

MADRID  
Castellana, 216  
28046 Madrid  
Tel.: (34) 91 582 91 00

BARCELONA  
Diagonal, 407 bis  
08008 Barcelona  
Tel.: (34) 93 415 74 00

BILBAO  
Alameda Recalde, 36  
48009 Bilbao  
Tel.: (34) 94 415 70 15

MÁLAGA  
Marqués de Larios, 3  
29015 Málaga  
Tel.: (34) 952 12 00 51

VALENCIA  
Gran Vía Marqués  
del Turia, 49  
46005 Valencia  
Tel.: (34) 96 351 38 35

VIGO  
Colón, 36  
36201 Vigo  
Tel.: (34) 986 44 33 80

BRUSELAS  
Avenue Louise, 267  
1050 Bruselas  
Tel.: (322) 231 12 20

LONDRES  
Five Kings House  
1 Queem Street Place  
EC4R 1QS  
Londres  
Tel.: +44 (0)20 7329 5407

## NOVIEMBRE 2009

### La nueva Ley del contrato de transporte terrestre de mercancías

#### Marisa Aparicio

*Profesora titular de Derecho Mercantil de la Universidad Autónoma de Madrid y consejera académica de Gómez- Acebo & Pombo*

El BOE de 12 de noviembre de 2009 ha publicado la Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del contrato de transporte terrestre de mercancías, de cuyo Proyecto de Ley ya se informó al inicio de su tramitación parlamentaria.

#### 1.- Fundamento de la Ley

La nueva Ley se justifica por la conveniencia de modernizar una materia que prácticamente se ha mantenido intacta desde la promulgación del Código de Comercio de 1885. En efecto, los artículos 349 a 379, todavía hoy vigentes, dibujan un régimen jurídico obsoleto, poco práctico y escaso de soluciones ante la demanda de la moderna contratación del transporte por carretera y por ferrocarril, y de ahí la importancia de la decisión de enviar para su tramitación parlamentaria el texto que ahora reseñamos. Además, convenía aclarar el panorama legal aplicable dado que, con demasiada frecuencia, se han ido "poniendo parches" al régimen jurídico privado del contrato desde otras normas públicas de ordenación del sector. Buena prueba de ello fue, en su momento, la aprobación de la Ley sobre Ordenación de los Transportes Terrestres, de 30 de julio de 1987, su Reglamento de desarrollo, de 1990, y toda una batería de normas de desarrollo del conjunto normativo, en las que se contenían reglas de derecho privado de cierta importancia.

Por otro lado, la Exposición de Motivos de la Ley justifica la reforma del Derecho del contrato de transporte de mercancías en base a otro interesante argumento, como es la conveniencia de establecer un nuevo marco de relaciones contractuales en el ámbito ferroviario, toda vez que al tratarse de un sector liberalizado –a pesar de no haberse instaurado aún plenamente– se impone ubicar y prever la actividad que se desarrolle en un entorno de apertura a la libre competencia.

La Ley sigue el modelo trazado por los convenios internacionales en la materia, del tenor del Convenio de transporte internacional de mercancías por carretera (CMR)<sup>1</sup> y las Reglas Uniformes CIM/1999<sup>2</sup>, con lo que se aproximará la legislación nacional española a la internacional, reconociendo que se trata, en ambos casos, de la regulación de transportes muy similares. Sin embargo, no se desprecian otras soluciones propias del Derecho aún vigente, las cuales se actualizan o reubican en la nueva Ley. Así ocurre con las obligaciones de carga, estiba, desestiba y descarga; la responsabilidad por paralización de los vehículos en el lugar de toma en carga, o la determinación de los límites máximos de responsabilidad del porteador por pérdidas, averías o retraso, que son circunstancias del contrato que ya se contenían en la Ley sobre Ordenación de los Transportes Terrestres (LOTT).

<sup>1</sup> Convenio CMR, suscrito en Ginebra el 19 de mayo de 1956, al que se adhirió España por Instrumento de 12 de septiembre de 1973 (BOE de 7 de mayo de 1974; c. de e. en BOE de 15 de junio de 1995).

<sup>2</sup> Convenio relativo a los transportes internacionales por ferrocarril (COTIF), suscrito en Berna el 9 de mayo de 1980, modificado por el Protocolo de Vilna de 3 de junio de 1999; Instrumento de ratificación del Protocolo de 1999, publicado en el BOE de 23 de junio de 2006. El término CIM hace referencia a las Reglas uniformes sobre el contrato de transporte internacional de mercancías por ferrocarril, que constituye el Apéndice B del COTIF.

El texto legal aprobado goza de una buena técnica legislativa, es ordenado y aporta novedades sobresalientes frente a la anterior regulación del contrato.

## 2.- Concepto

Se regula unitariamente el contrato de transporte terrestre de mercancías en sus dos modalidades, es decir, *por carretera* y *por ferrocarril*, y se define como aquel contrato "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" (art. 2)<sup>3</sup>. Definición breve y sencilla que remonta la complejidad descriptiva del artículo 349 del Código de comercio, donde no se encuentra más que la caracterización mercantil del contrato. La citada unidad no empece que el texto trate las especialidades propias del transporte por ferrocarril allí donde sea oportuno.

## 3.- Clases de transporte terrestre

**3.1. Por razón del modo empleado,** la Ley se dirige al transporte *por carretera*, *por ferrocarril* y *fluvial*, mientras este último modo no sea objeto de una regulación especial propia (Disp. Ad. Primera).

**3.2. Por razón del objeto,** la norma regula el transporte de *mercancías* y el de *viajeros*. Respecto a los *transportes postales*, la Disposición adicional tercera de la Ley establece su carácter supletorio de las normas reguladoras del sector postal.

**3.3. Con pluralidad de modos de transporte,** siendo necesariamente uno

de ellos terrestre, *transporte multimodal* (arts. 67 a 70).

**3.4. Con relación continuada entre las partes,** se incorpora a nuestro Derecho el denominado *transporte continuado*, el cual precisa que se concreten cada uno de los envíos o expediciones que se realicen de forma sucesiva en el tiempo (art. 8).

**3.5.** Como novedad, se incorporan las especialidades del **contrato de mudanza** (arts. 71 a 77).

## 4.- Elementos personales

La Ley opta por incorporar los elementos personales necesarios en la relación contractual, definiendo qué se entiende por *cargador*, *porteador*, *destinatario* y *expedidor*<sup>4</sup> (art. 4), y por clarificar la posición contractual de intermediarios como *transitarios*, *operadores o agencias de transporte*, *almacenistas-distribuidores*, *operadores logísticos*, etc., obligándoles a contratar siempre en nombre propio y a asumir la posición del porteador (art. 5).

Por otro lado, la Ley regula la posición de los *subcontratistas (porteadores efectivos)* del transporte y establece un régimen general de responsabilidad para todos ellos, basado en la regla de la responsabilidad del porteador que contrate con el cargador haciéndole responsable frente a éste de la realización íntegra del transporte conforme a lo previsto en la Ley, aún cuando no la lleve a cabo por sí mismo en todo o en parte (art. 6).

<sup>3</sup> La definición propuesta por el art. 2 del Anteproyecto decía que se trataba de aquel contrato "por el que el porteador se obliga frente al cargador, a cambio de un precio, a trasladar mercancías de un lugar a otro y **entregarlas al destinatario**". Durante la tramitación parlamentaria del Proyecto, en el Congreso se aprobó una enmienda presentada por el Grupo Mixto con el que texto que definitivamente se ha aprobado, alegando la mejora técnica que suponía su aceptación.

<sup>4</sup> La figura del expedidor, que es "el tercero que por cuenta del cargador haga entrega de las mercancías al transportista en el lugar de recepción de la mercancía", se ha incorporado al texto durante la tramitación en el Congreso.

Por último en este apartado, conviene destacar lo innovador que resulta la incorporación de un régimen como el previsto por los artículos 64 a 66 de la Ley, respecto a los *porteadores sucesivos*<sup>5</sup>. 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 del mismo, con arreglo a lo previsto en la citada carta de porte, quedando obligados el segundo y subsiguientes porteadores en aquéllos términos, a partir del momento en que el porteador precedente les haya hecho entrega material de las mercancías y de la carta de porte, en la que deberá haberse hecho constar su nombre y domicilio; y, además, hayan entregado a su precedente un recibo firmado y fechado en el que conste su aceptación de ambas.

Para el ejercicio de reclamaciones, se reconoce un *derecho de opción* al reclamante, contra el primer porteador, el último o bien el que haya ejecutado la parte del transporte en cuyo curso se ha producido el hecho en que se fundamenta la acción.

#### 5.- Elemento objetivo

El contrato tiene por objeto el envío<sup>6</sup>, o una serie de envíos, de mercancías<sup>7</sup>.

<sup>5</sup> Tendrán esta consideración los diversos porteadores que 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 (art. 64.1).

<sup>6</sup> 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.

<sup>7</sup> La mercancía se distribuye en bultos, que consisten en unidades materiales de carga diferenciada, con independencia de su volumen y dimensiones. Las referencias al *transporte de viajeros* se realizan en las Disposiciones Adicional tercera y Final tercera, tercer apartado.

<sup>8</sup> Este artículo de la Ley no ha sido objeto de modificación, durante su tramitación parlamentaria, si bien durante la misma se produjo la aprobación de la Directiva 2008/68/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de septiembre de 2008, sobre el transporte terrestre de mercancías peligrosas (DOUE L260, de 30 de septiembre), la cual debería haber sido adaptada al Derecho interno de los Estados miembros antes del pasado 30 de junio de 2009 (art. 10).

#### 6.- Perfección del contrato

Se mantiene el *carácter consensual* del contrato, inspirado en el principio espiritualista del artículo 1258 del Código Civil, sin embargo, las partes podrán compelirse para que se extienda una *carta de porte*, que sigue siendo el documento genuino de este tipo de contrato. La Ley dedica el Capítulo II a la "Documentación del contrato", y en concreto a la carta de porte, los artículos 10 a 15, donde se detalla su contenido, número de ejemplares, fuerza probatoria y se admite la posibilidad de su emisión electrónicamente. El art. 16 prevé la formalización por escrito del contrato de transporte continuado, cuando así lo exija cualquiera de las partes.

#### 7.- Contenido del contrato

Como no podía ser de otro modo, este apartado compone el núcleo fundamental de la Ley, dedicándole el Capítulo III (arts. 17 a 43). En ellos, se regulan minuciosamente y siguiendo las soluciones adoptadas, en su momento, por la LOTT, aspectos relativos a la entrega de las mercancías al porteador (art. 19) y las obligaciones de carga y descarga (art. 20); el transporte de mercancías peligrosas (art. 24)<sup>8</sup>, así como el derecho de disposición del cargador, o del destinatario sobre la mercancía, si así se hubiere pactado expresamente (arts. 29 y 30). Sin embargo, con todo, lo más relevante

del Capítulo III de la Ley se encuentra en la novedosa y minuciosa regulación de las obligaciones de pago del precio y de los gastos del transporte (arts. 37 a 42).

la entrada en vigor de la Ley, que se prevé a los tres meses de su publicación en el BOE (Disposición Final quinta).

### **8.- Responsabilidad del porteador y prescripción de acciones**

A esta materia se dedican los Capítulo V (arts. 46 a 63) y IX (arts. 78 y 79) de la Ley, respectivamente. En ambos casos se declara la imperatividad de los correspondientes preceptos, y respecto a la responsabilidad del porteador, cualquier cláusula contractual que pretenda reducir o aminorar el régimen previsto, será ineficaz y se tendrá por no puesta. Por la misma razón, los supuestos de responsabilidad son supuestos tasados, así como las causas (distinguiendo entre privilegiadas y ordinarias) y las presunciones de exoneración<sup>9</sup>, remitiendo a las normas generales de la responsabilidad contractual, el incumplimiento por el porteador de otras obligaciones derivadas del contrato de transporte, cuando no existiera regulación específica sobre ellas.

Respecto a las acciones a que pudiera dar lugar el contrato, La ley establece un plazo general de prescripción de *un año*, con reglas especiales para su cómputo (art. 79), que se podrá interrumpir por las causas señaladas con carácter general para los contratos mercantiles, además de la prevista acción de reclamación por escrito (art. 79.3). También se trata de un plazo novedoso, frente a los seis meses previstos por el artículo 951 del Código de Comercio para las acciones relativas al cobro de portes y al cobro del pasaje, y al año estipulado por el artículo 952 para el resto de acciones derivadas del contrato de transporte. Ambos artículos quedarán derogados, en cuanto afectan al transporte terrestre de mercancías, a

<sup>9</sup> Llama la atención la inclusión de una norma especial relativa a la presunción de exoneración de responsabilidad del porteador en el ámbito del *transporte de animales vivos*, según la cual, tendrá que probar 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 (art. 50).