulación contraria de esta Ley o de la legislación especial aplicable, las partes podrán excluir determinados contenidos de esta Ley mediando el correspondiente pacto. También podrá ser así, respecto de las condiciones generales de los contratos de transportes cuando sus obligaciones resulten más beneficiosas para el adherente.

Artículo 4. Sujetos.

1. Cargador es quien contrata en nombre propio la realización de un transporte y frente al cual el porteador se obliga a efectuarlo.
2. Porteador es quien asume la obligación de realizar el transporte en nombre propio con independencia de que lo ejecute por sus propios medios o contrate su realización con otros sujetos.
3. Destinatario es la persona a quien el porteador ha de entregar las mercancías en el lugar de destino.
4. Expedidor es el tercero que por cuenta del cargador haga entrega de las mercancías al transportista en el lugar de recepción de la mercancía.

Artículo 5. Contratación del transporte en nombre propio.

1. Los contratos de transporte de mercancías se presuponen celebrados en nombre propio. Excepcionalmente podrá alegarse la contratación en nombre ajeno

cuando se acredite que así se había hecho constar de forma expresa y suficiente en el momento de contratar, indicado la identidad de la persona en cuyo nombre se contrata, y que la intermediación se realizó con carácter gratuito.

2. Los empresarios transportistas, las cooperativas de trabajo asociado dedicadas al transporte, las cooperativas de transportistas y sociedades de comercialización de transportes, los operadores y agencias de transporte, los transitarios, los almacenistas-distribuidores, los operadores logísticos, así como cualesquiera otros que contraten habitualmente transportes o intermedien habitualmente en su contratación, sólo podrán contratarlos en nombre propio.

3. La relación de las cooperativas de transportistas y sociedades de comercialización de transporte con el socio transportista que efectivamente realice el transporte se regirá por lo que al respecto se encuentre determinado en los estatutos de cada cooperativa o sociedad, sin que lo dispuesto en dichos estatutos pueda implicar, en ningún caso, la inaplicación de lo dispuesto en la presente Ley en los contratos celebrados por la cooperativa o sociedad de que se trate con terceros.

Los socios de las cooperativas de trabajo asociado dedicadas al transporte sólo podrán contratar transportes en nombre de la cooperativa a la que pertenecen, quedando ésta obligada como porteador frente al cargador con quien contraten aquéllos.

Artículo 6. Responsabilidad de los porteadores efectivos.

1. El porteador que contrate con el cargador responderá frente a éste de la realización íntegra del transporte conforme a lo previsto en esta Ley, aún cuando no la lleve a cabo por sí mismo en todo o en parte.

2. Cuando el porteador que haya contratado directamente con el cargador contrate, a su vez, la realización efectiva de la totalidad o una parte del transporte con otro porteador, quedará obligado frente a éste como cargador conforme a lo dispuesto en esta Ley y en el contrato que con él haya celebrado.

Artículo 7. Bultos y envíos.

1. Se entiende por bulto cada unidad material de carga diferenciada que forman las mercancías objeto de transporte, con independencia de su volumen, dimensiones y contenido.

2. Se considera un envío o remesa la mercancía que el cargador entregue simultáneamente al porteador para su transporte y entrega a un único destinatario, desde un único lugar de carga a un único lugar de destino.

3. El contrato de transporte puede tener por objeto un solo envío o una serie de ellos.

Artículo 8. Transporte continuado.

1. Por el contrato de transporte continuado, el porteador se obliga frente a un

mismo cargador a realizar una pluralidad de envíos de forma sucesiva en el tiempo.

2. El número, frecuencia, características y destino de los envíos podrán determinarse en el momento de contratar o antes de su inicio.

Artículo 9. Transporte contratado en el marco de una operación logística.

Cuando se asuma la obligación de transportar mercancías en el marco de una operación logística de contenido más amplio, los derechos, obligaciones y responsabilidades relativos a dicho transporte se regirán por lo dispuesto en esta Ley.

CAPÍTULO II. DOCUMENTACIÓN DEL CONTRATO.

Artículo 10. Contenido de la carta de porte.

1. Cualquiera de las partes del contrato podrá exigir a la otra que se extienda una carta de porte que incluirá las siguientes menciones:

a. Lugar y fecha de la emisión.

b. Nombre y dirección del cargador y, en su caso, del expedidor.

c. Nombre y dirección del porteador y, en su caso, del tercero que reciba las mercancías para su transporte.

d. Lugar y fecha de la recepción de la mercancía por el porteador.

e. Lugar y, en su caso, fecha prevista de entrega de la mercancía en destino.

f. Nombre y dirección del destinatario, así como eventualmente un domicilio para recibir notificaciones.

g. Naturaleza de las mercancías, número de bultos y signos y señales de identificación.

h. Identificación del carácter peligroso de la mercancía enviada, así como de la denominación prevista en la legislación sobre transporte de mercancías peligrosas.

i. Cantidad de mercancías enviadas, determinada por su peso o expresada de otra manera.

j. Clase de embalaje utilizado para acondicionar los envíos.

k. Precio convenido del transporte, así como el importe de los gastos previsibles relacionados con el transporte.

l. Indicación de si el precio del transporte se paga por el cargador o por el destinatario.

m. En su caso, declaración de valor de las mercancías o de interés especial en

la entrega, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 61.

n. Instrucciones para el cumplimiento de formalidades y trámites administrativos preceptivos en relación con la mercancía.

2. La carta de porte podrá contener cualquier otra mención que sea convenida por las partes en el contrato, tales como:

a. La referencia expresa de prohibición de transbordo.

b. Los gastos que el remitente toma a su cargo.

c. La suma del reembolso a percibir en el momento de la entrega de la mercancía.

d. El valor declarado de la mercancía y la suma que representa el interés especial en la entrega.

e. Instrucciones del remitente al transportista concernientes al seguro de las mercancías.

f. El plazo convenido en el que el transporte ha de ser efectuado.

g. La lista de documentos entregados al transportista.

3. Será necesario emitir una carta de porte para cada envío.

4. Cuando el envío se distribuya en varios vehículos, el porteador o el cargador podrá exigir la emisión de una carta de porte por cada vehículo.

5. En su caso, la carta de porte deberá contener cualquier otra mención que exija la legislación especial aplicable, por razón de la naturaleza de la mercancía o por otras circunstancias.

6. Cuando la parte contratante requerida a formalizar la carta de porte se negase a ello, la otra podrá considerarla desistida del contrato, con los efectos que, en su caso, correspondan de conformidad con lo dispuesto en los artículos 18.2 y 19.1.

7. El cargador y el porteador responderán de los gastos y perjuicios que se deriven de la inexactitud o insuficiencia de los datos que les corresponda incluir en la carta de porte.

Artículo 11. Emisión y número de ejemplares de la carta de porte.

1. La carta de porte se emitirá en tres ejemplares originales, que firmarán el cargador y el porteador.

2. Será válida la firma de la carta de porte por medios mecánicos, mediante estampación de un sello, o por cualquier otro medio que resulte adecuado, siempre que quede acreditada la identidad del firmante.

3. El primer ejemplar de la carta de porte será entregado al cargador, el segundo viajará con las mercancías transportadas y el tercero quedará en poder del

porteador.

Artículo 12. Documentación de la entrega en destino.

El destinatario podrá exigir que la mercancía le sea entregada junto con el segundo ejemplar de la carta de porte. El porteador podrá exigir al destinatario que le extienda en su ejemplar de la carta de porte, o en documento separado firmado por ambos, un recibo sobre las mercancías entregadas.

Artículo 13. Irregularidad o inexistencia de la carta de porte.

1. La ausencia o irregularidad de la carta de porte no producirá la inexistencia o la nulidad del contrato.
2. La omisión de alguna de las menciones previstas en el artículo 10.1 no privará de eficacia a la carta de porte en cuanto a las incluidas.

Artículo 14. Fuerza probatoria de la carta de porte.

1. La carta de porte firmada por ambas partes hará fe de la conclusión y del contenido del contrato, así como de la recepción de las mercancías por el porteador, salvo prueba en contrario.
2. En ausencia de anotación en la carta de porte, o en documento separado firmado por el porteador y el cargador o expedidor, de las reservas suficientemente motivadas del porteador, se presumirá que las mercancías y su embalaje están en el estado descrito en la carta de porte y con los signos y señales en ella indicados.

Artículo 15. Carta de porte emitida electrónicamente.

1. Si las partes están de acuerdo, podrán emitir la carta de porte por medios electrónicos con arreglo a la legislación vigente.
2. En este supuesto, la carta de porte deberá consistir en un registro electrónico de datos que puedan ser transformados en signos de escritura legibles.

Artículo 16. Formalización de los contratos de transporte continuado.

1. El contrato de transporte continuado se formalizará por escrito cuando lo exija cualquiera de las partes.
2. Este contrato servirá de marco a las cartas de porte que hayan de emitirse para concretar los términos y condiciones de cada uno de los envíos a que diera lugar.
3. Cuando la parte contratante requerida a formalizar por escrito el contrato se negase a ello, la otra podrá considerarla desistida de éste, con los efectos que, en su caso, correspondan de conformidad con lo dispuesto en los artículos 18.2 y 19.1.
4. A los efectos de lo dispuesto en la normativa reguladora del trabajo autónomo, el contrato de transporte continuado celebrado con un trabajador autónomo

económicamente dependiente deberá celebrarse por escrito y de conformidad con dicha normativa.

CAPÍTULO III. CONTENIDO DEL CONTRATO DE TRANSPORTE DE MERCANCÍAS.

Artículo 17. Idoneidad del vehículo.

El porteador deberá utilizar un vehículo que sea adecuado para el tipo y circunstancias del transporte que deba realizar, de acuerdo con la información que le suministre el cargador.

Artículo 18. Puesta a disposición del vehículo.

1. El porteador deberá poner el vehículo a disposición del cargador en el lugar y tiempo pactados. Si nada se pacta respecto a la hora, el porteador cumplirá su obligación poniendo el vehículo a disposición del cargador con antelación suficiente para que pueda ser cargado el día señalado. Si se trata de un contrato de transporte de mercancías por carretera, y no se hubiere pactado plazo, el transportista cumplirá con su obligación poniendo a disposición el vehículo para su carga antes de las dieciocho horas del día señalado.

2. Si existe pacto expreso previo entre las partes acerca del día y la hora u hora límite para la puesta a disposición del vehículo y el porteador no cumple dicho plazo, el cargador podrá desistir de la expedición de que se trate y buscar inmediatamente otro porteador.

Cuando el cargador haya sufrido perjuicios como consecuencia de la demora, y ésta fuere imputable al porteador, podrá además exigir la indemnización que proceda.

Artículo 19. Entrega de las mercancías al porteador.

1. El cargador deberá entregar las mercancías al porteador en el lugar y en el tiempo pactados. En caso de incumplimiento, el cargador le indemnizará en cuantía equivalente al precio del transporte previsto, o bien le ofrecerá la realización de un transporte de similares características que se encuentre inmediatamente disponible.

2. Si el cargador sólo entrega al porteador una parte de las mercancías deberá, sin perjuicio del pago del precio del transporte de esa parte, abonarle una indemnización igual al precio del transporte de la mercancía no entregada, o bien ofrecerle la inmediata realización de otro transporte de similares características al inicialmente convenido.

Artículo 20. Sujetos obligados a realizar la carga y descarga.

1. Las operaciones de carga de las mercancías a bordo de los vehículos, así como las de descarga de éstos, serán por cuenta, respectivamente, del cargador y del destinatario, salvo que expresamente se asuman estas operaciones por el

porteador antes de la efectiva presentación del vehículo para su carga o descarga. Igual régimen será de aplicación respecto de la estiba y desestiba de las mercancías.

2. El cargador y el destinatario soportarán las consecuencias de los daños derivados de las operaciones que les corresponda realizar de conformidad con lo señalado en el apartado anterior.

Sin embargo, el porteador responderá de los daños sufridos por las mercancías debidos a una estiba inadecuada cuando tal operación se haya llevado a cabo por el cargador siguiendo las instrucciones del porteador.

3. No obstante lo dispuesto en los apartados anteriores, en los servicios de paquetería y cualesquiera otros similares que impliquen la recogida o reparto de envíos de mercancías consistentes en un reducido número de bultos que puedan ser fácilmente manipulados por una persona sin otra ayuda que las máquinas o herramientas que lleve a bordo el vehículo utilizado, las operaciones de carga y descarga, salvo que se pacte otra cosa, serán por cuenta del porteador.

En esta clase de servicios, la estiba y desestiba de las mercancías corresponderán, en todo caso, al porteador. El porteador soportará las consecuencias de los daños causados en las operaciones que le corresponda realizar.

4. Lo dispuesto en este artículo no se aplicará cuando la normativa reguladora de determinados tipos de transporte establezca específicamente otra cosa.

Artículo 21. Acondicionamiento e identificación de las mercancías.

1. Salvo que se haya pactado otra cosa, el cargador deberá acondicionar las mercancías para su transporte. Los bultos que componen cada envío deberán estar claramente identificados y señalizados mediante los correspondientes signos, coincidiendo con la descripción de los mismos contenida en la carta de porte.

2. Cuando su naturaleza o las circunstancias del transporte así lo exijan, las mercancías deberán ser entregadas al porteador convenientemente acondicionadas, embaladas y, en su caso, identificadas y señalizadas mediante las oportunas marcas o inscripciones que avisen del riesgo que su manipulación pueda entrañar para las personas o para las propias mercancías.

3. El cargador responderá ante el porteador de los daños a personas, al material de transporte o a otras mercancías, así como de los gastos ocasionados por defectos en el embalaje de las mercancías, a menos que tales defectos sean manifiestos o ya conocidos por el porteador en el momento de hacerse cargo de las mercancías y no haya hecho las oportunas reservas.

Artículo 22. Paralizaciones.

1. Cuando el vehículo haya de esperar un plazo superior a dos horas hasta que se concluya su carga y estiba o desestiba y descarga, el porteador podrá exigir al cargador una indemnización en concepto de paralización.

2. Dicho plazo se contará desde la puesta a disposición del vehículo para su carga o descarga en los términos requeridos por el contrato.

3. Salvo que se haya pactado expresamente una indemnización superior para este supuesto, la paralización del vehículo por causas no imputables al porteador, incluidas las operaciones de carga y descarga, dará lugar a una indemnización en cuantía equivalente al Indicador Público de Renta de Efectos Múltiples/día multiplicado por 2 por cada hora o fracción de paralización, sin que se tengan en cuenta las dos primeras horas ni se computen más de diez horas diarias por este concepto. Cuando la paralización del vehículo fuese superior a un día el segundo día será indemnizado en cuantía equivalente a la señalada para el primer día incrementada en un 25%. Cuando la paralización del vehículo fuese superior a dos días, el tercer día y siguientes serán indemnizados en cuantía equivalente a la señalada para el primer día incrementada en un 50%.

Artículo 23. Documentación de la mercancía.

1. El cargador deberá adjuntar a la carta de porte o poner a disposición del porteador la documentación relativa a la mercancía que sea necesaria para la realización del transporte y de todos aquellos trámites que el porteador haya de efectuar antes de proceder a la entrega en el punto de destino. A estos efectos, deberá suministrarle la información necesaria sobre la mercancía y los indicados trámites.

2. El porteador no está obligado a verificar si estos documentos o informaciones son exactos o suficientes. El cargador es responsable ante el porteador de todos los daños que pudieran resultar de la ausencia, insuficiencia o irregularidad de estos documentos e informaciones, salvo en caso de culpa por parte del porteador.

3. El porteador responderá de las consecuencias derivadas de la pérdida o mala utilización de los citados documentos. En todo caso, la indemnización a su cargo no excederá de la que correspondería en caso de pérdida de la mercancía.

Artículo 24. Transporte de mercancías peligrosas.

1. Si el cargador entrega al porteador mercancías peligrosas, habrá de especificar la naturaleza exacta del peligro que representan, indicándole las precauciones a tomar. En caso de que este aviso no haya sido consignado en la carta de porte, recaerá sobre el cargador o destinatario la carga de la prueba de que el porteador tuvo conocimiento de la naturaleza exacta del peligro que presentaba el transporte de dichas mercancías.

2. El porteador que no haya sido informado de la peligrosidad de las mercancías no estará obligado a continuar el transporte y podrá descargarlas, depositarlas, neutralizar su peligro, devolverlas a su origen o adoptar cualquier otra medida que resulte razonable en atención a las circunstancias del caso. El porteador deberá comunicarlo inmediatamente al cargador, el cual asumirá los gastos y daños derivados de tales operaciones.

Artículo 25. Reconocimiento externo.

1. En el momento de hacerse cargo de las mercancías, el porteador deberá comprobar su estado aparente y el de su embalaje, así como la exactitud de las menciones de la carta de porte relativas al número y señales de los bultos.
2. Los defectos apreciados se anotarán por el porteador en la carta de porte, mediante la formulación singularizada de reservas suficientemente motivadas.
3. El porteador que carezca de medios adecuados para verificar la coincidencia del número y las señales de los bultos lo hará constar justificadamente en la carta de porte.

Artículo 26. Examen de las mercancías.

1. Cuando existan fundadas sospechas de falsedad en torno a la declaración del cargador, el porteador podrá verificar el peso y las medidas de las mercancías, así como proceder al registro de los bultos. Si la declaración del cargador resulta cierta, los gastos derivados de estas actuaciones serán por cuenta del porteador y, en caso contrario, del cargador.
2. El cargador podrá asimismo exigir la realización de todas o alguna de estas comprobaciones y el porteador accederá a ello con tal que el peticionario asuma expresamente el pago de los gastos a que den lugar.
3. Este tipo de comprobaciones se llevará a cabo por el porteador en presencia del cargador o sus auxiliares. No siendo ello posible, el reconocimiento y registro de los bultos se hará ante Notario o con asistencia del Presidente de la Junta Arbitral del Transporte competente o persona por él designada.
4. El resultado del reconocimiento se hará constar en la carta de porte o mediante acta levantada al efecto.

Artículo 27. Rechazo de bultos.

1. El porteador podrá rechazar los bultos que se presenten mal acondicionados o identificados para el transporte, que no vayan acompañados de la documentación necesaria o cuya naturaleza o características no coincidan con las declaradas por el cargador. El porteador comunicará inmediatamente al cargador este rechazo.
2. De igual modo, el porteador podrá supeditar la admisión de los bultos a la aceptación de las reservas que se proponga formular en la carta de porte, dejando constancia de los defectos apreciados.

Artículo 28. Custodia y transporte.

1. El porteador está obligado a guardar y conservar las mercancías objeto de transporte desde que las recibe en origen hasta que las entrega en destino, de conformidad con lo estipulado en el contrato y las disposiciones de esta Ley.
2. El porteador asume la obligación de conducir a destino las mercancías objeto de

transporte para su entrega al destinatario.

Salvo que se hubiese pactado un itinerario concreto, el porteador habrá de conducir las mercancías por la ruta más adecuada atendiendo a las circunstancias de la operación y a las características de las mercancías.

3. El porteador también se obliga a cumplir las demás prestaciones complementarias o accesorias que haya asumido con motivo u ocasión del transporte, en los términos y condiciones pactados en el contrato.

Artículo 29. Derecho de disposición.

1. El cargador tiene derecho a disponer de la mercancía, en particular ordenando al porteador que detenga el transporte, que devuelva la mercancía a su origen o que la entregue en un lugar o a un destinatario diferente de los indicados en la carta de porte.

2. Sin embargo, ese derecho de disposición corresponderá al destinatario cuando así se hubiese pactado expresamente. Si el destinatario ejercita este derecho ordenando entregar la mercancía a otra persona, ésta, a su vez, no puede designar un nuevo destinatario.

Artículo 30. Ejercicio y extinción del derecho de disposición.

1. El ejercicio del derecho de disposición está subordinado a las condiciones siguientes:

a. El cargador o el destinatario debe presentar al porteador el primer ejemplar de la carta de porte, en el que constarán las nuevas instrucciones, y resarcirle de los gastos y daños que se ocasionen por la ejecución de tales instrucciones.

b. La ejecución de las nuevas instrucciones debe ser posible en el momento en que se comuniquen al porteador, sin dificultar la explotación normal de su empresa ni perjudicar a cargadores o destinatarios de otros envíos. En caso contrario, el porteador deberá comunicar inmediatamente la imposibilidad de cumplir tales instrucciones a quien se las dio.

c. Las instrucciones no podrán tener como efecto la división del envío.

2. El porteador que no ejecute las instrucciones que se le hayan dado en las condiciones anteriormente señaladas, o que las haya ejecutado sin haber exigido la presentación del primer ejemplar de la carta de porte, responderá de los perjuicios causados por este hecho.

3. El derecho del cargador regulado en este artículo se extingue cuando el segundo ejemplar de la carta de porte se entregue al destinatario o cuando éste reclame la entrega de la mercancía o haga uso de los derechos que le corresponden en caso de pérdida o retraso en la entrega. A partir de ese momento el porteador deberá someterse a las instrucciones del destinatario.

Artículo 31. Impedimentos al transporte.

1. Si el transporte de las mercancías no puede llevarse a cabo en las condiciones que fija el contrato por causas debidamente justificadas, el porteador lo comunicará al cargador solicitándole instrucciones al respecto.
2. A falta de instrucciones, el porteador tomará aquellas medidas razonables y proporcionadas que considere adecuadas para el buen fin de la operación, incluida la de restituir las mercancías a su lugar de origen, depositarlas en almacén seguro o conducir las a su punto de destino en condiciones diferentes.
3. Los gastos y los perjuicios derivados de la solicitud y ejecución de instrucciones o, en su caso, de la falta de éstas o del retraso en su emisión serán de cuenta del cargador, a no ser que haya habido culpa del porteador.

Artículo 32. Riesgo de pérdida o daño de las mercancías.

1. Si, a pesar de las medidas que hayan podido adoptarse, las mercancías transportadas corrieran el riesgo de perderse o de sufrir daños graves, el porteador lo comunicará de inmediato al titular del derecho de disposición solicitándole instrucciones.
2. La persona que hubiera impartido instrucciones asumirá los gastos que se deriven de su solicitud y ejecución, a no ser que haya habido culpa del porteador.
3. El porteador podrá solicitar ante el órgano judicial o la Junta Arbitral del Transporte competente la venta de la mercancía sin esperar instrucciones, cuando así lo justifique la naturaleza o el estado de la mercancía. El producto de dicha venta quedará a disposición de quien corresponda, previa deducción del precio del transporte y de los gastos ocasionados.

Artículo 33. Lugar y plazo de entrega de la mercancía al destinatario.

1. El porteador deberá entregar la mercancía transportada al destinatario en el lugar y plazo pactados en el contrato.

En defecto de plazo pactado, la mercancía deberá ser entregada al destinatario dentro del término que razonablemente emplearía un porteador diligente en realizar el transporte, atendiendo a las circunstancias del caso.

2. En el transporte ferroviario, en ausencia de acuerdo y sin perjuicio de lo establecido en los apartados 3 y 4, los plazos de transporte no podrán superar los siguientes límites:

a. Para vagones completos:

- Plazo de expedición: 12 horas.
- Plazo de transporte, por cada fracción indivisible de 400 kilómetros: 24 horas.

b. Para envíos en régimen de paquetería:

- Plazo de expedición: 24 horas.
 - Plazo de transporte, por cada fracción indivisible de 200 kilómetros: 24 horas.
3. En el transporte ferroviario, el porteador podrá ampliar el plazo de duración del transporte en lo estrictamente necesario cuando:
- a. Los envíos se transporten por líneas con diferente ancho de vía, por mar o por carretera cuando no exista conexión ferroviaria.
 - b. Circunstancias extraordinarias entrañen un aumento anormal del tráfico o dificultades anormales de explotación.
4. El plazo de entrega empieza a correr con la recepción de las mercancías para su transporte. Se prorrogará por el tiempo que las mercancías estén paradas por causa no imputable al porteador y su cómputo se suspenderá los días festivos y los inhábiles para circular.

Artículo 34. Estado de las mercancías en el momento de entrega al destinatario.

1. La mercancía transportada deberá ser entregada al destinatario en el mismo estado en que se hallaba al ser recibida por el porteador, sin pérdida ni menoscabo alguno, atendiendo a las condiciones y a la descripción de la misma que resultan de la carta de porte.
2. Si el porteador y el destinatario no consiguen ponerse de acuerdo en torno al estado de las mercancías entregadas o a las causas que hayan motivado los daños, podrán disponer su reconocimiento por un perito designado a tal efecto por ellos mismos o por el órgano judicial o la Junta Arbitral del Transporte que corresponda.
3. Cuando no se conformen con el dictamen pericial que, en su caso, se hubiese realizado ni transijan de otro modo sus diferencias, cada una de las partes usará de su derecho como corresponda.

Artículo 35. Derechos del destinatario.

1. El destinatario podrá ejercitar frente al porteador los derechos derivados del contrato de transporte desde el momento en que, habiendo llegado las mercancías a destino o transcurrido el plazo en que deberían haber llegado, solicite su entrega.
2. El destinatario que se prevalga de lo dispuesto en el apartado anterior estará obligado a hacer efectivo el precio del transporte y los gastos causados o, en caso de disputa sobre estos conceptos, a prestar la caución suficiente.

Artículo 36. Impedimentos a la entrega.

1. Cuando no se realice la entrega por no hallarse el destinatario en el domicilio indicado en la carta de porte, por no hacerse cargo de la mercancía en las condiciones establecidas en el contrato, por no realizar la descarga

correspondiéndole hacerlo o por negarse a firmar el documento de entrega, el porteador lo hará saber al cargador en el plazo más breve posible y aguardará sus instrucciones.

2. Si el impedimento cesa antes de que el porteador haya recibido instrucciones, entregará las mercancías al destinatario, notificándolo inmediatamente al cargador.

3. El porteador tiene derecho a exigir del cargador el pago de los gastos y perjuicios que le ocasionen la petición y ejecución de instrucciones, así como el retraso o la falta de instrucciones, a menos que estos gastos sean causados por su culpa.

4. Si surgen impedimentos a la entrega después de que el destinatario haya dado orden de entregar las mercancías a una tercera persona en el ejercicio de su derecho de disposición, el destinatario sustituye al cargador y el tercero al destinatario a efectos de lo dispuesto en este artículo.

5. Si no fuera posible para el transportista solicitar nuevas instrucciones al cargador, o si dichas instrucciones no fueran impartidas por éste en el plazo acordado por las partes, el transportista podrá proceder conforme se establece en el artículo 44 de la presente Ley.

Artículo 37. Pago del precio del transporte.

1. Cuando nada se haya pactado expresamente, se entenderá que la obligación del pago del precio del transporte y demás gastos corresponde al cargador.

2. Cuando se haya pactado el pago del precio del transporte y los gastos por el destinatario, éste asumirá dicha obligación al aceptar las mercancías.

No obstante, el cargador responderá subsidiariamente en caso de que el destinatario no pague.

Artículo 38. Revisión del precio del transporte por carretera en función de la variación del precio del gasóleo.

1. En los transportes por carretera, salvo que otra cosa se hubiera pactado expresamente por escrito, cuando el precio del gasóleo hubiese aumentado entre el día de celebración del contrato y el momento de realizarse el transporte, el porteador podrá incrementar en su factura el precio inicialmente pactado en la cuantía que resulte de aplicar los criterios o fórmulas que, en cada momento, tenga establecidos la Administración en las correspondientes condiciones generales de contratación del transporte de mercancías por carretera.

Dichos criterios o fórmulas deberán basarse en la repercusión que la partida de gasóleo tenga sobre la estructura de costes de los vehículos de transporte de mercancías.

2. De la misma manera, el obligado al pago del transporte podrá exigir una reducción equivalente del precio inicialmente pactado cuando el precio del gasóleo

se hubiese reducido entre la fecha de celebración del contrato y la de realización efectiva del transporte.

3. Los criterios o fórmulas señalados serán de aplicación automática siempre que el precio del gasóleo hubiera experimentado una variación igual o superior al 5 %, salvo que, expresamente y por escrito, se hubiera pactado otra cosa distinta previa o simultáneamente a la celebración del contrato.

Salvo pacto en contrario, en los contratos de transporte continuado se aplicarán de forma automática los incrementos o reducciones determinados por la aplicación de los anteriores criterios o fórmulas con carácter trimestral en relación con el precio inicialmente pactado, sea cual fuere el porcentaje en que hubiese variado el precio del gasóleo.

4. El pacto en contrario se considerará nulo en todos aquellos casos en que tenga un contenido claramente abusivo en perjuicio del porteador y carecerá de efecto cuando se contenga en unas condiciones generales respecto de las que la parte que no las ha propuesto sólo pueda mostrar su aceptación o rechazo global.

Artículo 39. Obligación de pago del precio y los gastos del transporte.

1. Cuando otra cosa no se haya pactado, el precio del transporte y los gastos exigibles en virtud de una operación de transporte deberán ser abonados una vez cumplida la obligación de transportar y puestas las mercancías a disposición del destinatario.

2. En caso de ejecución parcial del transporte, el porteador sólo podrá exigir el pago del precio y los gastos en proporción a la parte ejecutada, siempre que ésta reporte algún beneficio para el deudor.

No obstante, el porteador conservará su derecho al cobro íntegro cuando la inejecución se haya debido a causas imputables al cargador o al destinatario.

3. En los contratos de transporte continuado, si las partes hubiesen acordado el pago periódico del precio del transporte y de los gastos relativos a los sucesivos envíos, dicho pago no será exigible hasta el vencimiento del plazo convenido.

4. En defecto de pacto entre las partes sobre la fijación del precio del transporte, el precio del transporte será el que resulte usual para el tipo de servicio de que se trate en el momento y lugar en el que el porteador haya de recibir las mercancías. En ningún caso se presumirá que el transporte es gratuito.

Artículo 40. Enajenación de las mercancías por impago del precio del transporte.

1. Si llegadas las mercancías a destino, el obligado no pagase el precio u otros gastos ocasionados por el transporte, el porteador podrá negarse a entregar las mercancías a no ser que se le garantice el pago mediante caución suficiente.

2. Cuando el porteador retenga las mercancías, deberá solicitar al órgano judicial o a la Junta Arbitral del Transporte competente el depósito de aquéllas y la enajenación de las necesarias para cubrir el precio del transporte y los gastos

causados, en el plazo máximo de diez días desde que se produjo el impago.

Artículo 41. Demora en el pago del precio.

1. En todo caso, sin perjuicio de lo dispuesto en los dos artículos anteriores, el obligado al pago del transporte incurrirá en mora en el plazo de treinta días, en los términos previstos en la Ley 3/2004, de 29 de diciembre, por la que se establecen medidas de lucha contra la morosidad en las operaciones comerciales.

2. Cuando la fecha de recibo de la factura o la solicitud de pago equivalente se preste a duda, así como en todos los casos de autofacturación por parte del obligado al pago, los treinta días anteriormente señalados se computarán desde la fecha de entrega de las mercancías en destino.

3. El pacto en contrario se considerará nulo en todos aquellos casos en que tenga un contenido abusivo en perjuicio del porteador, conforme a las reglas que, a tal efecto, señala el artículo 9 de la Ley 3/2004.

Asimismo, carecerá de efecto el pacto en contrario cuando se contenga en unas condiciones generales respecto de las que la parte que no las ha propuesto sólo puede mostrar su aceptación o rechazo global.

Artículo 42. Entrega contra reembolso.

1. Cuando se haya pactado que la mercancía sólo puede ser entregada al destinatario a cambio de que éste pague una cantidad de dinero, el porteador deberá percibirla en efectivo o por otro medio expresamente autorizado. Si el destinatario no hace efectivo el reembolso, será de aplicación lo dispuesto en el artículo 36 en relación con los impedimentos a la entrega.

2. Recibido el reembolso, el porteador deberá entregar lo cobrado al cargador o a la persona designada por éste en el plazo de diez días, salvo que se haya pactado otro mayor.

3. El porteador que entregue la mercancía sin cobrar la cantidad pactada responderá frente al cargador hasta el importe del reembolso, sin perjuicio de su derecho de repetir contra el destinatario.

4. La entrega contra reembolso podrá concertarse tanto cuando sea el destinatario el obligado al pago del precio del transporte como cuando lo sea el cargador.

Artículo 43. Extinción de los contratos de transporte continuado.

1. Los contratos de transporte continuado que tengan un plazo de duración determinado se extinguirán por el transcurso del mismo, salvo prórroga o renovación. Si no se hubiera determinado plazo se entenderá que han sido pactados por tiempo indefinido.

2. Los contratos pactados por tiempo indefinido se extinguirán mediante la denuncia hecha de buena fe por cualquiera de las partes, que se notificará a la otra por escrito, o por cualquier otro medio que permita acreditar la constancia de

su recepción, con un plazo de antelación razonable, que en ningún caso podrá ser inferior a treinta días naturales.

CAPÍTULO IV. DEPÓSITO Y ENAJENACIÓN DE MERCANCÍAS.

Artículo 44. Depósito de las mercancías en los supuestos de impedimentos al transporte o a la entrega.

1. En los casos previstos en los artículos 31 y 36 de esta Ley, el porteador podrá o bien descargar inmediatamente las mercancías por cuenta de quien tenga derecho sobre las mismas, haciéndose cargo de su custodia, en cuyo caso se mantendrá el régimen de responsabilidad establecido en el capítulo siguiente; o bien entregar las mercancías en depósito a un tercero, supuesto en el que sólo responderá por culpa en la elección del depositario.

Podrá asimismo optar por solicitar la constitución del depósito de la mercancía ante el órgano judicial o la Junta Arbitral del Transporte competente. Este depósito surtirá para el porteador los efectos de la entrega, considerándose terminado el transporte.

2. En cualquiera de los casos anteriores, el porteador podrá solicitar ante el órgano judicial o la Junta Arbitral del Transporte competente la enajenación de las mercancías, sin esperar instrucciones del que tiene derecho sobre aquéllas, si así lo justifican su naturaleza perecedera o el estado en que se encuentren o si los gastos de custodia son excesivos en relación con su valor. Cuando no se den tales circunstancias, el porteador sólo podrá solicitar la enajenación de las mercancías si en un plazo razonable no ha recibido de quien tiene el poder de disposición sobre aquéllas instrucciones en otro sentido cuya ejecución resulte proporcionada a las circunstancias del caso.

3. En el caso del transporte de paquetería o similar en que no se haya realizado declaración de valor, el porteador que haya optado por descargar la mercancía podrá entender abandonado el correspondiente envío si, transcurridos tres meses desde la fecha en que por primera vez intentó su entrega al destinatario, no ha recibido de quien tuviera el poder de disposición sobre aquél instrucciones al respecto.

En este caso, el porteador podrá ocuparlo y proceder a la enajenación de la mercancía, aplicando el producto de la venta a cubrir el precio y los gastos del transporte y los gastos de almacenaje que se hubieran generado hasta ese momento. En caso de que el valor venal de la mercancía fuera ínfimo, el porteador podrá destruirla y reclamar contra el cargador el importe total de lo debido por razón del transporte y del almacenaje. Para todo lo anterior, el porteador podrá abrir e inspeccionar los bultos cuyo transporte se le hubiera encomendado. El abandono del envío por parte de quien tuviera el poder de disposición sobre el mismo, no perjudicará al porteador quien, tanto en el caso de ocupación y enajenación como en el de destrucción del envío, quedará libre de cualquier reclamación formulada por terceros que sostengan algún derecho sobre la mercancía.

4. En todos los supuestos contemplados en este artículo las mercancías quedan afectas a las obligaciones y gastos resultantes de estas operaciones y del contrato de transporte.

Artículo 45. Aplicación del resultado de la venta.

El producto de la venta de las mercancías enajenadas en las condiciones indicadas en los artículos 32, 40 y 44 deberá ser puesto a disposición del que tiene derecho sobre ellas, una vez descontados los gastos causados y las obligaciones que deriven del contrato de transporte. Si esas cantidades fueran superiores al producto de la venta, el porteador podrá reclamar la diferencia.

CAPÍTULO V. RESPONSABILIDAD DEL PORTEADOR.

Artículo 46. Carácter imperativo.

1. Las disposiciones de este capítulo tienen carácter imperativo.
2. Las cláusulas contractuales que pretendan reducir o aminorar el régimen de responsabilidad del porteador previsto en esta Ley, serán ineficaces y se tendrán por no puestas.

Artículo 47. Supuestos de responsabilidad.

1. El porteador responderá de la pérdida total o parcial de las mercancías, así como de las averías que sufran, desde el momento de su recepción para el transporte hasta el de su entrega en destino. Asimismo, el porteador responderá de los daños derivados del retraso en la ejecución del transporte conforme a lo previsto en esta Ley.

A estos efectos, se considerarán también como mercancías los contenedores, bandejas de carga u otros medios similares de agrupación de mercancías utilizados en el transporte cuando hubiesen sido aportados por el cargador.

2. A falta de regulación específica, el incumplimiento por el porteador de otras obligaciones derivadas del contrato de transporte se regirá por las normas generales de la responsabilidad contractual.

3. El porteador responderá de los actos y omisiones de los auxiliares, dependientes o independientes, a cuyos servicios recurra para el cumplimiento de sus obligaciones.

4. Los administradores de la infraestructura ferroviaria sobre la que se realice el transporte se considerarán, a estos efectos, auxiliares del porteador.

Artículo 48. Causas de exoneración.

1. El porteador no responderá de los hechos mencionados en el artículo anterior si prueba que la pérdida, la avería o el retraso han sido ocasionados por culpa del cargador o del destinatario, por una instrucción de éstos no motivada, por una acción negligente del porteador, por vicio propio de las mercancías o por

circunstancias que el porteador no pudo evitar y cuyas consecuencias no pudo impedir.

2. En ningún caso podrá alegar como causa de exoneración los defectos de los vehículos empleados para el transporte.

3. Cuando el daño sea debido simultáneamente a una causa que exonera de responsabilidad al porteador y a otra de la que deba responder, sólo responderá en la medida en que esta última haya contribuido a la producción del daño.

Artículo 49. Presunciones de exoneración.

1. El porteador quedará exonerado de responsabilidad cuando pruebe que, atendidas las circunstancias del caso concreto, la pérdida o avería han podido resultar verosímilmente de alguno de los siguientes riesgos:

a. Empleo de vehículos abiertos y no entoldados, cuando tal empleo haya sido convenido o acorde con la costumbre.

b. Ausencia o deficiencia en el embalaje de mercancías, a causa de las cuales éstas quedan expuestas, por su naturaleza, a pérdidas o daños.

c. Manipulación, carga, estiba, desestiba o descarga realizadas, respectivamente, por el cargador o por el destinatario, o personas que actúen por cuenta de uno u otro.

d. Naturaleza de ciertas mercancías expuestas por causas inherentes a la misma a pérdida total o parcial o averías, debidas especialmente a rotura, moho, herrumbre, deterioro interno y espontáneo, merma, derrame, desecación, o acción de la polilla y roedores.

e. Deficiente identificación o señalización de los bultos.

f. Transporte de animales vivos en las condiciones previstas en el artículo siguiente.

2. No obstante, el legitimado para reclamar podrá probar que el daño no fue causado, en todo o en parte, por ninguno de tales riesgos. Cuando resulte probado que el daño fue parcialmente causado por una circunstancia imputable al porteador, éste sólo responderá en la medida en que la misma haya contribuido a la producción del daño.

Artículo 50. Transporte de animales vivos.

En los transportes de animales vivos el porteador tan sólo podrá invocar a su favor la presunción de exoneración del artículo anterior cuando pruebe que, teniendo en cuenta las circunstancias del transporte, ha adoptado las medidas que normalmente le incumben y ha seguido las instrucciones especiales que le pudieran haber sido impartidas.

Artículo 51. Transporte con vehículos especialmente acondicionados.

Cuando el transporte haya sido contratado para realizarse por medio de vehículos especialmente acondicionados para controlar la temperatura, la humedad del aire u otras condiciones ambientales, el porteador tan sólo podrá invocar en su favor la presunción de que la causa de la pérdida o avería fue la naturaleza de las mercancías cuando pruebe que ha tomado las medidas que le incumbían en relación con la elección, mantenimiento y empleo de las instalaciones del vehículo, y que se ha sometido a las instrucciones especiales que, en su caso, le hayan sido impartidas.

Artículo 52. Indemnización por pérdidas.

En caso de pérdida total o parcial de las mercancías, la cuantía de la indemnización vendrá determinada por el valor de las no entregadas, tomando como base el valor que tuvieran en el momento y lugar en que el porteador las recibió para su transporte.

Artículo 53. Indemnización por averías.

1. En caso de averías, el porteador estará obligado a indemnizar la pérdida de valor que experimenten las mercancías. La indemnización equivaldrá a la diferencia entre el valor de las mercancías en el momento y lugar en que el porteador las recibió para su transporte y el valor que esas mismas mercancías habrían tenido con las averías en idéntico tiempo y lugar.
2. Cuando las averías afecten a la totalidad de las mercancías transportadas, la indemnización no podrá exceder de la debida en caso de pérdida total.
3. Cuando las averías ocasionen la depreciación de tan sólo una parte de las mercancías transportadas, la indemnización no podrá exceder de la cantidad que correspondería en caso de pérdida de la parte depreciada.

Artículo 54. Supuestos de equiparación a pérdida total.

1. El destinatario podrá rehusar hacerse cargo de las mercancías cuando le sea entregada tan sólo una parte de las que componen el envío y pruebe que no puede usarlas sin las no entregadas.
2. Idéntico derecho asistirá al destinatario en los casos de averías, cuando las mismas hagan que las mercancías resulten inútiles para su venta o consumo, atendiendo a la naturaleza y uso corriente de los objetos de que se trate.
3. También podrán considerarse perdidas las mercancías cuando hayan transcurrido veinte días desde la fecha convenida para la entrega sin que ésta se haya efectuado; o, a falta de plazo, cuando hubiesen transcurrido treinta días desde que el porteador se hizo cargo de las mercancías.

Artículo 55. Valor de las mercancías.

El valor de las mercancías se determinará atendiendo al precio de mercado o, en

su defecto, al valor de mercancías de su misma naturaleza y calidad. En caso de que las mercancías hayan sido vendidas inmediatamente antes del transporte, se presumirá, salvo pacto en contrario, que su valor de mercado es el precio que aparece en la factura de venta, deducidos el precio y los demás costes del transporte que, en su caso, figuren en dicha factura.

Artículo 56. Indemnización por retraso.

En caso de retraso, se indemnizará el perjuicio que se pruebe que ha ocasionado dicho retraso.

Artículo 57. Límites de la indemnización.

1. La indemnización por pérdida o avería no podrá exceder de un tercio del Indicador Público de Renta de Efectos Múltiples/día por cada kilogramo de peso bruto de mercancía perdida o averiada.
2. La indemnización por los perjuicios derivados de retraso no excederá del precio del transporte.
3. En caso de concurrencia de indemnizaciones por varios de estos conceptos, el importe total a satisfacer por el porteador no superará la suma debida en caso de pérdida total de las mercancías.

Artículo 58. Reembolso de otros gastos.

1. En caso de pérdida o avería total, además de la indemnización a que haya lugar, serán reintegrados en su totalidad el precio del transporte y los demás gastos devengados con ocasión del mismo. Si la pérdida o avería es parcial, se reintegrarán a prorrata.
2. En ambos casos, los gastos de salvamento en que haya incurrido el cargador o destinatario se reintegrarán también, siempre que hayan sido razonables y proporcionados.
3. No se resarcirá ningún otro daño o perjuicio.

Artículo 59. Recuperación de las mercancías perdidas.

1. El que haya sido indemnizado por la pérdida de las mercancías podrá pedir por escrito, en el momento de recibir la indemnización, que se le avise inmediatamente en caso de que reaparezcan en el período de un año. El porteador le extenderá un recibo haciendo constar su petición.
2. En el plazo de treinta días desde el aviso, se podrá exigir la entrega de las mercancías reaparecidas, previo pago de las cantidades previstas en la carta de porte, si la hubiere, y la restitución de la indemnización recibida, deducción hecha de los gastos resarcibles, todo ello sin perjuicio del derecho a la indemnización por retraso en la entrega conforme a esta Ley.
3. En defecto de petición de aviso o de instrucciones para la entrega o cuando la

mercancía reaparezca después de un año contado desde el pago de la indemnización, el porteador dispondrá libremente de la mercancía.

Artículo 60. Reservas.

1. El destinatario deberá manifestar por escrito sus reservas al porteador o a sus auxiliares describiendo de forma general la pérdida o avería en el momento de la entrega. En caso de averías y pérdidas no manifestadas, las reservas deberán formularse dentro de los siguientes siete días naturales a la entrega.

Cuando no se formulen reservas se presumirá, salvo prueba en contrario, que las mercancías se entregaron en el estado descrito en la carta de porte.

2. La reserva no será necesaria cuando el porteador y el destinatario hayan examinado la mercancía conjuntamente y estuvieran de acuerdo sobre su estado y las causas que lo motivan.

A falta de acuerdo, podrán proceder al reconocimiento de las mercancías conforme a lo dispuesto en el artículo 26.3.

3. El retraso tan sólo dará lugar a indemnización cuando se hayan dirigido reservas escritas al porteador en el plazo de veintiún días desde el siguiente al de la entrega de las mercancías al destinatario.

4. Las reservas por pérdidas, averías o retraso que deban dirigirse al porteador, podrán realizarse tanto ante éste como ante el porteador efectivo y surtirán efecto frente a ambos. Si las reservas se dirigen exclusivamente a uno de los porteadores, éste estará obligado a comunicárselo al otro. En caso contrario, aquél responderá frente a éste de los daños y perjuicios que le cause tal falta de comunicación.

Artículo 61. Declaración de valor y de interés especial en la entrega.

1. El cargador puede declarar en la carta de porte, contra el pago de un suplemento del precio del transporte a convenir con el porteador, el valor de las mercancías, que sustituirá al límite de indemnización previsto siempre que sea superior a él.

2. Igualmente el cargador puede declarar en la carta de porte, contra el pago de un suplemento del precio del transporte a convenir con el porteador, el montante de un interés especial en la entrega de las mercancías, para los casos de pérdida, avería o retraso en la entrega. La declaración permitirá reclamar, con independencia de la indemnización ordinaria, el resarcimiento de los perjuicios que pruebe el titular de las mercancías hasta el importe del interés especial declarado.

3. Sin perjuicio de lo dispuesto en los apartados anteriores, las partes del contrato de transporte podrán acordar el aumento del límite de indemnización previsto en el artículo 57.1. El acuerdo dará derecho al porteador a reclamar un suplemento del porte, a convenir entre las partes.

Artículo 62. Pérdida del beneficio de limitación.

No se aplicarán las normas del presente capítulo que excluyan o limiten la responsabilidad del porteador o que inviertan la carga de la prueba, cuando el daño o perjuicio haya sido causado por él o por sus auxiliares, dependientes o independientes, con actuación dolosa o con una infracción consciente y voluntaria del deber jurídico asumido que produzca daños que, sin ser directamente queridos, sean consecuencia necesaria de la acción.

Artículo 63. Aplicación del régimen de responsabilidad a las diversas acciones.

El régimen de responsabilidad previsto en este capítulo será aplicable a toda acción que persiga una indemnización por daños y perjuicios derivados del transporte, con independencia de cuál sea el procedimiento a través del que se ejercite o su fundamento contractual o extracontractual, tanto si se hace valer frente al porteador como si se dirige contra sus auxiliares.

CAPÍTULO VI. PORTEADORES SUCESIVOS.

Artículo 64. Contrato con porteadores sucesivos.

1. Cuando diversos porteadores se obliguen simultáneamente, en virtud de un único contrato documentado en una sola carta de porte, a ejecutar sucesivos trayectos parciales de un mismo transporte, todos ellos responderán de la ejecución íntegra de éste, de acuerdo con las disposiciones de la carta de porte.
2. El segundo y los subsiguientes porteadores quedarán obligados en tales términos a partir del momento en que el porteador precedente les haga entrega material de las mercancías y de la carta de porte, en la que deberá haberse hecho constar su nombre y domicilio, y hayan entregado a aquél un recibo firmado y fechado en el que conste su aceptación de ambas.
3. Cuando el porteador que reciba las mercancías de otro precedente considere necesario formular alguna reserva, deberá hacerla constar en el segundo ejemplar de la carta de porte, así como en el recibo en que conste su aceptación.

Artículo 65. Ejercicio de reclamaciones.

En el supuesto del artículo anterior, las acciones derivadas del contrato únicamente podrán dirigirse contra el primer porteador, contra el último o contra el que haya ejecutado la parte del transporte en cuyo curso se ha producido el hecho en que se fundamenta la acción. Este derecho de opción se extinguirá desde el momento en que el demandante ejercite su acción contra uno de ellos. La acción puede interponerse contra varios porteadores a la vez.

Artículo 66. Acción de repetición entre porteadores sucesivos.

1. El porteador que se haya visto obligado a pagar una indemnización en virtud de lo dispuesto en los artículos 64 y 65 tiene derecho a repetir por el principal, intereses y gastos contra el resto de los porteadores que hayan participado en la

ejecución del contrato, imputándose el coste de la indemnización conforme a las siguientes reglas:

a. Cuando el hecho causante del daño sea imputable a un único porteador, éste habrá de soportar el coste total de la indemnización.

b. Cuando el hecho causante del daño sea imputable a varios porteadores, cada uno de ellos deberá soportar una parte del coste de la indemnización proporcional a su cuota de responsabilidad; si no cabe valorar dicha responsabilidad, el coste se repartirá en proporción al precio que a cada uno corresponda por el transporte.

c. Si no se puede determinar quiénes son los porteadores responsables, el coste de la indemnización se repartirá entre todos los que hayan intervenido en el transporte de forma proporcional al precio que corresponda por éste.

d. Si uno de los porteadores obligado a asumir total o parcialmente el coste de la indemnización es insolvente, la parte que le corresponda y que no haya sido pagada se repartirá entre los demás obligados en proporción a su participación en el precio del transporte.

2. El porteador contra el que se ejercite el derecho de repetición no podrá formular protesta o promover discusión por el hecho de que el porteador contra el que se presentó la reclamación haya pagado la indemnización cuando ésta hubiera sido fijada por decisión judicial o arbitral y se le hubiere informado debidamente del proceso y de su derecho a intervenir en el mismo.

CAPÍTULO VII. TRANSPORTE MULTIMODAL.

Artículo 67. Definición.

A efectos de esta Ley, se denomina multimodal el contrato de transporte celebrado por el cargador y el porteador para trasladar mercancías por más de un modo de transporte, siendo uno de ellos terrestre, con independencia del número de porteadores que intervengan en su ejecución.

Artículo 68. Regulación.

1. El contrato de transporte multimodal se regirá por la normativa propia de cada modo, como si el porteador y el cargador hubieran celebrado un contrato de transporte diferente para cada fase del trayecto.

2. La protesta por pérdidas, averías o retraso, se regirá por las normas aplicables al modo de transporte en que se realice o deba realizarse la entrega.

3. Cuando no pueda determinarse la fase del trayecto en que sobrevinieron los daños, la responsabilidad del porteador se decidirá con arreglo a lo establecido en la presente Ley.

Artículo 69. Normas aplicables a supuestos especiales.

1. Cuando se haya pactado la realización del transporte por dos o más modos

determinados y se utilice en la operación sólo uno de ellos o bien otro u otros diferentes a los acordados, se aplicará el régimen de responsabilidad del porteador correspondiente a aquél modo de transporte de entre los contratados que resulte más beneficioso para el perjudicado.

2. Asimismo, cuando se haya contratado un transporte terrestre y se realice por otro u otros modos diferentes, se aplicará el régimen de responsabilidad correspondiente a aquél modo de transporte, el terrestre o el efectivamente utilizado, que resulte más beneficioso para el perjudicado.

3. En los casos en que el contrato no especifique el modo de transporte y éste se ejecute por vía terrestre, se aplicarán las normas correspondientes a dicho modo. Cuando en idéntico supuesto el transporte se realice por diversos modos, siendo uno de ellos terrestre, se aplicarán las normas establecidas en esta Ley.

Artículo 70. Contrato de transporte con superposición de modos.

1. Las normas sobre responsabilidad de esta Ley se aplicarán al conjunto del transporte aunque durante su ejecución el vehículo de transporte por carretera, el remolque o el semirremolque sean transportados por un modo distinto, siempre que las mercancías no hayan sido transbordadas. A estos efectos no se tendrán en cuenta los transbordos debidos a impedimentos al transporte en los términos previstos en el artículo 31.

2. No obstante, cuando la pérdida, la avería o el retraso se produzcan durante una fase del transporte distinta de la carretera, por hechos que sólo han podido darse con ocasión del transporte a través de ese otro modo, y que no han sido debidas a un acto u omisión del porteador por carretera, la responsabilidad de este último se regirá por las reglas imperativas aplicables al modo de transporte en que se haya producido el daño.

CAPÍTULO VIII. NORMAS ESPECIALES DEL CONTRATO DE MUDANZA.

Artículo 71. Objeto del contrato.

Por el contrato de mudanza el porteador se obliga a transportar mobiliario, ajuar doméstico, enseres y sus complementos procedentes o con destino a viviendas, locales de negocios o centros de trabajo, además de realizar las operaciones de carga, descarga y traslado de los objetos a transportar desde donde se encuentren hasta situarlos en la vivienda, local o centro de trabajo de destino. El resto de las operaciones, como la preparación, armado o desarmado, embalaje, desembalaje y otras complementarias, quedarán a la voluntad contractual de las partes contratantes.

Artículo 72. Regulación.

El contrato de mudanza estará sometido a las normas aplicables al modo de transporte que se utilice en cuanto no se opongan a lo establecido en este capítulo.

Artículo 73. Documentación del contrato de mudanza.

1. Antes de iniciar la mudanza, el porteador estará obligado a presentar un presupuesto escrito al cargador en el que consten los servicios que se prestarán, su coste, el coste del presupuesto y el precio total de la mudanza, especificando, en su caso, si los gastos que generen los trámites administrativos o de los permisos que fuera necesario solicitar están o no incluidos. Una vez aceptado por el cargador, el presupuesto hará prueba de la existencia y contenido del contrato.
2. A falta de documento en el que se indiquen los bienes objeto de la mudanza, las partes podrán exigirse mutuamente, antes de iniciar el traslado, la realización y aceptación de un inventario de dichos bienes.
3. Cuando la parte contratante requerida a realizar o aceptar un inventario de los bienes se negase a ello, la otra podrá considerarla desistida del contrato, con los efectos que, en su caso, correspondan de conformidad con lo dispuesto en los artículos 18.2 y 19.1.

Artículo 74. Obligaciones del porteador.

1. Las operaciones de carga y descarga, salvo que expresamente se pacte lo contrario, serán de cuenta del porteador. En los mismos términos, estará obligado a armar, desarmar, embalar, desembalar y colocar en el lugar que se le indique los bienes objeto de la mudanza.
2. El porteador deberá solicitar al cargador información sobre las circunstancias relevantes para la correcta ejecución de la mudanza, tales como las condiciones de acceso a las viviendas, locales y establecimientos para su personal y vehículos.
3. El porteador deberá informar, en su caso, al cargador acerca de las normas administrativas que sean aplicables al traslado pactado, pero no estará obligado a comprobar si los documentos puestos a su disposición son correctos y completos.
4. El porteador deberá informar al cargador acerca de la posibilidad de concertar un contrato de seguro que cubra el riesgo de daños a los bienes objeto de la mudanza. La conclusión del contrato de seguro no libera de responsabilidad al porteador.

No será de aplicación la limitación de responsabilidad del porteador señalada en el artículo 76 cuando éste incumpla la obligación de información anteriormente reseñada.

Artículo 75. Presunciones de exoneración.

1. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 48, el porteador quedará exonerado de responsabilidad cuando pruebe que la pérdida o avería de los bienes objeto de la mudanza ha podido resultar verosímilmente de alguno de los riesgos siguientes:
 - a. Deficiencias en el embalaje o marcado de los bienes realizado por el cargador.
 - b. La manipulación efectuada por el cargador.

c. Carga o descarga de bienes cuya dimensión o peso no sea adecuado para los medios de transporte acordados, siempre que el porteador haya avisado al cargador del riesgo de daños y éste hubiera insistido en la ejecución de la prestación.

d. Falsedad o incorrección de la información proporcionada por el cargador.

e. Transporte de animales vivos o de plantas.

f. Naturaleza propia de los bienes objeto de la mudanza.

2. No obstante, el legitimado para reclamar podrá probar que el daño no fue causado, en todo o en parte, por ninguno de tales riesgos. Cuando resulte probado que el daño fue parcialmente causado por una circunstancia imputable al porteador, éste sólo responderá en la medida en que la misma haya contribuido a la producción del daño.

Artículo 76. Límites de indemnización.

1. La responsabilidad del porteador por daños o pérdida de los bienes transportados no podrá exceder de veinte veces el Indicador Público de Efectos Múltiples/día por cada metro cúbico del espacio de carga necesario para el cumplimiento del contrato.

2. Esta limitación de la responsabilidad no será de aplicación a los daños que, con ocasión de la mudanza, puedan sufrir bienes del cargador distintos de los transportados.

Artículo 77. Reservas.

1. La acción por pérdida o avería de los bienes objeto de la mudanza se extingue si el destinatario no manifiesta por escrito sus reservas al porteador o a sus auxiliares en el momento de la entrega o, en caso de pérdidas y averías no aparentes, dentro de los siete días siguientes al de la entrega, descontando domingos y festivos.

2. Lo dispuesto en el apartado anterior no se aplicará cuando el destinatario sea un consumidor y el porteador no le haya informado por escrito, de forma clara y destacada, antes de la entrega, acerca de la forma y plazos en que deberá manifestar las reservas así como de las consecuencias de su ausencia.

CAPÍTULO IX. PRESCRIPCIÓN DE ACCIONES.

Artículo 78. Carácter imperativo.

Las normas de este capítulo tienen carácter imperativo.

Artículo 79. Plazos generales.

1. Las acciones a las que pueda dar lugar el transporte regulado en esta Ley prescribirán en el plazo de un año. Sin embargo, en el caso de que tales acciones

se deriven de una actuación dolosa o con una infracción consciente y voluntaria del deber jurídico asumido que produzca daños que, sin ser directamente queridos, sean consecuencia necesaria de la acción, el plazo de prescripción será de dos años.

2. El plazo de prescripción comenzará a contarse:

a. En las acciones de indemnización por pérdida parcial o avería en las mercancías o por retraso, desde su entrega al destinatario.

b. En las acciones de indemnización por pérdida total de las mercancías, a partir de los veinte días de la expiración del plazo de entrega convenido o, si no se ha pactado plazo de entrega, a partir de los treinta días del momento en que el porteador se hizo cargo de la mercancía.

c. En todos los demás casos, incluida la reclamación del precio del transporte, de la indemnización por paralizaciones o derivada de la entrega contra reembolso y de otros gastos del transporte, transcurridos tres meses a partir de la celebración del contrato de transporte o desde el día en que la acción pudiera ejercitarse, si fuera posterior.

3. La prescripción de las acciones surgidas del contrato de transporte se interrumpirá por las causas señaladas con carácter general para los contratos mercantiles.

Sin perjuicio de ello, la reclamación por escrito suspenderá la referida prescripción, reanudándose su cómputo sólo a partir del momento en que el reclamado rechace la reclamación por escrito y devuelva los documentos que, en su caso, acompañaron a la reclamación. Una reclamación posterior que tenga el mismo objeto no suspenderá nuevamente la prescripción. En el caso de aceptación parcial de la reclamación, la prescripción se reanudará respecto de la parte aún en litigio.

La prueba de la recepción de la reclamación o de la contestación y devolución de los documentos justificativos, corresponde a la parte que la invoque.

4. Entre porteadores, la prescripción de las acciones de regreso comenzará a contarse a partir del día en que se haya dictado una sentencia o laudo arbitral firme que fije la indemnización a pagar según lo dispuesto en esta Ley, y si no existe tal fallo, a partir del día en que el porteador reclamante efectuó el pago.

DISPOSICIÓN ADICIONAL PRIMERA. Transporte fluvial.

Mientras no se regule por Ley especial el contrato de transporte fluvial de mercancías, éste quedará sometido a la presente Ley.

DISPOSICIÓN ADICIONAL SEGUNDA. Encargos en el transporte de viajeros.

En el transporte de viajeros, cuando el porteador, a cambio de una remuneración, se obligue a transportar a bordo del vehículo cualquier objeto que no guarde relación directa con ninguno de los viajeros que ocupan plaza en el vehículo, dicho

transporte se regirá por las normas de esta Ley.

DISPOSICIÓN ADICIONAL TERCERA. Transportes postales.

La contratación de los servicios de recogida, transporte y distribución de envíos postales en el marco del servicio postal universal se regirá por las normas reguladoras del sector postal y, en lo no previsto por éstas, por la presente Ley.

DISPOSICIÓN ADICIONAL CUARTA. Aplicación de las causas y presunciones de exoneración en el contrato de auxilio y rescate en carretera.

En la aplicación de las causas y presunciones de exoneración previstas en esta Ley, en el contrato de auxilio y rescate en carretera se tendrá en cuenta la concurrencia de circunstancias de urgencia, protección de la seguridad vial y restablecimiento del tráfico.

DISPOSICIÓN ADICIONAL QUINTA. Transporte realizado con bicicleta.

En tanto no se dicten disposiciones reguladoras del contrato de transporte realizado mediante la utilización de bicicleta, éste quedará sujeto a las normas contenidas en la presente Ley que le resulten de aplicación.

DISPOSICIÓN ADICIONAL SEXTA. Aplicación del 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.

Mediante Acuerdo del Consejo de Ministros podrán, atendiendo a las especiales características del transporte ferroviario y a la progresiva adaptación de los agentes que intervienen en el mismo, adoptarse las exenciones temporales y excepciones previstas en los apartados 4, 5 y 6 del artículo 2 del 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, para la plena exigibilidad de las obligaciones que en dicha norma se imponen a las empresas ferroviarias y a los administradores de infraestructura ferroviaria.

DISPOSICIÓN TRANSITORIA ÚNICA. Contratos preexistentes.

Quedará regulada bajo los términos de esta Ley la ejecución de todos los contratos que comience a partir del uno de enero del año siguiente al de la entrada en vigor de esta norma, aunque los mismos se hubieran celebrado con anterioridad.

DISPOSICIÓN DEROGATORIA ÚNICA. Derogaciones y vigencias.

1. Quedan derogadas las siguientes disposiciones:

a. Los artículos 349 a 379, ambos inclusive y, en cuanto afecten al transporte terrestre de mercancías, los artículos 951 y 952 del Código de Comercio de 1885.

b. Las normas recogidas en la legislación sectorial de los transportes por carretera y ferrocarril que se opongan a lo dispuesto en esta Ley.

c. Cuantas normas de igual o inferior rango se opongan a esta Ley.

2. En lo que no se opongan a lo dispuesto en esta Ley, se declaran vigentes las condiciones generales de contratación de los transportes de mercancías por carretera, aprobadas por la Orden del Ministerio de Fomento de 25 de abril de 1997, modificada por la Orden FOM/2184/2008, de 23 de julio. Dicha orden ministerial se adaptará al contenido de la presente Ley en el plazo de doce meses a partir de su entrada en vigor.

DISPOSICIÓN FINAL PRIMERA. Modificación de la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del sector ferroviario.

Uno. La letra e del artículo 90.2 de la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario, queda redactada como sigue:

e. Viajar sin título de transporte o con título que resulte insuficiente en función de las características del viaje y condiciones generales de contratación establecidas que sean de aplicación, así como el uso indebido del título que se posea o viajar en lugares distintos de los habilitados para los viajeros.

Dos. Se añade una nueva disposición adicional décima en la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario con la siguiente redacción:

Disposición adicional décima de la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario. Servicios internacionales de transporte ferroviario de viajeros. Acuerdos marco.

1. A partir del 1 de enero de 2010 las empresas ferroviarias tendrán libre acceso a la Red Ferroviaria de Interés General para la explotación de servicios internacionales de transporte de viajeros. Para la realización de dichos servicios de transporte será preciso haber obtenido la correspondiente licencia de empresa ferroviaria otorgada por la autoridad competente de un Estado miembro de la Unión Europea. A dicho efecto se entiende por servicio internacional de transporte de viajeros, el servicio de transporte de viajeros en el que el tren cruce al menos una vez la frontera de España y cuyo principal objeto sea transportar viajeros entre estaciones situadas en Estados miembros distintos; el tren podrá formarse y/o dividirse, y las distintas partes que lo constituyan podrán tener procedencias y destinos diferentes, siempre que todos los coches crucen al menos una frontera. Se entiende por tránsito el paso a través del territorio español que se efectúa sin que se recojan o dejen viajeros y/o sin que haya carga o descarga de mercancías en el mismo.

A partir de la indicada fecha no será aplicable al transporte internacional de viajeros el régimen sobre gestión del transporte ferroviario de viajeros establecido en la disposición transitoria tercera de esta Ley.

Durante la realización de los servicios internacionales de transporte de viajeros las empresas ferroviarias podrán recoger y dejar viajeros en cualquiera de las estaciones situadas en la citada Red en las condiciones que se indican a continuación:

a. Que el Comité de Regulación Ferroviaria, a petición de las autoridades competentes o de las entidades ferroviarias interesadas haya determinado previamente que el principal objeto del servicio internacional de transporte ferroviario de viajeros que se pretenda llevar a efecto es transportar viajeros entre estaciones españolas y las de otros Estados miembros de la Unión Europea.

b. Asimismo, el Comité de Regulación Ferroviaria determinará, previamente, si el equilibrio económico de un contrato de servicio público ferroviario preexistente puede verse comprometido cuando las estaciones españolas en que se pretenda tomar y dejar viajeros estén afectadas por la realización del servicio internacional de transporte ferroviario de viajeros proyectado.

A tal fin, el Comité de Regulación Ferroviaria, a petición previa del órgano que haya adjudicado el contrato de servicio público, de cualquier otra autoridad competente interesada que tenga derecho a limitar el acceso, del administrador de la infraestructura ferroviaria, o de la empresa ferroviaria que ejecute el contrato de servicio público, efectuará un análisis económico objetivo y de criterios predefinidos.

Las autoridades competentes y las empresas ferroviarias que presten los servicios públicos deberán facilitar al Comité de Regulación Ferroviaria la información suficiente para tomar una decisión.

El Comité estudiará la información facilitada, consultará a todas las partes interesadas y les comunicará su decisión motivada en un plazo de dos meses a partir de la recepción de toda la información pertinente. El Comité expondrá los motivos de su decisión y precisará dentro de qué plazo y bajo qué condiciones las autoridades competentes, el administrador de infraestructuras ferroviarias, la empresa ferroviaria que ejecute el contrato de servicio público, o la empresa ferroviaria que solicite el acceso, podrán solicitar una revisión de dicha decisión. La decisión tendrá eficacia ejecutiva, y podrá ser recurrida ante la jurisdicción contencioso-administrativa sin perjuicio del derecho a interponer recurso de reposición.

El candidato que se proponga solicitar una capacidad de infraestructura con el fin de explotar un servicio internacional de transporte de viajeros informará al administrador de infraestructuras ferroviarias y al Comité de Regulación Ferroviaria.

Con el fin de permitir la evaluación de la finalidad del servicio internacional de transporte de viajeros entre estaciones situadas en distintos Estados miembros, así como el impacto económico potencial en los contratos de servicio público en vigor, el Comité de Regulación Ferroviaria velará por que se informe a la autoridad competente que haya adjudicado un servicio de transporte de viajeros por ferrocarril definido en un contrato de servicio público, a cualquier otra autoridad competente interesada que tenga derecho a limitar el acceso y a las empresas ferroviarias que ejecuten el contrato de servicio público en el trayecto del citado servicio internacional de transporte de viajeros.

2. Las empresas ferroviarias que deseen realizar transporte internacional de

viajeros por ferrocarril a partir del 1 de enero de 2010 podrán solicitar al Ministerio de Fomento, desde el día siguiente al de publicación de esta disposición en el Boletín Oficial del Estado, la solicitud de licencia ferroviaria acompañando a tal efecto la documentación justificativa pertinente.

3. Vigencia de los acuerdos marco entre el administrador de infraestructuras ferroviarias y los candidatos:

a. En principio, los acuerdos marco tendrán una vigencia de cinco años, renovable por períodos iguales a la vigencia inicial. En casos concretos podrá acordarse un período mayor o más breve. Todo período superior a cinco años estará justificado por la existencia de contratos comerciales, inversiones especializadas o riesgos.

b. En el caso de los servicios que utilicen una infraestructura especializada que requiera inversiones de gran magnitud y a largo plazo, debidamente justificadas por el candidato, los acuerdos marco podrán tener un período de vigencia de quince años.

c. Será posible un período de vigencia superior a quince años sólo en casos excepcionales y, en concreto, en caso de inversiones de gran magnitud y a largo plazo, y especialmente cuando éstas sean objeto de compromisos contractuales que incluyan un plan de amortización plurianual. En dicho caso, las necesidades del candidato podrán requerir que se definan con precisión las características de la capacidad -con inclusión de las frecuencias, el volumen y la calidad de las franjas ferroviarias- que se adjudicarán al candidato durante la vigencia del acuerdo marco. En el caso de infraestructuras congestionadas, el administrador de infraestructuras ferroviarias podrá reducir la capacidad reservada cuando, en un período de al menos un mes, ésta haya sido utilizada por debajo de la cuota asignada al candidato.

d. No obstante lo anterior, a partir del 1 de enero de 2010 se podrá elaborar un contrato marco inicial con una vigencia de cinco años, renovable una vez, en función de las características de capacidad que utilicen los candidatos que exploten los servicios antes del 1 de enero de 2010, a fin de tener en cuenta las inversiones particulares o la existencia de contratos comerciales.

4. Las resoluciones que, en el marco de lo establecido anteriormente, sean dictadas por el Comité de Regulación Ferroviaria tendrán eficacia ejecutiva y serán vinculantes para las entidades que actúen en el ámbito ferroviario, siendo las mismas directamente recurribles ante la jurisdicción contencioso administrativa.

Tres. Se modifica la disposición transitoria segunda de la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario, con la siguiente redacción:

Podrán obtener, con arreglo a esta Ley, asignación de capacidad de infraestructura, los candidatos nacionales de otros países de la Unión Europea que deseen prestar servicios de transporte ferroviario en España.

En todo caso, las previsiones de esta Ley resultarán de aplicación a los referidos candidatos en la fecha en la que expire el plazo para que los Estados miembros de

la Unión Europea liberalicen, con arreglo a las directivas comunitarias, cada tipo de servicio.

Se reconoce, asimismo, el derecho de acceso a la Red Ferroviaria de interés General a las empresas ferroviarias que presten servicios de transporte internacional combinado de mercancías.

DISPOSICIÓN FINAL SEGUNDA. Título competencial.

Esta Ley se dicta al amparo de las competencias que el artículo 149.1.6 de la Constitución atribuye en exclusiva al Estado en materia de legislación mercantil.

DISPOSICIÓN FINAL TERCERA. Condiciones generales de contratación.

1. El Ministro de Fomento, de acuerdo con esta Ley, podrá establecer contratos-tipo o condiciones generales de contratación para las distintas clases de transporte terrestre, en los que se determinen los derechos y obligaciones recíprocas de las partes y las demás reglas concretas de cumplimiento de los contratos singulares.

2. Las reglas de los contratos-tipo o condiciones generales, cuando se refieran a contratos de transportes de mercancías por carretera o por ferrocarril, o transportes de viajeros en ferrocarril o autobús contratados por coche completo, incluyéndose, a tal efecto, los regulares de uso especial, serán aplicables en forma subsidiaria o supletoria a las que libremente pacten las partes en los correspondientes contratos singulares.

3. En los transportes de viajeros por carretera en vehículos de turismo, así como en los transportes en autobús o por ferrocarril con contratación por asiento, los contratos-tipo o condiciones generales de contratación aprobados por la Administración se aplicarán con carácter imperativo, pudiendo, no obstante, incluirse cláusulas anexas a dichos contratos-tipo que se apliquen únicamente con carácter subsidiario o supletorio a los que pacten las partes.

4. No obstante lo dispuesto en los apartados anteriores, los portadores podrán ofrecer a los usuarios condiciones más favorables a las establecidas en los contratos-tipo, teniendo en este caso, estas últimas, el carácter de condiciones mínimas.

DISPOSICIÓN FINAL CUARTA. Modificación de la Ley 20/2007, de 11 de julio, del Estatuto del Trabajo Autónomo.

El segundo párrafo de la disposición transitoria tercera de la Ley 20/2007, de 11 de julio, del Estatuto del Trabajo Autónomo, queda redactado como sigue:

El trabajador autónomo en el que concurra la circunstancia de ser económicamente dependiente en el supuesto al que se refiere la disposición adicional undécima y en el supuesto del agente de seguros, deberá comunicarlo al cliente respecto al que adquiriera esta condición, en el plazo comprendido desde la entrada en vigor de la presente Ley hasta un año después de la entrada en vigor de las citadas disposiciones reglamentarias.

DISPOSICIÓN FINAL QUINTA. Entrada en vigor.

La presente Ley entrará en vigor a los tres meses de su publicación en el *Boletín Oficial del Estado*.

Por tanto, Mando a todos los españoles, particulares y autoridades, que guarden y hagan guardar esta Ley.

Madrid, 11 de noviembre de 2009.

- Juan Carlos R. -

El Presidente del Gobierno, José Luís Rodríguez Zapatero.