

## LA LEY 15/2009, DE 11 DE NOVIEMBRE, DEL CONTRATO DE TRANSPORTE TERRESTRE DE MERCANCÍAS

TOMÁS FERNÁNDEZ-QUIRÓS y JULIO LÓPEZ QUIROGA  
Abogados (\*)

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

La Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del contrato de transporte terrestre de mercancías, que ha entrado en vigor el pasado 12 de febrero de 2010, persigue modernizar el régimen legal aplicable a los contratos de transporte terrestre de mercancías por carretera y ferrocarril. Esta ley ha derogado los desfasados artículos 349 y siguientes del Código de Comercio, que han regido los contratos de transporte terrestre desde 1885, con apenas modificaciones.

La Ley 15/2009 está inspirada en los convenios CMR y CIM, si bien el legislador ha tenido por conveniente regular distintas cuestiones no contempladas en dichos convenios.

Los aspectos regulatorios del transporte terrestre y sus actividades auxiliares y complementarias continuarán regidas por la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres de 30 de julio de 1987 y por su Reglamento de 28 de septiembre de 1990. No obstante, aquellas disposiciones de estas normas que se opongan a lo dispuesto en la Ley 15/2009 se entenderán derogadas.

### Law 15/2009 of 11 November 2008 on Contracts for the Land Transport of Goods

The Law on Contracts for the Land Transport of Goods (15/2009), which entered into force on February 12 2010, is designed to modernize the legal framework governing contracts for land transport of goods by road and rail. The law replaces the out of date Articles 349 et seq. of the Commercial Code, which have governed contracts on land transport since 1885, with few modifications.

The new law is inspired in the CMR and CIM conventions, although the lawmaker has deemed it appropriate to regulate certain matters which are not contemplated in said conventions.

The regulatory aspects of land transport and its auxiliary and complementary activities will continue to be governed by the July 30 1987 law and by the subsequent regulation of September 28 1990 on land transport. However, provisions that conflict with the new law will be revoked.

## 1 · INTRODUCCIÓN

### 1.1 · El ámbito de aplicación de la norma; concepto y régimen jurídico del contrato

En fecha de 12 de noviembre de 2009, se publicó en el Boletín Oficial del Estado la Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del contrato de transporte terrestre de mercancías (LCTTM) cuya entrada en vigor tuvo lugar, con carácter general, el pasado día 12 de febrero de 2010. De esta forma, los contratos de transporte terrestre de mercancías sujetos a su ámbito de aplicación y que hubieran sido celebrados desde su entrada en vigor, quedarán sujetos a las disposiciones de este texto legal. No obstante, la LCTTM también se aplicará a aquellas expediciones que se realicen a partir del 1 de enero de 2011 y que se amparen en contratos de transporte terrestre celebrados con anterioridad a la fecha de su entrada en vigor.

Desde un punto de vista objetivo, la LCTTM resulta de aplicación a aquellos contratos de transporte de

mercancías realizado por medios mecánicos con capacidad de tracción propia (esencialmente, por carretera y ferrocarril), que sean de carácter oneroso. Además, en tanto no se dicte legislación especial al respecto, la LCTTM será aplicable al transporte fluvial, al traslado de mercancías realizado con ocasión de un transporte de viajeros, al transporte realizado con bicicleta y, subsidiariamente, al transporte postal.

En este sentido, la LCTTM define el contrato de transporte (terrestre) de mercancías como aquél en virtud del cual el porteador se obliga frente al cargador, a cambio de un precio, a trasladar mercancías de un lugar a otro, mediante la utilización de medios mecánicos de transporte terrestre con capacidad de tracción propia, y a ponerlas a disposición de la persona designada en el contrato (destinatario).

Por lo que al régimen jurídico del contrato de transporte terrestre de mercancías se refiere, la LCTTM dispone que éste se regirá (1.º) por los convenios internacionales, conforme a su ámbito de aplicación; (2.º) por las normas de Derecho comunitario; (3.º) por la propia LCTTM y, (4.º) finalmente, por las normas sobre la contratación mercantil. Además, se declara la vigencia (temporal), excepto

(\*) Del Área de Mercantil (Grupo de Transporte) de Uría Menéndez (Barcelona y Madrid).

en aquellas disposiciones que se opongan a lo establecido en la LCTTM, de las condiciones generales de contratación de los transportes de mercancías por carretera aprobadas mediante la Orden de 25 de abril de 1997, si bien se incluye el mandato de adaptar dichas condiciones generales a lo dispuesto en la LCTTM no más tarde del 12 de febrero de 2011.

Ha de señalarse que la LCTTM no limita su aplicación a los transportes terrestres de mercancías nacionales; de esta forma, resultará también de aplicación a aquellos transportes internacionales terrestres de mercancías a los que, en virtud de lo dispuesto en el Reglamento Roma I, resulte aplicable la ley española. Nótese a este respecto que los convenios internacionales en la materia no contienen una regulación exhaustiva de todas las materias relativas a los contratos de transporte terrestre.

Por otro lado, y excepto que expresamente se disponga lo contrario, las normas de la LCTTM son de carácter dispositivo y pueden ser modificadas por las partes, quienes, asimismo, podrán modificar las condiciones generales reguladoras de un contrato de transporte terrestre cuando, de esta forma, éstas resulten más beneficiosas para el adherente.

### 1.2 · La contratación del transporte y las modalidades contractuales

Un aspecto que hay que destacar de la LCTTM es la presunción de la contratación del transporte de mercancías en nombre propio; de esta forma, sólo cuando expresamente se acredite que en el momento de contratar el transporte se actuaba en nombre de un porteador identificado y que la intermediación se realizó con carácter gratuito podrá romperse tal presunción.

Aun así, la LCTTM obliga a que determinados operadores contraten siempre y en todo caso en nombre propio, sin que por ello, en el curso normal de su actividad empresarial, puedan actuar como simples comisionistas de transporte. Así, por ejemplo, están obligados a contratar en nombre propio los empresarios transportistas, las cooperativas de trabajo asociado dedicadas al transporte, las cooperativas de transportistas, las sociedades de comercialización del transporte, los operadores y agencias de transporte, los transitarios, los almacenistas-distribuidores, los operadores logísticos, etc. Por ello, con independencia de quién lleve a cabo efectivamente el transporte, estos operadores, en cuanto

obligados a contratar en nombre propio el mencionado transporte, habrán de ser considerados como porteadores (contractuales) y, consecuentemente, sujetos a las obligaciones y responsabilidades establecidas en la LCTTM.

En otro orden de cosas, la LCTTM establece distintas modalidades de contratación del transporte de mercancías por carretera. En primer lugar, el que se puede denominar *transporte por expedición*, supuesto que sirve de base para la regulación del transporte establecida en la LCTTM, y conforme al cual se contrata el transporte de una única expedición o envío. En segundo lugar, el *transporte continuado* que, a diferencia del antes mencionado, supone el establecimiento entre las partes contractuales de una relación de transporte continuada y duradera que obliga a la realización de distintas expediciones sucesivas en el tiempo. Y, finalmente, la LCTTM menciona el *transporte realizado en el marco de una operación logística* a los solos efectos de declarar la aplicación de sus normas a dicho transporte (no así a la operación logística en su conjunto).

## 2 · LOS ELEMENTOS DEL CONTRATO DE TRANSPORTE TERRESTRE DE MERCANCÍAS

### 2.1 · Los elementos subjetivos

La LCTTM señala y define quiénes son los sujetos que, principalmente, intervienen o pueden coexistir en la relación jurídica que deriva de la conclusión de un contrato de transporte. Así, en primer lugar, el *cargador* sería la persona, física o jurídica, que contrata en nombre propio el transporte con el porteador, es decir, la contraparte contractual del porteador en un contrato de transporte. El cargador se distingue del *expedidor*, que es quien, por cuenta del cargador, entrega físicamente las mercancías al porteador para su transporte.

El *porteador* es definido como la persona, física o jurídica, con quien se contrata el transporte, y que asume la obligación de llevarlo a cabo en nombre propio, y ello con independencia de que, efectivamente, realice el transporte por sus propios medios o, por el contrario, contrate su realización con otros porteadores. Por ello, asumirán la posición de porteador aquéllos a los que, habiendo comprometido la realización de un transporte, la LCTTM exige que lo contraten en nombre propio. El porteador, por tanto, es responsable frente al cargador con quien haya contratado de la realización íntegra del transporte, y asume frente a éste todas las obligaciones

que la LCTTM impone al porteador. Esto es así incluso cuando sea el *porteador efectivo*, distinto del porteador (contractual), quien efectivamente y por sus propios medios lleve a cabo, en todo o en parte, el transporte. Así, la relación contractual que media entre el porteador y el porteador efectivo ha de ser calificada también como de transporte (y, por tanto, sujeta a la LCTTM), en la que el porteador asumiría la posición de cargador (con las obligaciones y responsabilidades derivadas de ello) y el porteador efectivo la posición de porteador.

Finalmente, el *destinatario* es aquella persona, física o jurídica, a quien ha de ser entregada la mercancía en destino, de forma que, aun no siendo parte originaria del contrato de transporte (concluido, como dijimos, entre el porteador y el cargador), deviene titular de los derechos y obligaciones derivados de aquél desde el momento en que, habiendo transcurrido el plazo en que deberían haber llegado las mercancías a destino, solicite al porteador la entrega.

## 2.2 · Los elementos formales

El contrato de transporte regulado en la LCTTM es de carácter consensual aun cuando se prevé la emisión, para cada envío, de una *carta de porte*. Por ello, la ausencia o irregularidad de la carta no afecta ni a la existencia ni a la validez del contrato de transporte. No obstante, ante la negativa de una parte a la formalización de la carta de porte cuando así fuere requerido por la otra parte, podrá ésta considerar a la otra desistida del contrato, con las consecuencias indemnizatorias establecidas en la LCTTM.

La carta de porte se expide en tres ejemplares originales que firmarán el cargador y el porteador: el primer ejemplar será entregado al cargador; el segundo ejemplar acompañará a las mercancías transportadas; y el tercero quedará en poder del porteador. El segundo ejemplar habrá de ser entregado al destinatario junto con las mercancías, cuando este último lo requiriese, sin perjuicio del derecho del porteador a exigir al destinatario que, bien en el tercer ejemplar de la carta de porte, o bien en documento independiente firmado por ambos, acuse el recibo de las mercancías. La LCTTM permite que la carta de porte, que no es un documento negociable, pueda emitirse electrónicamente.

Sin perjuicio de que las partes puedan añadir en la carta de porte cualquier otra indicación que juzguen conveniente, además de aquellas que pudiere

exigir la legislación especial, la LCTTM señala el contenido que se considera necesario incorporar en la carta de porte. En el supuesto particular de que se entregue al porteador mercancía peligrosa, el cargador habrá de especificar la naturaleza exacta del peligro que representa, e indicará al porteador, en su caso, las precauciones que debe tomar. En el caso de que este aviso no haya sido consignado en la carta de porte, correrá a cargo del cargador o del destinatario la carga de la prueba por cualquier otro medio de que el porteador tuvo conocimiento de la naturaleza exacta del peligro que presentaba el transporte de la mercancía. Además, en este supuesto, el porteador no estará obligado a continuar el transporte y podrá adoptar las medidas que considere razonables según las circunstancias del caso, e informará de ello al cargador, que será quien asuma los costes y gastos de las medidas adoptadas.

Salvo prueba en contrario, la carta de porte, firmada por las partes, dará fe de la conclusión y contenido del contrato de transporte y de la recepción de las mercancías por el porteador. Además, se presume que la mercancía y su embalaje se encuentran en el estado descrito en la carta de porte y que el número y señales de los bultos indicados en la carta son exactos. Por esta razón, el porteador, al recibir las mercancías, deberá examinarlas para comprobar tales indicaciones y, en caso de advertir deficiencias, habrá de incluir en la propia carta de porte, a fin de romper dicha presunción, una reserva suficientemente motivada sobre tales menciones (o, en su caso, indicar en ésta que no ha dispuesto de los medios necesarios para su comprobación). Asimismo, cuando el porteador tuviere fundadas sospechas sobre la descripción establecida en la carta de porte en relación con el peso, las medidas o el contenido de los bultos, podrá hacer las pertinentes comprobaciones en presencia del cargador; de no ser posible la presencia del cargador o de sus auxiliares. Tal verificación se llevará a cabo ante notario o ante el presidente de la Junta Arbitral de Transporte (o persona designada por éste), y se hará constar el resultado en la propia carta de porte o en un acta levantada al efecto. Finalmente, el porteador podrá condicionar la realización del transporte de la mercancía a la aceptación por el cargador de las reservas que aquél formule en la carta de porte.

Sin perjuicio de la emisión de una carta de porte por cada envío que sea objeto del transporte, y en el marco de la contratación de un transporte continuado al que antes hacíamos referencia, la LCTTM establece la posibilidad de documentar por escrito

tales relaciones de transporte continuadas y duraderas, siempre que así lo requiriese cualquiera de las partes. Este *contrato marco de un transporte continuado* amparará las condiciones en las que hubieren de verificarse los distintos envíos que, asimismo, serán documentados mediante las correspondientes cartas de porte. No obstante, ante la negativa por una parte a su formalización por escrito de este contrato de transporte continuado, cuando así fuese requerido por la otra parte, podrá ésta considerar a la otra desistida del contrato, con las consecuencias indemnizatorias establecidas en la LCTTM.

Estos contratos marco tendrán la duración que las partes hayan convenido expresamente, entendiéndose terminado el contrato, por tanto, en la fecha pactada. No obstante, los celebrados por tiempo indefinido, o respecto de los cuales no se hubiera estipulado su duración, podrán ser extinguidos por cualquiera de las partes mediante un preaviso por escrito, o por cualquier otro medio que permita constatar su recepción, dado con un plazo de antelación razonable, que en ningún caso podrá ser inferior a 30 días naturales.

Los contratos marco podrán contener disposiciones relativas a los pagos de los distintos transportes efectuados al amparo de aquéllos, las actualizaciones del precio que procedan en función de la variación del precio del gasóleo, etc.

### 3 · EL CONTENIDO DEL CONTRATO DE TRANSPORTE TERRESTRE DE MERCANCÍAS

#### 3.1 · Las obligaciones del porteador

Conforme a los términos de la LCTTM, el porteador estará obligado, en primer lugar, a poner a disposición del cargador un vehículo adecuado atendiendo al tipo y a las circunstancias en que hubiere de realizarse el transporte; y ello, conforme a la información que le facilite el cargador. Por tanto, será responsabilidad del porteador asegurar la idoneidad del vehículo. Tal vehículo deberá ponerse a disposición del cargador en el lugar, fecha y hora acordados; si nada se pacta sobre la hora, deberá ser puesto a disposición con antelación suficiente para que pueda ser cargado en la fecha señalada (en los transportes por carretera, y a falta de pacto, el vehículo deberá ser puesto a disposición antes de las 18:00 horas del día señalado).

Existiendo pacto, el incumplimiento de la puesta a disposición del vehículo en la fecha y la hora acor-

dada legitimará al cargador para desistir del contrato y a contratar el transporte con otro porteador sin perjuicio de exigir, en su caso, la indemnización que corresponda por los perjuicios causados.

Ahora bien, si puesto el vehículo a disposición del cargador, y sin mediar culpa del porteador, éste hubiere de esperar un plazo superior a dos horas hasta concluir la carga y estiba (o, en su caso, la desestiba y descarga), el porteador podrá exigir al cargador una indemnización en concepto de paralización. En ausencia de un pacto que establezca una indemnización superior, el importe de ésta será equivalente al IPREM/día multiplicado por dos por cada hora o fracción de paralización, sin que se tengan en cuenta las dos primeras horas ni se computen más de 10 horas diarias. Si la paralización excede de un día, el segundo día se indemnizará en cuantía equivalente a la del primer día incrementada en un 25%. Cuando sea superior a dos días, la indemnización señalada se incrementará, a partir del tercer día, en un 50% respecto a la establecida para el primer día.

En segundo lugar, y salvo acuerdo en contrario, el porteador únicamente asumirá la obligación de carga y descarga de la mercancía a bordo del vehículo respecto de servicios de paquetería o similares. En todo caso, en este tipo de transportes, y sin que pueda acordarse lo contrario, será responsabilidad del porteador la realización de las operaciones de estiba y desestiba del vehículo.

Como tercera obligación principal, el porteador está obligado a custodiar la mercancía desde el momento en que la recibe hasta que la entrega en destino, respondiendo, como veremos, de las pérdidas y averías que deriven del incumplimiento de dicha obligación. Si existiera un riesgo de pérdida o avería grave de la mercancía, y sin perjuicio de las medidas que hubiera adoptado el porteador, éste deberá recabar inmediatamente instrucciones de aquél que, en tal momento, ostentase el derecho de disposición sobre las mercancías. Cuando, atendiendo a la naturaleza o estado de la mercancía no sea posible recabar tales instrucciones (y sin perjuicio de la obligación de notificación al titular del derecho de disposición), el porteador podrá solicitar la venta judicial o por la Junta Arbitral de Transporte de la mercancía, quedando el producto de la venta, deducidos los gastos y el precio del transporte, en favor de quien corresponda.

En cuarto lugar, el porteador asume una obligación de traslado de la mercancía. Así, en la realización del transporte, el porteador estará obligado a seguir

el itinerario acordado y, si no se ha establecido ninguno, seguirá la ruta que resulte más adecuada en función de las circunstancias, de forma tal que le permita cumplir con su obligación de entregar la mercancía en el plazo establecido. Si el transporte no pudiera llevarse a cabo en las condiciones contratadas, el porteador deberá recabar inmediatamente instrucciones del cargador. A falta de indicaciones, el porteador adoptará, a cargo del cargador, las medidas razonables y proporcionadas para asegurar el buen fin de la operación (incluidas, en su caso, el depósito y venta judicial o administrativa de las mercancías).

Finalmente, el porteador asume la obligación de entregar las mercancías al destinatario en el lugar y tiempo acordados. A falta de pacto sobre el plazo de entrega, se entenderá que ésta deberá realizarse dentro del término que razonablemente emplearía un porteador diligente, atendiendo a las circunstancias del caso (y siempre dentro del plazo de 30 días desde que el porteador recibiera las mercancías, ya que, transcurrido éste, se presumirán pérdidas).

El plazo para el transporte, no obstante, habrá de prorrogarse por el tiempo en que las mercancías estén paradas por causa no imputable al porteador, suspendiéndose el cómputo de dicho plazo los días festivos y los inhábiles para la circulación. En el transporte ferroviario, además, se podrá ampliar el plazo respecto de envíos realizados por líneas de diferente ancho, o por mar o por carretera cuando no exista conexión ferroviaria, así como cuando concurren circunstancias extraordinarias que entrañen un aumento anormal del tráfico o dificultades anormales en la explotación.

Si se ha concertado el transporte en la modalidad contra reembolso, el porteador, antes de la entrega de la mercancía, deberá recabar del destinatario el importe del reembolso. De esta forma, si el porteador entrega la mercancía sin cobrar el reembolso al destinatario, responderá frente al cargador por el importe del reembolso (sin perjuicio de su derecho de repetición contra el destinatario). Salvo acuerdo sobre un plazo mayor, el importe del reembolso deberá ser entregado al cargador en el plazo de 10 días.

La entrega de la mercancía al destinatario requiere, como acto necesario, la aceptación de la mercancía por parte de éste. Por ello, cuando el destinatario no se encuentre en el domicilio señalado en la carta de porte, o no se haga cargo de la mercancía en las condiciones establecidas, o no realice la descarga cuando le corresponda, o se niegue a firmar la

recepción de las mercancías, o no haga efectivo el importe del reembolso, el porteador deberá recabar inmediatamente instrucciones del cargador. En estos supuestos (además de cuando el transporte no pueda llevarse a cabo en las condiciones contratadas), el porteador podrá descargar la mercancía encargándose de su depósito (sin liberalización de la responsabilidad que, como porteador, le impone la LCTM), o contratando el depósito con un tercero (siendo entonces sólo responsable por negligente elección del depositario), o podrá solicitar el depósito judicial o ante la Junta Arbitral de Transporte (surtiendo este depósito los mismos efectos que la entrega, por lo que ha de considerarse terminado el contrato de transporte). Asimismo, podrá instar la venta judicial o administrativa de las mercancías.

### **3.2 · Las obligaciones y derechos del cargador y del destinatario**

En primer lugar, el cargador está obligado a entregar al porteador las mercancías que han de ser objeto del transporte en el lugar y plazo acordados. Por ello, en caso de incumplimiento de esta obligación, y si el cargador no pudiera ofrecer al porteador la inmediata realización de un transporte de similares características, vendrá obligado aquél a indemnizar al porteador por un importe equivalente al precio del transporte acordado. Si sólo entregare al porteador parte de las mercancías comprometidas, y no ofreciese al porteador la inmediata realización de un transporte de similares características, el cargador deberá indemnizar al porteador con un importe equivalente al precio del transporte correspondiente a la mercancía que no ha sido entregada.

Además, cuando ello fuere necesario, la mercancía ha de ser entregada al porteador debidamente acondicionada, embalada y señalizada mediante los correspondientes signos, marcas e inscripciones coincidentes con los expresados en la carta de porte. Por ello, el cargador será responsable de aquellos daños causados al porteador y a terceros que estuvieran originados por un defectuoso embalaje, salvo que tales defectos sean manifiestos y hubieran sido conocidos por el porteador (sin haber realizado éste las correspondientes reservas).

Junto con la mercancía, el cargador deberá suministrar al porteador la información y documentación que, relativa a la mercancía, resulte necesaria para la legal ejecución del transporte. Excepto en los supuestos de culpa, pérdida o mala utilización

de la documentación por parte del porteador (que, siendo por ello responsable, podrá limitar la indemnización como si de una pérdida total se tratara), el cargador será responsable frente al porteador de todos los daños que derivasen de ausencia, insuficiencia o irregularidad de la información o documentación.

El porteador, informando de ello al cargador, podrá rechazar (y negarse, por ello, a realizar el transporte) aquellos bultos que no estén debidamente acondicionados o identificados o que no vayan acompañados de la documentación necesaria. Tampoco estará obligado a aceptar el transporte de los bultos cuya naturaleza o características no resulte coincidente con la declarada por el cargador; ni, como se indicó, cuando el cargador no acepte las reservas que pueda formular el porteador a la recepción de la mercancía.

En segundo lugar, y sin perjuicio de lo señalado anteriormente en relación con las obligaciones del porteador, la LCTTM dispone que, con carácter general y salvo que expresamente se pacte lo contrario antes de la puesta a disposición del vehículo, la obligación de carga y estiba de la mercancía a bordo del vehículo corresponde al cargador, y la de desestiba y descarga al destinatario. Por tanto, las consecuencias que deriven de la defectuosa realización de tales operaciones serán de cuenta del cargador y del destinatario, excepto cuando los daños sean causados por una inadecuada estiba realizada por el cargador siguiendo las instrucciones del porteador.

Finalmente, y como obligación esencial que pesa sobre el acreedor del servicio de transporte, la LCTTM dispone que, a falta de pacto en contrario, la obligación de pagar el precio por el transporte corresponde al cargador (régimen de portes pagados). Si, por el contrario, se acuerda expresamente que el precio del transporte ha de ser abonado por el destinatario (portes debidos), la obligación de éste surgirá al momento de aceptar la entrega de las mercancías; en todo caso, el cargador será siempre subsidiariamente responsable del abono del precio del transporte cuando el destinatario incumpla su obligación de pago.

Salvo acuerdo en contrario, el precio resulta exigible cuando, una vez transportada la mercancía, ésta se pone a disposición del destinatario. Por ello, en caso de ejecución parcial del transporte que sea útil para el cargador o destinatario, sólo será exigible la parte proporcional del precio del transporte correspondiente a la parte efectivamente ejecutada

(excepto cuando la falta de ejecución íntegra sea imputable al cargador o al destinatario, asumiendo, por tanto, el porteador los riesgos del fortuito). Trascurridos 30 días desde la fecha establecida para el pago, el obligado a realizar dicho pago deberá abonar al porteador los intereses moratorios a que se refiere la Ley 3/2004, de 29 de diciembre, por la que se establecen medidas de lucha contra la morosidad en las operaciones comerciales.

Asimismo, si no se pacta expresamente otro régimen con anterioridad o simultáneamente a la celebración del contrato de transporte (pacto en contrario que no es admisible si tiene un carácter claramente abusivo para el porteador o se ha establecido mediante condiciones generales que no pueden ser alteradas por el adherente), el precio en los contratos de transporte por carretera (no así, en los contratos de transporte ferroviario) se actualizará (incrementándose o reduciéndose) automáticamente cuando el precio del gasóleo experimente una variación igual o superior al 5%. Esta actualización se realizará conforme a las fórmulas establecidas por la Administración (actualmente, incluidas en la Orden FOM/2184/2008, de 23 de julio).

El porteador podrá negar la entrega de la mercancía hasta que el obligado (cargador o destinatario) no pague (o, en su caso, no garantice el pago mediante caución bastante) el precio y los gastos del transporte. Acaecido este supuesto, el porteador, en el plazo de 10 días desde que se produjo el impago, deberá depositar la mercancía, bien judicialmente, bien ante la Junta Arbitral de Transporte, y solicitar su venta en cantidad necesaria para cubrir el precio del transporte y los gastos ocasionados.

En otro orden de cosas, la LCTTM otorga tanto al cargador como al destinatario un derecho a disponer de la mercancía durante su transporte cuyo contenido puede consistir en ordenar al porteador la detención del transporte, o la devolución a origen de la mercancía, o su entrega en un lugar o a un destinatario distinto del consignado en la carta de porte. Siempre que se ejercite en las condiciones establecidas en la LCTTM, el porteador deviene responsable del incumplimiento de las instrucciones que, en ejercicio del derecho de disposición, hayan cursado las partes.

Los derechos de disposición del cargador y del destinatario, sin embargo, no se yuxtaponen, sino que son correlativos en el tiempo. En efecto, el derecho de disposición se extingue para el cargador y nace para el destinatario cuando así se pacte expresamente; o cuando el segundo ejemplar de la carta de

porte se entregue al destinatario; o cuando el destinatario reclame la entrega de la mercancía una vez llegada ésta a destino; o, finalmente, cuando el destinatario haga uso de los derechos que le corresponden en caso de pérdida (o avería) o retraso en la entrega de la mercancía.

En todo caso, el ejercicio del derecho de disposición, cualquiera que sea la parte que lo ejercite, está condicionado al cumplimiento de los siguientes requisitos: deberá presentarse al porteador el primer ejemplar de la carta de porte con las nuevas instrucciones y abonarle los gastos y daños que se deriven de estas nuevas indicaciones; la ejecución de estas instrucciones ha de ser posible sin perjudicar al porteador en la explotación normal de su empresa ni a terceros; y las instrucciones no pueden consistir en la división del envío.

## 4 · LA RESPONSABILIDAD DEL PORTEADOR

### 4.1 · El régimen de responsabilidad y los hechos que la originan

La LCTTM establece un régimen de responsabilidad del porteador que ha de considerarse como parcial y necesario. Es parcial porque resulta únicamente de aplicación en aquellos supuestos en los que la responsabilidad del transportista deriva de la pérdida, total o parcial, de las averías o del retraso en la entrega de la mercancía transportada. Cualesquiera otros hechos que pudieren generar la responsabilidad del porteador por incumplimiento del contrato de transporte, no quedarían sujetos a la regulación de la LCTTM, sino a las normas generales de la responsabilidad contractual.

Por otro lado, este régimen es de carácter necesario de forma tal que cualquier cláusula que tuviera por efecto aminorar o reducir la responsabilidad legal del porteador devendría ineficaz.

En todo caso, las normas sobre la responsabilidad del porteador resultan de aplicación cualquiera que sea el procedimiento y el fundamento, contractual o extracontractual, de la acción que se ejercite contra aquél.

Este régimen de responsabilidad se fundamenta en la culpa presunta del porteador terrestre de mercancías; es decir, que ante el acaecimiento de una pérdida, avería o retraso en la entrega de la mercancía, se presume la culpa del porteador, que, entonces y en su caso, habría de probar la concurrencia de una causa exonerativa de dicha responsabilidad.

Además, esta responsabilidad del porteador se extiende desde el momento de la recepción de las mercancías para su transporte (*ex recepto*) hasta el de la entrega en destino. El porteador es, asimismo, responsable de la actuación de los auxiliares a los que recurra para la ejecución del contrato de transporte, aunque no sean sus dependientes. A tales efectos, el administrador de las infraestructuras ferroviarias se considera un auxiliar del porteador ferroviario.

A los efectos de la aplicación de este específico régimen de responsabilidad, se consideran también como mercancía transportada los contenedores, las bandejas de carga y cualquier medio de agrupación de mercancías para su transporte, cuando los aporte el cargador; por ello, el régimen de responsabilidad del porteador es igualmente aplicable respecto de estas unidades de carga.

Por último, conviene señalar que se entienden equiparables a la pérdida de la mercancía (presunción legal de pérdida de la mercancía) y, por tanto, generan la responsabilidad del porteador: en primer lugar, la falta de entrega de la mercancía cuando transcurra un plazo de 20 días desde la fecha establecida para ello o, a falta de establecimiento de un plazo para la entrega, a los 30 días desde que el porteador se hizo cargo de la mercancía. No obstante, aquél que tenga derecho sobre las mercancías podrá pedir al porteador que le avise si las mercancías aparecen en el plazo de un año. De esta forma, si reaparecen, el porteador habrá de avisarle y dispondrá, desde entonces, de un plazo de 30 días para exigir la entrega (previa restitución de la indemnización recibida y de las cantidades que deba abonar al porteador conforme a la carta de porte y sin perjuicio de la responsabilidad que, por retraso, incumba al porteador). En cualquier otro supuesto, el porteador podrá disponer libremente de las mercancías reaparecidas. En segundo lugar, la falta de entrega de parte de las mercancías, cuando se acredite que las entregadas no pueden ser usadas sin las pérdidas. Y, finalmente, también se presume la pérdida en aquellos supuestos de avería de las mercancías, cuando a consecuencia de ésta las mercancías resulten inútiles para su venta y consumo.

### 4.2 · La exoneración de la responsabilidad del porteador

No obstante el régimen de responsabilidad del porteador por culpa presunta, el porteador quedará

exento de responsabilidad si acredita que la pérdida, la avería o el retraso en la entrega ha sido ocasionado por culpa del cargador o del destinatario; o por una instrucción del cargador o del destinatario no motivada por una acción culposa del porteador; o por vicios propios de la mercancía; o por hechos constitutivos de fuerza mayor, sin que se considere como un supuesto de exoneración los defectos de los vehículos empleados para el transporte.

Además, en los supuestos de pérdida o de avería el porteador quedará asimismo exento de responsabilidad si acredita que aquélla es verosímilmente atribuible a uno o varios de los riesgos siguientes: (a) empleo de vehículos (incluidos vagones) abiertos y no entoldados, cuando tal empleo ha sido acordado o es acorde con la costumbre; (b) ausencia o deficiencia en el embalaje de las mercancías, de forma tal que por ello queden expuestas, por su naturaleza, a pérdidas o daños; (c) manipulación, carga, estiba, desestiba o descarga de las mercancías realizadas por el cargador o el destinatario o personas que obren por cuenta de uno y otro; (d) naturaleza de ciertas mercancías expuestas, por causa inherente a esta misma naturaleza, a pérdida total o parcial o averías debidas a rotura, moho, herrumbre, deterioro interno o espontáneo, merma, derrame, desecación o a acción de la polilla y roedores. En todo caso, si el transporte se ha contratado para ser realizado a bordo de un vehículo (incluidos vagones) especialmente acondicionado, el porteador deberá acreditar, además, que ha adoptado las medidas que normalmente le incumben en relación con la elección, mantenimiento y empleo de las instalaciones de dicho vehículo y que ha seguido las especiales instrucciones que se le hayan dado; (e) deficiente identificación o señalización de los bultos transportados; y (f) transporte de animales vivos, cuando el porteador pruebe que ha adoptado las medidas que normalmente le incumben y ha seguido las instrucciones especiales.

Si el porteador alega y demuestra la concurrencia de alguno de estos riesgos particulares se presumirá que la pérdida o avería devinieron por efecto de dicho riesgo. De esta forma, se invertirá la carga de la prueba, correspondiendo al reclamante acreditar negativamente la falta de la relación causal que presupone la norma.

#### **4.3 · El importe de la indemnización y el límite de la responsabilidad**

El porteador que deviniese responsable de la pérdida o la avería abonará al reclamante el importe de

la correspondiente indemnización, que queda constreñida al valor de la mercancía, es decir, al daño emergente (con exclusión del lucro cesante), pero siempre y cuando dicho valor no exceda del límite cuantitativo del importe indemnizatorio legalmente establecido en beneficio del porteador, al que posteriormente haremos referencia.

En caso de pérdida total o parcial, la indemnización debida por el porteador será equivalente al valor de la mercancía en el tiempo y lugar en que el porteador se hizo cargo de ella (valor en origen). Este valor de la mercancía se determinará de acuerdo con su precio de mercado, y, en su defecto, de acuerdo con el valor corriente de mercancías de su misma naturaleza y calidad. No obstante, si la mercancía se ha vendido inmediatamente antes de su transporte, se presumirá como valor de la mercancía el que refleje la factura (deducidos el precio y demás gastos de transporte). Además de su importe, el porteador deberá reintegrar (es decir, siempre que hubieran sido previamente abonados) el precio del transporte y los demás gastos devengados con ocasión de éste; y, en caso de que existan, los gastos de salvamento razonables y proporcionados.

Por su parte, en caso de avería, el porteador indemnizará la pérdida de valor que experimente respecto del valor de la mercancía calculado en la forma antes expuesta; pero, en todo caso, la indemnización no podrá ser superior, bien a la suma que correspondiera en caso de pérdida total, si las averías afectan a la totalidad de las mercancías, o bien a la cantidad que correspondería en caso de pérdida de la parte depreciada, cuando las averías afecten sólo a una parte de las mercancías. Además de dicha pérdida de valor, el porteador reintegrará, proporcionalmente, el precio y los demás gastos devengados con ocasión del transporte, así como los gastos de salvamento.

Por último, en los supuestos de retraso en la entrega de la mercancía, la indemnización ascenderá al perjuicio causado por la demora, que habrá de ser debidamente acreditado por el reclamante.

Sin perjuicio de lo hasta ahora expuesto, con carácter general, la indemnización debida por el porteador estará limitada cuantitativamente al importe correspondiente a un tercio del IPREM/día por kilogramo de peso bruto, en caso de responsabilidad por pérdida o avería de la mercancía, o a una suma igual al precio del transporte, en caso de responsabilidad por retraso.

Ahora bien, no será de aplicación tal limitación cuantitativa en aquellos supuestos en los que el car-

gador realice una declaración del valor de la mercancía en la carta de porte (contra el pago de un suplemento del precio del transporte). Ese valor sería entonces el que representaría el límite de la responsabilidad del porteador.

Tampoco lo será en aquellos casos en los que el cargador exprese en la carta de porte (y, asimismo, contra el pago de un suplemento del precio del transporte), una cuantía representativa del especial interés en la entrega de las mercancías. De esta forma, en caso de pérdida, avería o retraso en la entrega, además de la responsabilidad general (y limitada) exigible al porteador, éste podrá verse compelido, hasta el importe de la cuantía expresada en la carta de porte, a indemnizar los perjuicios que acredite haber sufrido quien tenga derecho sobre la mercancía como consecuencia de la ausencia o defectuosa entrega. Supone, en definitiva, extender la responsabilidad del porteador al lucro cesante, si bien limitado al importe expresamente declarado.

Tampoco resultará de aplicación el límite legal de responsabilidad señalado en los supuestos en los que el cargador y el porteador decidan, de mutuo acuerdo (y contra el pago de un suplemento del precio del transporte), incrementar el límite legal de la responsabilidad (la disminución de tal límite, como dijimos, habría de considerarse un pacto ineficaz).

Finalmente, el porteador no podrá beneficiarse del límite (legal o contractual) cuantitativo de responsabilidad (ni, tampoco, ampararse en causa excluyente de ésta), si el daño o perjuicio ha sido causado por él o por sus auxiliares mediando dolo o dolo eventual.

#### 4.4 · Las reservas a la entrega en destino

Salvo que al momento de la entrega en destino de las mercancías exista una comprobación conjunta y un acuerdo en cuanto al estado de las mercancías y las causas que motivan su (defectuoso) estado, el destinatario deberá efectuar, frente al porteador (o sus auxiliares) o al porteador efectivo, las correspondientes reservas a la entrega en las que habrá de describir, de forma general, la pérdida o avería de la mercancía. Dichas reservas deberán realizarse, en caso de pérdida o avería aparente, en el mismo momento de la entrega, y de no resultar aparentes, en el plazo de 7 días naturales a contar desde la entrega. En ausencia de tales reservas en los plazos señalados, se presume *iuris tantum* que la mercancía

fue entregada al destinatario en el estado descrito en la carta de porte.

Por el contrario, en los supuestos de responsabilidad del porteador por retraso en la entrega, las reservas habrán de ser formuladas en el plazo de 21 días desde la entrega, precluyendo la acción de reclamación contra dicho porteador si así no se procediera.

La LCTM prevé que en caso de no existir acuerdo entre el porteador y el destinatario sobre el estado de las mercancías o sobre la causa que haya motivado los daños, puedan las partes promover su reconocimiento ante notario o ante el presidente de la Junta Arbitral de Transportes competente. Sin embargo, ha de señalarse que a pesar de la existencia de dicho procedimiento, esta misma norma legal establece otro diferente que, sin embargo, tiene la misma finalidad, lo que siembra cierta incertidumbre en esta materia. En efecto, en caso de desacuerdo sobre el estado de las mercancías entregadas y la causa de los daños, podrán las partes disponer su reconocimiento por un perito designado por ellos, por el órgano judicial o por la Junta Arbitral de Transportes, informe pericial que, sin embargo, carece de carácter vinculante, por lo que, en caso de disconformidad, cada parte podrá usar su derecho como mejor considere.

## 5 · EL TRANSPORTE SUCESIVO, MULTIMODAL Y POR SUPERPOSICIÓN DE MODOS

### 5.1 · El transporte sucesivo

La LCTM se refiere al transporte sucesivo como aquél en virtud del cual, mediante un único contrato de transporte documentado en una sola carta de porte, diversos porteadores se obligan simultáneamente a ejecutar sucesivos trayectos parciales de un mismo transporte (en principio, aunque no lo exprese la norma legal, mediante un único modo de transporte terrestre).

En este sentido, todos los porteadores se hacen responsables por la ejecución total del transporte, y el segundo y cada uno de los siguientes se obligan por la sola aceptación de la mercancía y de la carta de porte (contra la que deberán entregar un recibo firmado y fechado y, en su caso, efectuar las correspondientes reservas). En caso de pérdida, avería o retraso en la entrega, la acción de resarcimiento solamente podrá ser dirigida contra el primer porteador, contra el último o contra el que efectuó la

parte del transporte en que se produjo el hecho determinante que fundamente la reclamación, o contra varios de ellos a la vez.

El porteador que haya pagado la indemnización en virtud de lo dispuesto anteriormente tendrá un derecho de repetición que se sujeta a las normas señaladas en LCTTM.

### 5.2 · El transporte multimodal

A los efectos de la LCTTM existe un transporte multimodal cuando el contrato de transporte concertado entre el cargador y el porteador prevé la utilización, para el traslado de la mercancía, de más de un modo de transporte, y uno de ellos es el transporte terrestre. Asimismo, hemos de considerar multimodal a aquel transporte contratado para ser efectuado exclusivamente por vía terrestre, siempre y cuando se combinen el transporte por carretera, el transporte ferroviario u otro distinto transporte terrestre realizado en medios mecánicos con capacidad de tracción propia.

El régimen aplicable al contrato de transporte multimodal responde al denominado sistema de red, es decir, que resultarán aplicables a este transporte la normativa propia de cada modo, como si se hubieran celebrado distintos contratos de transporte, uno para cada modo. De esta forma, en principio, las disposiciones de la LCTTM sólo resultarían aplicables a aquella fase de transporte terrestre realizada en el marco de un transporte multimodal. En todo caso, si no pudiera determinarse en qué fase del transporte se ha producido el daño, la responsabilidad del porteador se determinará conforme a lo establecido en el LCTTM. Asimismo, se señala que el régimen legal de las reservas a efectuar a la entrega de la mercancía será el que corresponda al modo en el cual se verificó o hubo de verificarse la entrega de las mercancías al destinatario.

### 5.3 · El transporte con superposición de modos

La regulación que se establece en la LCTTM en relación con el transporte con superposición de modos o mixto limita su aplicación, exclusivamente, al transporte por carretera, de forma que no deviene en aplicación al transporte ferroviario, que, de esta forma, carece de regulación para el transporte mixto nacional.

Cuando el vehículo a bordo del cual viaja la mercancía se transporte por un modo distinto (marítimo, ferroviario, etc.), y siempre que no se produzca un

transbordo de la mercancía, la responsabilidad del porteador por carretera se regulará por lo dispuesto en la LCTTM. No obstante, si la pérdida, la avería o el retraso en la entrega de la mercancía es atribuible a circunstancias que sólo han podido acaecer en el curso del trayecto en el cual el vehículo por carretera era transportado por ese otro modo distinto, y que en ningún caso tales circunstancias resultan imputables a actos u omisiones del porteador por carretera (precisión ésta que pone en cuestión el que pueda llegar a exigirse responsabilidad alguna éste), la responsabilidad del porteador por carretera se regirá por las normas imperativas aplicables al modo de transporte en el curso del cual se produjo el daño.

## 6 · LA PRESCRIPCIÓN DE LAS ACCIONES

Las acciones que se ejerciten al amparo de los contratos de transporte sujetos a la LCTTM prescribirán en el plazo de un año. No obstante, el plazo de prescripción será de dos años si la acción se fundamenta en una actuación en la que ha mediado dolo o dolo eventual.

El plazo de prescripción se contará desde (*dies a quo*): (a) en las acciones de responsabilidad por pérdida parcial, avería o retraso, desde la entrega de las mercancías al destinatario; (b) en las acciones de responsabilidad por pérdida total, cuando transcurra un plazo de veinte días desde la fecha establecida para la entrega o, a falta de establecimiento de un plazo para la entrega, a los treinta días desde que el porteador se hizo cargo de la mercancía; (c) respecto de cualquier otra acción (incluida la reclamación del precio del transporte, indemnización por paralizaciones, importe de la entrega contra reembolso, etc.), a los tres meses a contar desde la celebración del contrato de transporte o, si fuera posterior, desde el día en que la acción pudo ejercitarse; y, (d) en las acciones de regreso entre porteadores (sucesivos, subcontratados, etc.), desde la sentencia o laudo firme que fije la indemnización o, a falta de éstas, desde la fecha en la que el porteador reclamante efectuó el pago.

El plazo de prescripción se interrumpirá por las causas señaladas en el Código de Comercio. No obstante, podrá suspenderse (por una sola vez) en caso de reclamación por escrito dirigida contra el potencial responsable. El cómputo reanudará su curso una vez el reclamado rechace por escrito la reclamación (devolviendo los documentos que la acompañaban).