

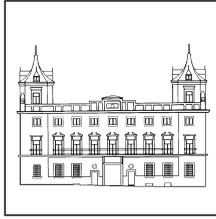
BOLETÍN DE INFORMACIÓN

Anteproyecto de Ley de Contrato
de Transporte Terrestre

Año LXI
Suplemento al núm. 2041
De 15 de julio de 2007



MINISTERIO
DE JUSTICIA



BOLETÍN DE INFORMACIÓN

ANTEPROYECTO DE LEY DE CONTRATO DE TRANSPORTE TERRESTRE

ISSN: 0211-4267

Depósito Legal: M. 883-1958

NIPO: 051-07-001-3

Edita: Secretaría General Técnica. Centro de Publicaciones
San Bernardo, 62 - 28015 Madrid

Imprenta Nacional del Boletín Oficial del Estado

COMISIÓN GENERAL DE CODIFICACIÓN

ANTEPROYECTO DE LEY DE CONTRATO DE TRANSPORTE TERRESTRE

Elaborado por una Sección Especial integrada por los siguientes miembros:

PRESIDENTE

DON JUSTINO F. DUQUE DOMÍNGUEZ
Catedrático de Derecho Mercantil

DON ALBERTO EMPARANZA SOBEJANO
Profesor Titular de Derecho Mercantil

DON CARLOS GORRIZ LÓPEZ
Profesor Titular de Derecho Mercantil

VOCALES

DOÑA MARÍA BADA DE COMINGES
Coordinadora de Ordenación y Normativa
Ministerio de Fomento

DON LUIS M. PILOÑETA ALONSO
Profesor Titular de Derecho Mercantil

DON RAFAEL ILLESCAS ORTIZ
Catedrático de Derecho Mercantil

DON EMILIO SIDERA LEAL
Subdirector General
de Ordenación Normativa
Ministerio de Fomento

DON ANÍBAL SÁNCHEZ ANDRÉS
Catedrático de Derecho Mercantil

DON FERNANDO MARTÍNEZ SANZ
Catedrático de Derecho Mercantil

SECRETARIA DE ACTAS

DON PABLO MENÉNDEZ GARCÍA
Catedrático de Derecho Administrativo

Doña MARTA MOLINA GUTIÉRREZ
Vocal Asesora de la Secretaría
General Técnica
Ministerio de Justicia

ÍNDICE

	Páginas
NOTA EDITORIAL	9
MEMORIA JUSTIFICATIVA	11
 ANTEPROYECTO DE LEY DE CONTRATO DE TRANSPORTE TERRESTRE	
Exposición de motivos	31
Título Preliminar. Disposiciones Generales	
Art. 1. Objeto	36
Art. 2. Definición del contrato.....	36
Art. 3. Carácter de la norma	36
Art. 4. Sujetos	36
Art. 5. Bultos y envíos	36
Art. 6. Equipajes y bultos de mano	37
Art. 7. Transporte continuado	37
Art. 8. Transporte contratado en el marco de una operación logística.	37
Título I. El contrato de transporte de mercancías	
Cap. 1. Documentación del contrato	37
Art. 9. Contenido de la carta de porte	37
Art. 10. Emisión y número de ejemplares de la carta de porte.....	38
Art. 11. Documentación de la entrega en destino.....	38
Art. 12. Irregularidad o inexistencia de la carta de porte	38
Art. 13. Fuerza probatoria de la carta de porte	38
Art. 14. Carta de porte emitida electrónicamente	39
Art. 15. Formalización de los contratos de transporte continuado	39
Cap. II. Contenido del contrato	39
Art. 16. Idoneidad del vehículo.....	39
Art. 17. Puesta a disposición del vehículo	39
Art. 18. Entrega de las mercancías al porteador.....	39
Art. 19. Sujetos obligados a realizar la carga y descarga.....	40
Art. 20. Acondicionamiento e identificación de las mercancías	40
Art. 21. Paralizaciones.....	40

		Páginas	
Art.	22.	Documentación de la mercancía.....	41
Art.	23.	Transporte de mercancías peligrosas.....	41
Art.	24.	Reconocimiento externo.....	41
Art.	25.	Examen de las mercancías.....	42
Art.	26.	Rechazo de bultos.....	42
Art.	27.	Custodia y transporte.....	42
Art.	28.	Derecho de disposición.....	43
Art.	29.	Ejercicio y extinción del derecho de disposición.....	43
Art.	30.	Impedimentos al transporte.....	43
Art.	31.	Riesgo de pérdida o daño de las mercancías.....	44
Art.	32.	Derechos del destinatario.....	44
Art.	33.	Lugar y plazo de entrega de la mercancía al destinatario.....	44
Art.	34.	Estado de las mercancías en el momento de entrega al destinatario.....	45
Art.	35.	Impedimentos a la entrega.....	45
Art.	36.	Pago del precio del transporte.....	45
Art.	37.	Obligación de pago del precio y los gastos del transporte.....	45
Art.	38.	Entrega contra reembolso.....	46
Art.	39.	Extinción de los contratos continuados.....	46
Cap.	III.	Depósito y enajenación de mercancías.....	46
Art.	40.	Depósito de las mercancías en los supuestos de impedimentos al transporte o a la entrega.....	46
Art.	41.	Enajenación de las mercancías por impago del precio del transporte.....	47
Art.	42.	Aplicación del resultado de la venta.....	47
Cap.	IV.	Responsabilidad del porteador.....	47
Art.	43.	Carácter imperativo.....	47
Art.	44.	Supuestos de responsabilidad.....	48
Art.	45.	Causas de exoneración.....	48
Art.	46.	Presunciones de exoneración.....	48
Art.	47.	Transporte de animales vivos.....	49
Art.	48.	Transporte con vehículos especialmente acondicionados.....	49
Art.	49.	Indemnización por pérdidas.....	49
Art.	50.	Indemnización por averías.....	49
Art.	51.	Supuestos de equiparación a pérdida total.....	50
Art.	52.	Valor de las mercancías.....	50
Art.	53.	Indemnización por retraso.....	50
Art.	54.	Límites de la indemnización.....	50
Art.	55.	Reembolso de otros gastos.....	50
Art.	56.	Recuperación de las mercancías perdidas.....	51
Art.	57.	Reservas.....	51
Art.	58.	Declaración de valor y de interés especial en la entrega.....	51
Art.	59.	Pérdida del beneficio de limitación.....	52
Art.	60.	Aplicación del régimen de responsabilidad a las diversas acciones.....	52

	Páginas
Cap. V. Pluralidad de portadores	52
Art. 61. Contratación del transporte en nombre propio	52
Art. 62. Responsabilidad de los portadores efectivos	53
Art. 63. Contrato con portadores sucesivos.....	53
Art. 64. Ejercicio de reclamaciones	53
Art. 65. Acción de repetición entre portadores sucesivos	
Cap. VI. Transporte multimodal	54
Art. 66. Definición	54
Art. 67. Regulación	54
Art. 68. Normas aplicables a supuestos especiales	54
Art. 69. Contrato de transporte con superposición de modos	55
Cap. VII. Normas especiales del contrato de mudanza.....	55
Art. 70. Objeto del contrato	55
Art. 71. Regulación	55
Art. 72. Documentación del contrato de mudanza.....	55
Art. 73. Obligaciones del porteador	56
Art. 74. Presunciones de exoneración	56
Art. 75. Límites de indemnización.....	57
Art. 76. Reservas.....	57
Título II. El contrato de transporte de viajeros	
Cap. I. Documentación del contrato	57
Art. 77. Documento del transporte	57
Art. 78. Billetes y tarjetas de abono	57
Art. 79. Talón de equipaje	58
Cap. II. Contenido del contrato.....	58
Art. 80. Obligación de transporte	58
Art. 81. Impedimentos al transporte.....	58
Art. 82. Normativa ordenadora del transporte	59
Art. 83. Pago del precio	59
Art. 84. Tenencia del billete.....	59
Art. 85. Comportamiento del viajero.....	59
Cap. III. Régimen de responsabilidad.....	59
Art. 86. Inejecución total o parcial del viaje.....	59
Art. 87. Responsabilidad por daños personales	60
Art. 88. Seguro obligatorio de responsabilidad civil	60
Art. 89. Responsabilidad por retraso en la ejecución del transporte	60
Art. 90. Responsabilidad por daños al equipaje.....	60
Art. 91. Transporte de los vehículos de los viajeros por ferrocarril.....	61
Art. 92. Responsabilidad por daños a los bultos de mano	61

	Páginas
Art. 93. Límites de indemnización.....	61
Art. 94. Pluralidad de portadores	61
Art. 95. Responsabilidad por los auxiliares.....	61
Art. 96. Acciones y régimen de responsabilidad.....	62
Art. 97. Pérdida de los beneficios de limitación.....	62
Art. 98. Responsabilidad del viajero.....	62
Art. 99. Reservas.....	62
Título III. Prescripción de acciones	
Art. 100. Carácter imperativo	63
Art. 101. Plazos generales	63
Art. 102. Prescripción de acciones por daños personales a los viajeros.	64
Disposición adicional primera. Derechos especiales de giro	64
Disposición adicional segunda. Transporte fluvial	64
Disposición transitoria única. Contratos preexistentes	64
Disposición derogatoria única. Derogación normativa	64
Disposición final primera. Condiciones generales de contratación	64
Disposición final segunda. Título competencial	65
Disposición final tercera. Entrada en vigor.....	65

NOTA EDITORIAL

Entre las mejores tradiciones del Ministerio de Justicia se encuentra la de publicar las propuestas normativas que elabora la Comisión General de Codificación, para propiciar su conocimiento y libre discusión por la comunidad jurídica.

El anteproyecto de Ley de Contrato de Transporte Terrestre que ahora se publica viene a dar respuesta a las reiteradas demandas del sector económico interesado y también de los operadores jurídicos, que hoy se ven obligados a aplicar una legislación anticuada y dispersa.

El Ministerio de Fomento ha jugado un papel notable en la promoción de esta iniciativa legislativa. En su día propuso al Ministerio de Justicia trabajar conjuntamente en la actualización de las normas que rigen el contrato de transporte, básicamente contenidas hoy en el Código de Comercio de 1885 y en la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres de 1987 y su Reglamento de 1990.

Una Orden del Ministro de Justicia de 16 de marzo de 2005 constituyó en el seno de la Comisión General de Codificación una Sección Especial a la que se encomendó la elaboración de una propuesta de regulación del contrato de transporte terrestre. En esta Sección, bajo la presidencia del profesor Duque Domínguez, se integraron representantes cualificados del Ministerio de Fomento junto a los expertos en derecho mercantil propuestos por la Sección de Derecho Mercantil de la Comisión General de Codificación.

La importancia de una nueva regulación en España del contrato de transporte terrestre no ha pasado inadvertida al propio Gobierno de la Nación. Prueba de ello es el Acuerdo del Consejo de Ministros de 24 de junio de 2005, que adoptó diversas medidas en el sector del transporte por carretera para la mejora de sus condiciones de transparencia y de competencia. Entre ellas se encuentra un mandato al Ministerio de Justicia para *«la agilización de los trabajos que ya ha iniciado el Ministerio de Justicia, en colaboración con el Ministerio de Fomento y la Comisión General de Codificación, para reformar la normativa legal en materia de contratos de transporte terrestre (...)»*.

Tal y como señala la exposición de motivos que precede al articulado de la propuesta entregada por la Sección Especial, el objetivo que ha regido esta tarea prelegislativa ha sido el de modernizar la regulación del contrato de transporte terrestre en su doble vertiente de transporte de mercancías y de pasajeros, y tanto por lo que se refiere al transporte por carretera como por ferrocarril, teniendo básicamente en cuenta el modelo trazado por el Convenio de transporte internacional de mercancías por carretera (CMR) y las Reglas Uniformes CIM/1999, sin desterrar por completo el régimen que en su día constituyeron el Código de Comercio y la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres.

Por último, el Ministerio de Justicia quiere manifestar su pesar por el fallecimiento, acaecido en el curso de la elaboración del Anteproyecto de ley que ahora se publica, de don Aníbal Sánchez Andrés, Catedrático de Derecho Mercantil, Vocal de la Comisión General de Codificación y miembro de la Sección Especial redactora del Anteproyecto de Ley.

MEMORIA JUSTIFICATIVA DEL ANTEPROYECTO DE LEY DE CONTRATO DE TRANSPORTE TERRESTRE

El Anteproyecto de ley de contrato de transporte terrestre es la respuesta a la opinión generalizada en el ámbito de los juristas y en el del correspondiente sector económico ante la situación en que se encontraba la legislación sobre el derecho contractual de transportes.

En efecto, el contrato de transporte se hallaba regulado básicamente en el texto codificado del Código de Comercio de 1885 (título VII del Libro II, arts. 349-379), en la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres de 1987 y en su Reglamento de 1990 (recientemente modificado); por su parte, el transporte de viajeros por ferrocarril se hallaba regulado en el Reglamento de 8 de septiembre de 1878, dictado para la ejecución de la derogada Ley de Policía de Ferrocarriles de 23 de noviembre de 1877 (los capítulos VII y VIII de dicho Reglamento, que contenían prescripciones sobre viajeros y personas extrañas al ferrocarril, así como relativas a la recogida y entrega de equipajes y mercancías).

La ley del sector ferroviario de 2003, con su Reglamento de 2004, así como con anterioridad la Ley de Ordenación del Transporte Terrestre, contenían algunas disposiciones de Derecho privado, pero su objetivo fundamental es la ordenación jurídico-pública del mercado de transportes y de las empresas que se dedican a esta actividad.

Las críticas al sistema de la contratación en el sector del transporte se centran principalmente en lo incompleto de las normas de un texto del último tercio del siglo XIX, con el consiguiente desfase entre realidad y normativa del contrato de transporte y la profunda insatisfacción que producía la aplicación de esas normas a supuestos del tráfico que no habían sido contemplados por el legislador y que ni siquiera podían ser subsumidos en ellas mediante una interpretación extensiva de su contenido, dando lugar a situaciones de inseguridad jurídica en contra de las condiciones de certeza que demanda el tráfico.

La misma preocupación resplandecía en los análisis de la realidad del sector llevados a cabo desde las asociaciones profesionales con el propósito de establecer los objetivos necesarios para, en el marco de una renovada política de transportes, hacer efectiva la requerida modernización del sistema español. El precipitado de estos trabajos son hoy los Planes estratégicos para el transporte por carretera en sus diversas modalidades.

La política de la Unión Europea en materia de transportes no es ajena a estas preocupaciones. La Comisión Europea publicó el 12 de septiembre de 2001 un *Libro Blanco sobre la política europea de transportes de cara al 2010*: La hora de la verdad, en el que se analizaba la situación de los transportes a la vista de las necesidades futuras a medio plazo de un ampliado mercado interior unificado y, sin embargo, con

diversos grados de desarrollo económico y con culturas con un fondo común pero con singularidades que configuran un espacio de concurrencia multicultural.

Los objetivos relevantes del Libro Blanco son los de alcanzar el *reforzamiento* del transporte por carretera, que sigue siendo el más demandado, y el de conseguir la integración del transporte por ferrocarril, a fin de que los porcentajes de utilización se eleven sensiblemente en ambos medios de transporte con vistas al horizonte marcado por el año 2020.

Ante esta situación, «el Ministerio de Fomento había venido solicitando una actualización de las vigentes normas de Código de Comercio sobre el contrato de transporte terrestre» y el «Ministerio de Justicia comparte esa necesidad de poner al día dicha normativa como parte esencial de su tarea de actualización del Derecho mercantil español». Por ello los Ministerios de Fomento y de Justicia acuerdan la constitución de una Sección Especial conforme a lo previsto en el artículo 22 del Decreto 160/1997, de 7 de febrero, de los Estatutos de la Comisión General de Codificación, para preparar una Propuesta en la que se regule el contrato de transporte terrestre. A tal fin se emite la Orden de 16 de marzo de 2005 por la que se constituye, en el seno de la Comisión General de Codificación, una Sección Especial para la regulación del contrato de transporte terrestre. La Sección habría de integrar expertos en la materia propuesta por la Sección Segunda de la Comisión General de Codificación y por funcionarios propuestos por el Ministerio de Fomento.

La Sección Especial ha estado integrada por el Presidente don Justino F. Duque Domínguez (Catedrático de Derecho mercantil y Vocal de la Sección Segunda de Derecho mercantil); los Vocales don Fernando Martínez Sanz (Catedrático de Derecho mercantil), don Pablo Menéndez García (Catedrático de Derecho administrativo), don Alberto Emparanza Sobejano (Profesor Titular de Derecho mercantil), don Carlos Górriz López (Profesor Titular de Derecho mercantil), don Luis M. Piloñeta Alonso (Profesor Titular de Derecho mercantil), don Emilio Sidera Leal (Subdirector General de Ordenación y Normativa del Ministerio de Fomento), doña María Bada de Cominges (Coordinadora de Ordenación y Normativa del Ministerio de Fomento) y la Secretaria doña Marta Molina Gutiérrez (Vocal asesora de la Secretaría General Técnica del Ministerio de Justicia).

Con posterioridad, el 20 de diciembre de 2005, se nombran como Vocales de la Sección Especial a don Aníbal Sánchez Andrés (Catedrático de Derecho Mercantil y Vocal de la Sección Segunda de Derecho Mercantil) y a don Rafael Illescas Ortiz (Catedrático de Derecho Mercantil y Vocal de la Sección Segunda de Derecho Mercantil).

En agosto de 2006 se produjo el fallecimiento de don Aníbal Sánchez Andrés.

La Sección Especial comienza sus trabajos en la reunión de 8 de abril de 2005 y, salvo los meses de verano, celebra 39 sesiones con jornadas de mañana y tarde, siguiendo el sistema de discutir las ponencias formuladas por los distintos miembros de la Sección.

Para la formulación del texto propuesto se han analizado los textos relevantes del Derecho comparado, sin perder de vista los textos españoles, tratando de captar su función para adaptarlos si era conveniente y oportuno.

Según se ha indicado, se han utilizado los textos del Código de Comercio de 1885, algunas de las normas sobre transporte de mercancías de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los transportes terrestres y su Reglamento aprobado por Real

Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre. Para el transporte por ferrocarril han sido decisivas las normas de la ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector ferroviario y el Reglamento del Sector ferroviario aprobado por Real Decreto 2387/2004, de 30 de diciembre.

En este trasfondo han jugado un papel muy importante las condiciones generales de la contratación de los transportes de mercancías por carretera, aprobadas por la Orden de 25 de abril de 1997. Esta norma aparece estructurada en dos apéndices: el Anexo A se dedica a los transportes de carga completa; el B regula los transportes de carga fraccionada. Este texto es importante por dos razones: en primer lugar, porque expresa un modelo de contrato de transporte propuesto a la práctica española y que era seguido en la contratación de transportes; en segundo lugar, porque se recogen en la formulación del condicionado las disposiciones del Código de Comercio y de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres y de su Reglamento, con las consecuencias previstas en su artículo 3.

Los materiales de carácter internacional que se están utilizando como modelos que han inspirado las recientes modificaciones en algunos países de la Unión Europea son los convenios internacionales para el transporte de mercancías por carretera y para el transporte ferroviario, así como las leyes en que se han plasmado estas modificaciones. La Convención de Ginebra sobre el transporte de mercancías por carretera ha sido el principal modelo. En efecto, siguiendo los pasos del COTIF/CIM, el Convenio de 19 de mayo de 1956 que regula el *transporte internacional de mercancías por carretera* (CMR).

En lo que respecta al transporte por ferrocarril, se ha tenido en cuenta en primer plano el Convenio de Berna de 1890, objeto de modificaciones sucesivas hasta llegar a la variación de 1990 (COTIF) –posteriormente modificada por el Convenio de Vilna de 1999– y, muy particularmente, los Apéndices en los que se regula el régimen del transporte internacional de viajeros y equipajes (A CIV) y el transporte internacional de mercancías por ferrocarril (B CIM).

Asimismo, se han tenido muy en cuenta los documentos sobre el transporte multimodal: El Convenio de las Naciones Unidas sobre el transporte multimodal internacional de mercancías de 24 de mayo de 1980, las Reglas de la CNUDMI y la CCI relativas a los documentos de transporte multimodal, así como Las Reglas Uniformes sobre el Documento de Transporte Combinado.

Aunque no se refiere directamente a la materia regulada, se ha consultado el Anteproyecto de Ley General de Navegación marítima, de la Sección Especial para la reforma del Derecho de la navegación (Comisión General de Codificación, 2004), que hoy se tramita como proyecto de Ley en las Cortes Generales, así como el Proyecto de Convenio sobre el transporte [total o parcialmente] [marítimo] de mercancías (Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho mercantil internacional, de 8 de septiembre de 2005). Con ello, además de tener en cuenta estos importantes documentos, se han reforzado los vínculos entre los diversos modos de transporte en los transportes multimodales.

En el elenco de textos nacionales de Derecho comparado se han contemplado los preceptos ya clásicos del Codice civile italiano de 1942 sobre el transporte, junto a otros más modernos como el texto reformado de 1998 del Código de Comercio alemán en materia de Derecho del transporte, así como las normas sobre transporte (en sus

diversas especies) del Nuevo Código Civil de los Países Bajos y de la reforma portuguesa del Derecho del contrato de transporte de mercancías por carretera de 2003.

El Anteproyecto ha eludido incurrir en un excesivo casuismo que hubiera podido resultar abrumador para los agentes del mercado y hubiera disminuido o incluso eliminado la capacidad de respuesta de los organismos de regulación y de las empresas del sector. La postura del Anteproyecto deja abierta la posibilidad –en el marco diseñado en la ley– de elaborar normativa complementaria y condiciones generales que puedan ser necesarias para la adaptación de las normas sectoriales a nuevas realidades.

A este fin, con el propósito de evitar duplicaciones en el articulado, se han regulado conjuntamente las normas sobre transporte de mercancías por carretera y por ferrocarril, formulando las necesarias normas especiales cuando así lo demandaran las características del medio empleado. La base para hacer esta fusión ha sido, en el transporte de mercancías, la regulación del transporte por carretera, mientras que en el transporte de viajeros lo ha sido la de transporte por ferrocarril.

El trabajo ha cristalizado en la formulación de un Anteproyecto de Ley de contrato de transporte. El texto está organizado en un título preliminar, tres títulos, divididos en capítulos y éstos en 102 artículos (dotados de su correspondiente rúbrica). El Anteproyecto se cierra con dos disposiciones adicionales, una disposición transitoria, otra derogatoria y tres disposiciones finales.

El texto del Anteproyecto se aplicará en territorio nacional. A pesar de la atracción que ejerce la legislación de los Convenios se ha optado por una legislación nacional adaptada a las particularidades del tráfico español.

A continuación del título Preliminar, el título I se refiere al contrato de transporte de mercancías, donde se contemplan los supuestos especiales de contratos con subtransporte o con porteador efectivo, el transporte multimodal y el contrato de mudanza. El título II regula el contrato de transporte de viajeros. El último título III se ocupa de la prescripción de acciones.

TÍTULO PRELIMINAR

El título Preliminar de disposiciones generales contiene preceptos que se han estimado aplicables a todas las modalidades de contrato de transporte regulado.

Después de describir el objeto del Anteproyecto conforme al mandato recibido por la Sección, define el contrato de transporte en sus dos modalidades principales –mercancías y viajeros–.

La posible disponibilidad de las normas de ley constituía un tema muy delicado. Para evitar rigideces normativas no compatibles con la realidad del tráfico español se han declarado las normas de la ley modificables por pacto individual, con excepción de las normas que –como en el caso de la responsabilidad del porteador– la misma ley ha declarado inderogables por la voluntad de las partes. Igualmente, se ha establecido un límite a las modificaciones mediante condiciones generales, que se admiten siempre que sean más beneficiosas para el adherente.

El viajero ha sido especialmente protegido, admitiendo sólo modificaciones de las normas legales que benefician su posición.

La ley *define* los sujetos que intervienen en el contrato de transporte, conservando la denominación tradicional, salvo para el consignatario, ya que se ha estimado que la de destinatario responde mejor a su posición.

La ley distingue entre bultos y envíos o remesas, de acuerdo con lo que es usual en el tráfico español.

En el ámbito del transporte de pasajeros, se ha definido el bulto de mano y el equipaje para establecer el correspondiente régimen, contemplando también la hipótesis del transporte de animales de compañía, supuesto cada vez más frecuente.

El Anteproyecto ha introducido el supuesto de transporte continuado, para designar el contrato de transporte que está encuadrado en una relación continuada entre las partes, debiendo concretarse cada uno de los envíos o expediciones.

Por último, se ha contemplado la operación logística que, integrada por múltiples prestaciones del operador logístico, sólo quedará sometida a las normas del transporte por lo que respecta a los derechos, obligaciones y responsabilidades relativos a la ejecución de la prestación de transporte.

I

TÍTULO PRIMERO

El contrato de transporte de mercancías

CAPÍTULO PRIMERO

Documentación del contrato de transporte de mercancías

La regulación del contrato de transporte de mercancías se abre con un capítulo dedicado a la documentación del contrato. El contrato se redacta en la carta de porte, a petición de cualquiera de las partes. El documento se redacta en tres ejemplares, firmados por el porteador y el cargador.

La carta de porte recoge los datos referentes a las características del contrato (elementos personales; lugar y fecha de recepción y de entrega en destino; cantidad, embalajes, marcas y naturaleza de las mercancías; precio y modalidades). Pero, sobre todo, se prevé una cláusula general que puede contener cualquier pacto que convenga a porteador y cargador.

Como se comprobará más adelante, el porteador puede incluir reservas adecuadas.

Igualmente la carta de porte podrá recoger en el momento de la entrega del envío al destinatario el recibo de las mercancías, firmado por ambos.

Para adaptarse a las modalidades del tráfico se establece que cada envío –definido con anterioridad– deberá ir acompañado de su carta de porte. Si la carga de una expedición se reparte en varios vehículos, cada uno de éstos irá provisto de su respectiva carta de porte.

Cuando se celebre un contrato que establezca relaciones continuadas de transporte entre las partes se formalizará por escrito si lo exige cualquiera de ellas. Como consecuencia, cada uno de los envíos que se realicen como ejecución del contrato marco podrá ser acompañado de una carta de porte que individualice las características del mismo.

Atendiendo a realidades del tráfico moderno que no cabe desconocer, se admite la emisión de una carta de porte en soporte electrónico, siempre que las partes estén de acuerdo y siempre que el registro electrónico pueda transformarse en signos de escritura legibles.

Los efectos de la carta de porte se manifiestan en el plano probatorio. Por eso, la inexistencia, nulidad o irregularidad de la carta de porte no producirá la nulidad del contrato ni privarán de eficacia a la carta de porte.

El texto proyectado no dota a la carta de porte de calidad representativa de las mercancías. La Sección redactora ha estimado que el interés a la posible circulación de las mercancías durante el contrato quede satisfecho con el derecho de disposición del cargador.

El Anteproyecto atribuye fuerza probatoria a la carta de porte en cuanto a la celebración del contrato en los términos contenidos en el documento, así como en cuanto a la entrega de la mercancía al porteador. Con todo, el efecto probatorio constituye una presunción *iuris tantum* y puede destruirse mediante la prueba en contrario.

El documento hace prueba asimismo del estado de las mercancías, si bien el porteador podrá incluir reservas motivadas o poner de manifiesto que no ha dispuesto de medios adecuados para la comprobación de la exactitud de lo mencionado en la carta de porte.

La función probatoria que el Anteproyecto atribuye a la carta de porte, como título del contrato, no se agota en las relaciones que vinculan al porteador con el cargador, sino que despliega también sus efectos frente al destinatario y define los perfiles básicos de su posición jurídica en el contrato de transporte. Esta circunstancia contribuye, por sí sola, a explicar el derecho del destinatario a obtener un ejemplar o duplicado de la carta de porte. La carta está llamada a servir, asimismo, como título de entrega en destino de los envíos, cuando el porteador la presenta a la firma del destinatario en el momento de proceder este último a la recepción de la mercancía. Dicha declaración puesta en la carta de porte equivale a un recibo y deja constancia del cumplimiento por el porteador de la obligación de hacer entrega de la mercancía a su destinatario.

Más allá de esto, el texto se aparta un tanto de los esquemas que pudiéramos llamar tradicionales, para proponer una fórmula alternativa a la hora de documentar tanto la entrega y recepción de la mercancía por el destinatario como su propia posición contractual. Dicha fórmula se basa en la utilización de un documento probatorio distinto de la carta de porte, acreditativo del recibo de las mercancías por el destinatario, dando así carta de naturaleza a una práctica que ha llegado a ser habitual en la operatoria de muchos empresarios del sector.

CAPÍTULO II

Contenido del contrato

El Anteproyecto dedica un capítulo al contenido del contrato de transporte de mercancías. Es, con 27 artículos, el más extenso de la Ley y establece obligaciones y derechos de las partes en el contrato así como de los destinatarios de las mercancías.

Se inspira, en líneas generales, en las normas del CMR, las Reglas Uniformes CIM/1999, la LOTT, el ROTT y la Orden de 25 de abril de 1997, por la que se establecen las condiciones generales de contratación de los transportes de mercancías por carretera.

En relación con la entrega al porteador de las mercancías, se establece la obligación de éste de poner a disposición del cargador un vehículo idóneo para el transporte y se regulan las obligaciones de carga y descarga, estiba y desestiba de manera muy similar a la recogida en la LOTT, aunque se sustituye la distinción entre carga completa y fraccionada, que tantas dudas ha planteado en la práctica, por una referencia a los servicios de paquetería y pequeños envíos de mercancías. En estos últimos casos la regulación se aparta de la norma general, que atribuye en principio estas operaciones al cargador y al destinatario, encomendándoselas al porteador. Asimismo, se recogen los preceptos contenidos en la LOTT sobre las paralizaciones, determinándose la indemnización procedente.

Siguiendo al CMR, se regula la obligación del cargador en relación con la entrega al porteador de la documentación de la mercancía, así como la responsabilidad por su entrega irregular o deficiente, especificándose sus obligaciones en relación con las mercancías peligrosas.

Se recogen algunas de las condiciones generales de contratación aprobadas por Orden de 25 de abril de 1997 en relación con el reconocimiento y examen de las mercancías y el rechazo de bultos.

De acuerdo con el CMR, se establece el derecho del cargador o, en ocasiones, del destinatario, de disponer de la mercancía modificando su destino, derecho que se subordina a que no dificulte la explotación normal de la empresa del porteador así como al resarcimiento de los gastos. Siguiendo asimismo el CMR, se regulan los impedimentos al transporte y a la entrega de las mercancías determinando las obligaciones de los sujetos en los distintos supuestos. En relación con el plazo de entrega se establecen plazos supletorios para el caso del ferrocarril, de conformidad con las reglas CIM.

Respecto al precio del transporte, se regula el momento del pago y se prevé la posibilidad de que se pacte el pago por el destinatario, pero para este caso se establece que el cargador asumirá la responsabilidad subsidiaria.

Se regula expresamente la entrega contra reembolso, recogiendo la obligación del porteador de percibir la cantidad que corresponda en efectivo salvo que se hubiera autorizado expresamente otro medio de pago.

CAPÍTULO III

Depósito y enajenación de mercancías

El capítulo III, referido al depósito y enajenación de mercancías, consta de tres artículos en los que se regulan diferentes supuestos en que el porteador no puede ter-

minar normalmente el transporte entregando las mercancías al destinatario. Así, cuando se producen impedimentos al transporte o a la entrega y no pueden resolverse de acuerdo con el cargador o, en su caso, con el destinatario. La ley, tratando de resolver estas situaciones de manera que dificulten lo menos posible la explotación normal de la empresa de transporte, prevé que en estos casos el porteador podrá optar entre depositar las mercancías por cuenta del cargador recurriendo a un tercero, o bien solicitar el depósito judicialmente o ante las Juntas Arbitrales del Transporte, depósito que surtirá los efectos de la entrega. Por otra parte, se establece que las mercancías quedan afectas al pago de los portes y gastos y se determinan los casos en que las mercancías así depositadas podrán enajenarse judicialmente o por las Juntas Arbitrales, por ser de escaso valor, porque se estén deteriorando o porque no haya instrucciones del titular del derecho de disposición.

Con el fin de garantizar el pago de las cantidades debidas al porteador que ha realizado el transporte, se establece su derecho a retener las mercancías si no se procede al pago del precio del transporte y los gastos debidos o a su afianzamiento, así como la posibilidad de solicitar judicialmente o ante la Junta Arbitral la enajenación forzosa para resarcirse de este impago. Finalmente, para garantizar el pago de los gastos ocasionados se regula la utilización de la cantidad obtenida.

CAPÍTULO IV

Responsabilidad del porteador

Un capítulo de especial relevancia del Anteproyecto es el relativo a la responsabilidad del porteador. Se inspira directamente en el Convenio relativo al contrato de transporte internacional de mercancías por carretera, hecho en Ginebra el 19 de mayo de 1956 (Convenio CMR). No obstante, la Sección se ha apartado de él en determinadas cuestiones para hacer más inteligible la propuesta o cuando la solución de la norma uniforme no era satisfactoria. En esos casos se han tomado en consideración las soluciones del Código de Comercio español y las del alemán, así como el Anteproyecto de Ley General de Navegación Marítima.

En primer lugar, se ha atribuido carácter imperativo a las normas sobre la responsabilidad del porteador (art. 43). Se trata, sin embargo, de una imperatividad de mínimos, a diferencia del Convenio CMR, pues se permite que el porteador asuma una responsabilidad más agravada.

En segundo término, sólo se han regulado los casos típicos de responsabilidad: Pérdida, avería y retraso, tal como hace el Convenio CMR (art. 44). Los demás incumplimientos del contrato de transporte quedan sometidos al régimen general del Código Civil. Merece destacarse el tercer apartado del artículo 44, ya que convierte en Derecho positivo uno de los principios generales de la normativa del transporte, también contenido en el Convenio CMR. En efecto, imputa al porteador los actos y omisiones de sus auxiliares, tanto dependientes como independientes.

En tercer lugar, y en cuanto al régimen de responsabilidad en sí mismo, el Anteproyecto sigue fielmente el que se establece en el Convenio CMR. Sus artículos 45 a 48 recogen las causas de exoneración previstas en los artículos 17 y 18 del Convenio CMR. Pero se han fragmentado y recompuesto esas normas en aras de la claridad expositiva. Así, el artículo 45 contiene las causas de exoneración previstas en el 17.2

del Convenio CMR, cuya prueba libera al porteador de responsabilidad. En cambio, el artículo 46 contiene las presunciones de hecho fortuito de los artículos 17.4 y 18.2 del Convenio CMR. La prueba de esas circunstancias no libera al porteador definitivamente, sino que simplemente genera, al igual que en el Convenio CMR, la presunción de que ese riesgo fue la causa del daño. De ahí la previsión inicial del artículo 46.1, que no exige que se prueben esas circunstancias sino que, a la luz de las circunstancias del caso, es probable que fuera la causa del daño. Por lo tanto, el acreedor del transporte siempre podrá desvirtuar la presunción probando que no existe la relación de causalidad entre los riesgos del artículo 46 y la pérdida o avería de las mercancías. A fin de facilitar la inteligencia del régimen de responsabilidad se han colocado en artículos separados (47 y 48) los apartados 4 y 5 del artículo 18 del Convenio CMR, que regulan la exoneración en caso de utilización de un vehículo climáticamente acondicionado y del transporte de animales vivos.

También el régimen de la indemnización sigue las soluciones del Convenio CMR, si bien existen algunas previsiones particulares. Así, al regular la indemnización por pérdida, siguiendo el criterio previsto en el Convenio CMR, se toma como base el valor de las mercancías en el momento y el lugar en que el porteador las recibió para su transporte (art. 49).

Por otra parte, se ha considerado apropiado dedicar un precepto al cálculo de la indemnización por averías. A imagen del artículo 364 del Código de Comercio, se ha adoptado el criterio de la diferencia de valor de las mercancías indemnes y dañadas en el lugar y momento en que el porteador las recibió para el transporte.

De otro lado, el artículo 51 regula los supuestos de equiparación a la pérdida total. Finalmente se decidió incluir el deje en cuenta. Es cierto que esta institución ha sido criticada, pero los miembros de la Sección han considerado que resultaba más justo proteger los intereses de la carga en este extremo. El apartado 1 del artículo 51 tiene su antecedente en el 363 (2) del Código de Comercio y el apartado 2 en el artículo 365 del mismo Código. El deje en cuenta en caso de retraso se halla regulado en los artículos 371 del Código de Comercio y en el artículo 20 del Convenio CMR. Dado que la previsión de nuestro Código es demasiado rígida, se ha optado por introducir la matización contenida en el Convenio CMR, que fija un plazo mínimo antes de poder ejecutar el deje en cuenta. No obstante, como esos plazos parecían excesivos dado que se trata de una norma nacional y no internacional, se optó por reducirlos, siguiendo el modelo del párrafo 424 del Código de Comercio alemán.

Otra novedad importante viene representada por la introducción de una modificación respecto del valor de las mercancías (art. 52) frente al régimen del Convenio CMR. A imagen del párrafo 429 (3) del Código de Comercio alemán, se ha recurrido al valor de la factura de venta para el caso de que las mercancías hubieran sido vendidas inmediatamente antes del transporte, cuando esta operación completa la compraventa. La razón es que se ha considerado que hacía falta una previsión similar para adecuar las previsiones del Convenio CMR a la realidad de la práctica.

En cuanto a los límites de indemnización (art. 54), se ha innovado ligeramente la literalidad del Convenio CMR al prever una cifra máxima para el caso de que se acumulen las indemnizaciones por pérdida, avería o retraso. Continuando con el régimen de la indemnización, el artículo 55 establece que se reembolsarán determinados gastos por encima de los límites de indemnización. Dado que se ha optado por el valor de las mercancías en origen, resultaba necesario establecer el reembolso del precio y de los gastos del transporte. Pero se ha considerado justo añadir, además, los gastos

de salvamento realizados por el cargador o el destinatario, a pesar de que el Convenio CMR no lo prevé de forma expresa. Ahora bien, para hacer esa previsión más sensata se exige que los gastos de salvamento hayan sido razonables y útiles.

El artículo 56 regula la hipótesis de recuperación de las mercancías perdidas siguiendo lo dispuesto en el artículo 20 del Convenio CMR y en el parágrafo 424 del Código de Comercio alemán. También el artículo 57 sigue, *mutatis mutandi*, la normativa uniforme del contrato de transporte internacional de mercancías por carretera al regular las reservas.

El Convenio CMR inspira igualmente el régimen de las circunstancias que excluyen el beneficio de la limitación de la indemnización. No obstante, se han introducido ciertas previsiones adicionales con el objetivo de resolver algunos extremos discutibles. Así, decae el límite general de indemnización en caso de declaración de valor o de declaración de interés especial en la entrega. En el mismo precepto (art. 58) se ha previsto también la posibilidad de aumentar los límites de indemnización. El porteador pierde igualmente el derecho a limitar la indemnización en caso de que haya causado el daño intencionadamente o haya actuado de forma temeraria, si era consciente de que podía ocasionar daños (art. 59). La misma norma se aplica a los auxiliares del porteador. Dos son las novedades que se han introducido. La primera es que se ha sustituido la fórmula arcaica (“dolo o falta ... que sea equiparada al dolo por la legislación del lugar») del artículo 29 del Convenio CMR por el binomio “intencionalidad o temeridad consciente», dado que es la expresión que utilizan las normas uniformes más modernas, así como el artículo 338 del Anteproyecto de Ley General de Navegación Marítima. La segunda novedad reside en que la intencionalidad y la temeridad consciente de los auxiliares se imputan al porteador, de modo que deberá indemnizar los daños y perjuicios en su integridad. Esa solución ha sido defendida en España por una parte de la doctrina y ha sido plasmada en el parágrafo 435 del Código de Comercio alemán.

Por último, el artículo 60 consagra uno de los principios generales del Derecho del transporte: la aplicación del régimen legal de responsabilidad con independencia del tipo de acción que se ejercite, tanto si tiene fundamento contractual como extracontractual.

CAPÍTULO V

Pluralidad de porteadores

El capítulo dedicado a la pluralidad de porteadores regula esencialmente dos figuras jurídicas: El contrato de transporte con subtransporte y el contrato de transporte acumulativo o mediante porteadores sucesivos.

La primera figura se caracteriza porque el porteador que asume el transporte no lo ejecuta totalmente sino que subcontrata la ejecución de todas o algunas de sus partes con otros porteadores. La regulación internacional y la comparada de esta figura se centra esencialmente en el tema de la responsabilidad de los dos porteadores, tanto del que contrató (porteador contractual) como del que ejecutó la operación. Así sucede con los artículos 39 a 48 del Convenio para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional, de 28 de mayo de 1999 (Convenio de Montreal), los artículos 10 y 11 del Convenio de las Naciones Unidas sobre el transporte marítimo

internacional de mercancías, de 31 de marzo de 1978 (las llamadas “Reglas de Hamburgo»), el parágrafo 437 del Código de Comercio alemán y los artículos 250 y 316 del Proyecto de Ley General de Navegación Marítima.

Los artículos 61 y 62 plasman los principios básicos de estas normas. En primer lugar se resuelve un tema conflictivo en la práctica, que en la actualidad aparecía regulado básicamente en la normativa de ordenación del transporte terrestre. Se trata del nombre en que pueden contratar con los cargadores los intermediarios de transporte. A fin de evitar la picaresca reinante en la praxis y armonizar la normativa del contrato de transporte y la de ordenación, se presume que los contratos de transporte se contratan en nombre propio y que sólo se harán en nombre ajeno cuando así se acredite expresamente. En segundo lugar se exige que los empresarios y los intermediarios de transporte contraten el transporte en nombre propio, deviniendo así en porteadores frente a sus clientes. Y tercero, se imputa la condición de porteador a las cooperativas de transporte, en lugar de a sus socios.

El artículo 62 regula la responsabilidad de los porteadores contractuales y de los efectivos. En primer lugar, responsabiliza a ambos de los actos y omisiones perjudiciales de los porteadores efectivos. Siguiendo los principios que se desprenden de la normativa uniforme, se extiende a los últimos las causas de exoneración y los límites de indemnización de los porteadores contractuales. Por último, se fija un límite de indemnización global para evitar que el acreedor del transporte se beneficie injustamente acumulando resarcimientos de diferentes personas responsables.

Por lo que se refiere a la segunda figura de pluralidad de porteadores, esto es el contrato de transporte acumulativo, aparece regulado en los artículos 63 a 65. No obstante, para referirnos a esta figura empleamos la definición más popular en la praxis (“contrato con porteadores sucesivos»). A pesar de las dudas existentes sobre la necesidad de su regulación, su reconocimiento en el Código de Comercio, en la normativa de ordenación y en el Convenio CMR y en el Convenio de Vilna, de reciente creación, así como en buena parte de los regímenes de Derecho comparado aconsejan su mantenimiento.

El artículo 63 contiene la definición y regula el modo de formación del contrato más habitual en la práctica: La incorporación sucesiva de diversos porteadores al contrato único a través de la aceptación de las mercancías y de la carta de porte. El objeto del artículo 64 es el ejercicio de las acciones de responsabilidad contra los porteadores sucesivos. De las dos posibles configuraciones que ofrecen las normas existentes se ha optado por la del Convenio CMR, que limita la legitimación pasiva en aras de la economía procesal. Ahora bien, a pesar de esa limitación, la responsabilidad de los porteadores sucesivos es solidaria, dado que todos han asumido el transporte en su integridad. Por esa razón resulta necesario regular la acción de repetición, a la que se ha dedicado el artículo 65. Por razones de coherencia normativa este precepto está inspirado en los artículos 37 a 39 del Convenio CMR.

CAPÍTULO VI

Transporte multimodal

Los antecedentes y referencias principales que se tuvieron en cuenta al elaborar las normas del capítulo referido al transporte multimodal son el Código Civil holandés

(arts. 40 y siguientes de su Libro 8.º), el Código de Comercio alemán (§§ 452 y siguientes), el Convenio de las Naciones Unidas sobre el contrato de transporte internacional multimodal de mercancías (Ginebra 1980), las Reglas UNCTAD/CCI relativas a los documentos de transporte multimodal, los Documentos-tipo BIMCO y FIATA, así como la regulación contenida en el Anteproyecto de Ley General de Navegación Marítima.

El primer tema de regulación es el de la propia definición de lo que deba entenderse por contrato de transporte multimodal. El Derecho comparado ofrece dos alternativas. El Código holandés nos lo define en función de la utilización de diversos modos desde un punto de vista material (en función del medio físico del transporte y del vehículo). En cambio, el Derecho alemán opta por una definición estrictamente jurídica, considerando que hay transporte multimodal cuando vengan en aplicación a un mismo contrato regímenes diversos por llevarse a cabo el transporte a través de diferentes modos de transporte. El artículo 66 deja abierta la cuestión y permite ambas interpretaciones, tomando en consideración el dato de que no se trata de opciones contrapuestas o jurídicamente divergentes y que la opción por una u otra acaba conduciendo a resultados sustancialmente idénticos. Por lo demás, el hecho de que se trate de una ley sobre el contrato de transporte terrestre determina la exigencia de que alguno de los modos previstos para llevar a cabo la operación sea terrestre.

El problema esencial que plantea el contrato de transporte multimodal es de derecho aplicable. Básicamente caben dos soluciones: Disponer la aplicación a cada modo de la normativa especial correspondiente al mismo (tesis de la heteronomía) o someter todo el contrato a una regulación unitaria (tesis unitaria). En el Derecho comparado se opta mayoritariamente por la primera. En efecto, tanto el Derecho alemán como el holandés apuestan por el fraccionamiento de la normativa aplicable al contrato de transporte multimodal, aunque con diverso grado de alcance. Esta es también la solución que ha acogido el Anteproyecto de Ley General de Navegación Marítima.

Por el contrario, la tesis unitaria es la solución adoptada por la jurisprudencia italiana, así como por una parte de nuestra jurisprudencia (sentencias de las Audiencias Provinciales de Málaga de 28 de noviembre de 2003 y de Barcelona de 21 de enero de 2004). Esta tesis ofrece la ventaja de permitir una mejor vertebración del contrato, superando los inconvenientes de la fragmentación jurídica propia de este tipo de operaciones. Ahora bien, su adopción en nuestro sistema plantea el problema de la ausencia de una regulación general del contrato de transporte, por lo que su adopción aquí debería comportar la sumisión de los transportes multimodales a la normativa propia del contrato de transporte terrestre. Solución esta que pudiera resultar inadecuada cuando se trate de regular las fases marítimas o aéreas del cumplimiento de este tipo de contratos.

Así las cosas, la Comisión ha optado por la primera solución (art. 67), adhiriéndose al planteamiento seguido mayoritariamente en el Derecho comparado y buscando armonizar su regulación del transporte multimodal con el tratamiento que pretende dispensar a la figura la futura normativa marítima. Ahora bien, a fin de evitar la inseguridad jurídica inherente a la concepción heterónoma de estos contratos, el apartado 2 del artículo 67 somete la protesta por pérdidas, averías o retraso en la entrega al régimen propio del contrato de transporte terrestre de mercancías. Por la misma razón, el apartado 3 recurre a la aplicación de las normas del contrato de transporte terrestre de mercancías cuando no se pueda determinar la fase en la que se ha producido el ilícito que da lugar a la responsabilidad del porteador.

Continuando con la normativa aplicable al contrato de transporte multimodal, se ha considerado oportuno dedicar un precepto a regular algunas situaciones patológicas. Se trata de casos en los que el transporte se realiza a través de modos diversos a los efectivamente contratados o en los que no se especificó si se trataba de un transporte unimodal o multimodal. La solución que se ha dado otorga primacía a la voluntad contractual de las partes y otorga cierto grado de preferencia a la aplicación de las normas del propio Borrador.

CAPÍTULO VII

Normas especiales del contrato de mudanza

La regulación del contrato de mudanza responde a la voluntad de resolver los problemas que se plantean en la práctica y que han dado lugar a la creación de condiciones generales por parte de algunas Administraciones públicas. Se trata de unas normas mínimas y particulares, que dejan paso a la regulación del contrato de transporte en todo lo que no esté previsto en ellas. Su principal referente es el Código de Comercio alemán, que regula el contrato de mudanza en sus párrafos 451 y siguientes. Además, se han tenido en cuenta diversas condiciones generales aplicables en la práctica.

El capítulo VII se inicia con la delimitación del objeto del contrato de mudanza y sirve para excluir del transporte, salvo pacto expreso en contrario, determinados bienes que podían generar problemas, debido a su elevado valor, a su peligrosidad o a la tentación que generan. A continuación, el artículo 71 establece la regulación aplicable al contrato de transporte. Se dota de particularidad a las normas del capítulo, disponiéndose la aplicación de las disposiciones correspondientes al modo de transporte que se utilice para llevar a cabo la mudanza. En cuanto a la naturaleza de las normas se ha optado por no romper la homogeneidad de la ley y establecer soluciones puntuales para proteger al consumidor cuando se ha considerado necesario.

El siguiente extremo que ha merecido una norma especial es el de la documentación del contrato de mudanza. El artículo 72 contempla la emisión de dos documentos: el presupuesto y el inventario. En primer lugar, se impone al porteador la obligación de realizar y presentar un presupuesto escrito que, una vez aceptado por el cargador, documentará el contrato. La justificación de esta obligación reside en la voluntad de impedir que el porteador abuse de su posición cuando tiene los bienes en su poder y exija a su cliente un precio superior al pactado. El segundo documento que se regula es el inventario, a imagen de algunas condiciones generales vigentes en la actualidad. Al delimitar los bienes objeto de la mudanza, proporciona seguridad a las partes sobre el cumplimiento del porteador. No se impone su redacción de forma obligatoria sino que se prevé que las partes podrán exigírselo recíprocamente y que no será necesario cuando exista otro documento que delimite los bienes que serán trasladados.

El artículo 73 establece las obligaciones del porteador. Evidentemente sólo se regulan las obligaciones adicionales al transporte y características de la mudanza. En primer lugar, se imputa al porteador la carga, descarga, armado, desarmado, embalaje y desembalaje de los bienes objeto de la mudanza. Se permite el pacto en contrario, pues puede ser aconsejable para un determinado tipo de bienes u operaciones (obras de arte, antigüedades o la mudanza de una empresa). Pero para evitar abusos de los porteadores se exige que así se acuerde expresamente. En segundo término, se exige

al porteador que solicite información sobre las circunstancias relevantes para la mudanza. La condición profesional de la empresa de transporte justifica la imposición de la obligación. En tercer lugar, la misma justificación presenta la obligación de informar al cargador acerca de las normas administrativas aplicables a la operación. Por último, la necesidad de proteger al consumidor ha impulsado la inclusión del apartado 4.º, por el que se imputa al porteador el deber de informar al cargador acerca de la posibilidad de asegurar los daños a los bienes objeto de la mudanza.

En cuanto a la responsabilidad del porteador por la pérdida y avería de los efectos transportados, se ha considerado adecuado el régimen general de responsabilidad del contrato de transporte terrestre. No obstante, resultaba aconsejable adaptar las presunciones de exoneración del artículo 46 a las particularidades del contrato de mudanza. Por eso, al igual que en el Código de Comercio alemán, se han previsto en el artículo 74 unas presunciones de causalidad que sustituirían a las del artículo 46.

Igualmente, también se ha considerado necesario apartarse del régimen general respecto de los límites de indemnización. Se ha acogido el criterio utilizado en la práctica para calcular la cifra máxima de resarcimiento: La capacidad del espacio de carga empleada. Deben hacerse dos puntualizaciones. Por una parte, el artículo 75 sólo rige para la pérdida y avería de los bienes objeto de la mudanza; mientras que la responsabilidad por retraso queda sometida al régimen general del contrato de transporte terrestre de mercancías. Por otra, el límite de indemnización se aplica sólo a los daños producidos en los efectos transportados, no así a los demás bienes del cargador. Respecto de los últimos, se aplicarán las normas generales del Código Civil sobre responsabilidad.

La última norma especial del contrato de mudanza tiene por objeto las reservas que deben realizarse en caso de pérdida o avería de los bienes trasladados. La particularidad del contrato en cuestión ha determinado la adopción de una disposición especial con un gran grado de dureza, a imagen de lo previsto en el Derecho alemán [parágrafos 451.f) y 451.g) del Código de Comercio]. Por eso, la ausencia de reservas extingue la acción de responsabilidad contra el porteador. No obstante, la necesidad de proteger al consumidor ha determinado que se haya impuesto al porteador la obligación de informar por escrito al destinatario, cuando reúna esa condición, acerca de la forma, plazos y efectos de las reservas.

II

TÍTULO II

El contrato de transporte de viajeros

El Anteproyecto recoge un segundo título dedicado al contrato de transporte de viajeros. El contrato de transporte terrestre de personas o viajeros constituye, no sólo por su importancia social y económica sino por la ausencia secular de regulación positiva en nuestro ordenamiento, una parte sustancial de la presente regulación. Los trabajos de la Sección Especial han dado como resultado la confección de una normativa comprensiva de los diversos aspectos de estos transportes y en buena medida novedosa, que pretende dar respuesta a la problemática jurídica propia de su contra-

tación, aunque sin alcanzar la profusión de la relativa al contrato de transporte de mercancías.

Analizadas y sopesadas las diferentes posibilidades, se ha optado –también en este caso– por la formulación de una normativa unitaria relativa a los contratos de transporte terrestre de viajeros, con independencia del tipo de vehículo –ferroviario o por carretera– utilizado por el porteador. Esta circunstancia no ha impedido, sin embargo, que se tomen en consideración las peculiaridades de unos y otros para dispensarles un tratamiento normativo especial, sin que ello suponga quebrar la unidad del sistema. Esta solución parece, asimismo, la más racional si tenemos en cuenta que, en la práctica, los transportes ferroviarios de cercanías y subterráneos (metro) presentan más puntos en común con los transportes urbanos por carretera que con los ferroviarios a media y larga distancia.

CAPÍTULO PRIMERO

Documentación del contrato

El capítulo contiene la regulación de los elementos formales del contrato. El contrato de transporte de personas se configura como un contrato consensual, aunque se impone al porteador la obligación de expedir un documento que sirva de título probatorio a la relación. Pero la falta de cumplimiento de esta exigencia no obsta a la validez y vigencia del contrato, que seguirá sometido a la regulación imperativa prevista para el mismo. El documento del transporte de viajeros podrá ser escrito o consistir en un registro electrónico de datos. En los transportes contratados por plaza, dicho documento consistirá en un billete o en una tarjeta de abono, que podrán ser nominativos o al portador. El Anteproyecto ha renunciado conscientemente a realizar una enumeración exhaustiva y siempre imprecisa de las menciones que han de contenerse en estos documentos, para aludir tan sólo a aquellos datos que se consideran básicos y dejar abierta la posibilidad –como hacen las Reglas Uniformes CIV– de que se incluyan otras indicaciones necesarias para acreditar la celebración y el contenido de los contratos.

Cuando el transporte incluya equipaje, el porteador vendrá obligado a expedir al viajero un talón permitiendo su adecuada identificación, o bien a incluir las menciones relativas al equipaje en el documento del transporte. Al decidirlo así, la Sección es bien consciente de los inconvenientes y la resistencia que puede encontrar la efectiva aplicación de esta norma, pero considera que debe prevalecer el interés del viajero que entrega equipaje a disponer de un título que le permita, llegado el caso, exigir al porteador el cumplimiento de la obligación de transportarlo. Ello no obstante, en el sector de los transportes por carretera, se ha terminado por eximir del deber de facturar equipaje a los porteadores que no lleven a cabo lo que la normativa de ordenación denomina transportes regulares de uso general.

CAPÍTULO II

Contenido del contrato

El capítulo II se ocupa del contenido del contrato y comienza regulando la posición contractual del porteador, delimitando el objeto básico de la obligación de transportar.

La piedra angular de todo el sistema es la prestación de trasladar al viajero con su equipaje y bultos de mano hasta el lugar de destino, sin daño ni menoscabo alguno y en el tiempo fijado al efecto. La obligación de mantener incólume al viajero se articula jurídicamente como una obligación negativa o de garantía y su reconocimiento aquí despeja cualquier género de duda acerca de su naturaleza contractual.

Entre los impedimentos al transporte de viajeros, se regulan específicamente los supuestos de interrupción y retraso inicial o final del viaje, atendiendo a las peculiaridades de la prestación de transportar personas, en tanto que prestación de resultado, y confiriendo al viajero el derecho a desistir del transporte junto con la devolución del precio. En tales situaciones, se impone al transportista la obligación de informar adecuadamente al viajero acerca de las circunstancias que pudieran alterar el inicio o desarrollo del viaje.

Consciente de la incidencia en el marco de la relación contractual de la disciplina ordenadora de estos transportes, el Borrador ha establecido un punto de conexión entre el contenido del contrato y las normas de ordenación relativas a la prestación de transportar, reconociendo al viajero el derecho a exigir el cumplimiento por el porteador de dichas normas, de modo que su incumplimiento lo sea también del contrato y pueda dar lugar, en caso de daños, a la responsabilidad contractual de ese porteador.

Siguiendo con el contenido del contrato, se regulan las obligaciones asumidas por el viajero y, en su caso, por la persona que hubiera contratado en nombre propio el transporte con el porteador. La primera y fundamental es la relativa al pago del precio, que se impone al contratante del transporte. En los transportes contratados por terceros el pasajero, a pesar de su condición de beneficiario del transporte, sólo debe pagar el precio cuando no se haya obligado a hacerlo quien lo hubiera contratado con el porteador. Se impone al viajero, asimismo, el deber de conservar el billete o tarjeta de abono durante el viaje como títulos acreditativos de su derecho al transporte. Ha parecido también oportuno hacer una regulación detallada de los deberes de conducta asumidos por el viajero durante el transporte.

CAPÍTULO III

Régimen de responsabilidad

El último capítulo aparece dedicado al régimen de responsabilidad. El tratamiento dado a la responsabilidad se ha centrado básicamente en tres cuestiones. La primera –por fuerza más extensa– hace referencia a la responsabilidad del porteador por los diversos conceptos. La segunda trata de la responsabilidad del viajero; y la tercera contiene las disposiciones relativas a la formulación de reservas, como presupuesto para el ejercicio de las correspondientes acciones. En lo fundamental, la regulación que se propone responde a los postulados que informan la última versión de las Reglas Uniformes CIV aplicables al contrato de transporte internacional de viajeros por ferrocarril aunque, en su afán por simplificar el contenido de tales Reglas, el Anteproyecto contiene también algunos elementos originales.

El texto se ocupa en primer lugar de la inejecución total o parcial del viaje como primera hipótesis de incumplimiento de las obligaciones de transporte, cuyas consecuencias han de situarse en el plano general de la responsabilidad contractual. De

acuerdo con esto, se considera que cualquier alteración sustancial de los elementos del transporte constituye una novación contractual, sólo admisible si es consentida por ambas partes.

El desglose de las diversas situaciones de responsabilidad del porteador comienza por la que se deriva del incumplimiento de su obligación de trasladar incólume al viajero. El presupuesto de hecho de esta responsabilidad es, de un lado, la constatación del daño personal sufrido por el viajero y, de otro, su conexión con el acto del transporte. El Anteproyecto recoge, además, las causas que habrán de permitir al porteador exonerarse de responsabilidad por tales daños, construidas a partir de la dogmática tradicional de la fuerza mayor.

Las Reglas Uniformes CIV dejan en libertad a los Estados para proceder o no a la determinación de la deuda de responsabilidad por daños personales al viajero, estableciendo tan solo un límite máximo (175.000 DEG) para el supuesto de que el Derecho nacional hubiera previsto otro inferior. En nuestro caso y tras analizar la posibilidad de limitar cuantitativamente la deuda de responsabilidad por daños personales del porteador terrestre de viajeros, la Sección ha optado por la postura contraria. Ello no le ha impedido, sin embargo, establecer la obligación genérica a cargo del porteador de tener concertado un seguro de responsabilidad civil sin otras precisiones. La existencia de dicho seguro se halla actualmente prevista por la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres (art. 21) y su Reglamento (art. 5.2), viniendo además impuesta por la ley (art. 48.2) y el Reglamento del Sector Ferroviario (art. 63).

El Anteproyecto regula también el régimen del retraso en el cumplimiento de la obligación de transportar, sometiéndola a los criterios de imputabilidad propios de la responsabilidad por daños personales. Al propio tiempo, dispone que cuando la demora supera un lapso de tiempo razonable deja de serlo para constituir un supuesto de incumplimiento total del contrato y dar lugar a la consiguiente responsabilidad, privando al porteador de su derecho a percibir el precio.

El porteador responde, asimismo, de los daños causados al viajero como consecuencia de la pérdida o avería del equipaje y los bultos de mano, así como por el retraso en la puesta de este último a disposición del viajero. Los parámetros coinciden básicamente, salvando las particularidades del transporte de viajeros, con los que rigen en el transporte de mercancías. La excepción viene dada por los daños a los bultos de mano, cuya responsabilidad viene sometida al criterio de la culpa probada, debido a que los mismos no se entregan al porteador y están llamados a permanecer bajo la posesión del viajero. Se ha contemplado, además, el supuesto –propiamente ferroviario– de que el porteador transporte al viajero junto con su vehículo.

La deuda indemnizatoria del porteador por daños materiales y retraso ha quedado limitada cuantitativamente, salvo para el caso de dolo o actuación temeraria y con conciencia de la probabilidad del daño por parte del porteador o de las personas por las que debe responder. A la hora de fijar los criterios de limitación, el Anteproyecto ha preferido adoptar fórmulas más simples que las establecidas en las Reglas Uniformes CIV, cuya extensión a todos los transportes terrestres de viajeros pudiera resultar excesivamente complicada, por su casuismo. En lo que se refiere al retraso, la indemnización alcanzará a los daños y el límite se fija en el triple del precio del transporte. La entidad reconocida a este tipo de incumplimientos se justifica por sí misma, habida cuenta de la creciente incidencia del factor tiempo en la vida social y económica. Por lo que respecta a los daños producidos como consecuencia de la pérdida o ave-

ría de los equipajes, se proponen dos límites máximos de indemnización: Uno en razón a los kilogramos de peso de la mercancía y otro atendiendo al número de bultos, que sirve además de cláusula de cierre para todo el sistema. La norma fija unos límites más elevados para el caso de los bultos de mano y un límite diferente para los vehículos.

Los transportes con pluralidad de portadores se regirán por lo dispuesto para la figura en el ámbito de los contratos de transporte de mercancías. Esta remisión presenta, sin embargo, una excepción en lo relativo al contrato de transporte acumulativo o con portadores sucesivos, cuya responsabilidad se fracciona por la mayor facilidad que supone en los transportes de personas la averiguación del punto del trayecto en que sobrevinieron los daños personales al viajero.

El Anteproyecto declara expresamente la responsabilidad del porteador de viajeros por la conducta de los auxiliares que ocupa en el cumplimiento de sus obligaciones. Esta declaración guarda identidad de razón con lo establecido en su propio texto para los contratos de transporte de mercancías. En relación con esto mismo, introduce una norma necesaria, presente de un modo u otro en todos los sistemas de limitación de responsabilidad por transporte, como es la que permite a esos auxiliares evocar la aplicación del régimen de limitación de responsabilidad que la Ley confiere al porteador.

Al igual que hacen las Reglas Uniformes CIV o la Convención CVR, el Anteproyecto atiende específicamente a la responsabilidad del viajero por los daños causados al porteador como consecuencia del incumplimiento de sus obligaciones contractuales. La regla responde, pues, a una lógica jurídica impecable y se perfila como una derivación –más– del carácter sinalagmático propio de este tipo de contratos.

El régimen de comprobación de daños al equipaje o a los bultos de mano sigue *pari pasu* el vigente para los contratos de transporte de mercancías. Tratándose de daños personales, la salvedad es que su constatación dependerá –en caso de disputa– del contenido de los informes médicos. Por lo demás, la formulación de reservas tendrá carácter presuntivo y se configura, al igual que en el transporte de mercancías, como un presupuesto para la posterior reclamación de responsabilidad. El resultado es un sistema que, en el fondo, no dista mucho de lo establecido en las Reglas Uniformes CIV que, partiendo de un criterio más estricto, contemplan un amplio abanico de excepciones.

III

TÍTULO III

Prescripción de acciones

El Anteproyecto acaba, en un tercer título, con la regulación de la prescripción de las acciones que surjan del transporte de mercancías o de viajeros. Lo primero sobre lo que conviene llamar la atención es el carácter imperativo de la regulación contenida en dicho título, que pone de relieve la imposibilidad de alterar convencionalmente su régimen legal y, en especial, el de los plazos existentes para entablar las

reclamaciones derivadas del transporte. El plazo fijado para ejercer las reclamaciones en el transporte de mercancías es el de un año, que es el lapso temporal establecido en los Convenios Internacionales vigentes en el ámbito del transporte terrestre, que se extiende a tres años cuando la actuación de la que derive la reclamación sea intencionada o temeraria. Con esta nueva regulación se consagra un único plazo de prescripción eliminándose la injusta diferencia de plazos que conviven en nuestro Código de Comercio y cuya extensión varía dependiendo de si la reclamación es de portes o de un supuesto de responsabilidad del porteador.

El nuevo texto aclara de una vez por todas, siguiendo de cerca el modelo consagrado en el CMR, el *dies a quo* a partir del cual comienza a computarse el plazo de prescripción, que no es coincidente según las mercancías transportadas se hayan perdido, hayan llegado con averías o simplemente hayan sido entregadas con retraso. La reclamación interrumpirá la prescripción que volverá nuevamente a correr a partir del momento en que el reclamado la rechace por escrito y devuelva los documentos que acompañaron a la reclamación. Como novedad positiva debe advertirse que entre porteadores, se consagra un plazo de un año para entablar las correspondientes acciones de regreso que se produjeran por la inicial imputación a un porteador de los daños ocasionados a las mercancías por otro. Esta previsión tiene como objeto primordial que el porteador que primeramente haya tenido que responder no vea prescrita su pretensión de reclamar al porteador causante directo de los daños en las mercancías transportadas. De este modo, cada porteador que hubiera hecho frente a una reclamación, tendrá un año para reclamar a partir del momento en que se hubiera visto obligado a responder de modo que ningún porteador quede sin posibilidad de recuperar la indemnización que ha abonado en primera instancia pero cuyo pago corresponde a otro porteador que ha sido quien ha causado los daños.

Por último, se establece para el transporte de viajeros un plazo de prescripción más amplio por su específica naturaleza y por el lógico deseo del legislador de proteger de forma especialmente intensa los intereses de las personas que son transportadas.

IV

DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS

Las dos disposiciones adicionales se refieren, sucesivamente, a la equivalencia en euros de los derechos especiales de giro y a la aplicación de la ley a los contratos de transporte fluvial en tanto no se dicten normas específicas. La disposición transitoria, determina la sumisión a la ley de los efectos de contratos celebrados con anterioridad a su entrada en vigor cuando se trate de envíos o viajes que se realicen en el año siguiente. Con esta disposición se trata de evitar que pueda inaplicarse indefinidamente la ley a transportes efectuados después de su entrada en vigor cuando se trate de relaciones continuadas con el porteador.

La disposición derogatoria se refiere expresamente a artículos del Código de Comercio y del Código Civil que regulan el contrato de transporte así como la prescripción de las acciones. En relación con la legislación de ordenación de los transportes terrestres y del sector ferroviario, debido a la complejidad de estas normas y al dife-

rente carácter de sus preceptos, se ha optado por hacer una referencia general a todas las normas que resulten contrarias a la nueva ley.

La disposición final primera, de acuerdo con lo actualmente dispuesto en la legislación de ordenación de los transportes terrestres, habilita al Ministro de Fomento para aprobar contratos-tipo o condiciones generales de contratación para los distintos servicios de transporte. Estas reglas serán de aplicación supletoria en relación con los contratos de transportes de mercancías y de viajeros en ferrocarril o autobús contratados por coche completo; sin embargo, podrán ser imperativas en los transportes de viajeros en vehículos de turismo y en los servicios regulares de uso general en autobús y ferrocarril.

Por último, las disposiciones finales segunda y tercera se refieren al título competencial y a la fecha de entrada en vigor de la ley, que se pospone al 1 de enero del año siguiente a su entrada en vigor. Se ha tenido en cuenta para ello que las condiciones de los contratos en las relaciones contractuales de duración indefinida suelen revisarse en la práctica cada año natural.

ANTEPROYECTO DE LEY DE CONTRATO DE TRANSPORTE TERRESTRE

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

I

La presente ley tiene por objeto actualizar el régimen jurídico del contrato de transporte terrestre, en su doble vertiente de transporte de mercancías y de pasajeros, y 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. El título VII del Libro II del Código de Comercio (arts. 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. 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 supone el Anteproyecto de ley General de Navegación Marítima,

para acometer también la reforma del contrato de transporte efectuado por otros modos, como pueda ser la carretera y el ferrocarril. Con ello se obtendría la actualización de una parte sustancial 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 acriticamente 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 y viajeros. 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 de Ordenación de los Transportes Terrestres; o con 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, igualmente contenidos en la referida Ley de Ordenación.

La ley opta por regular unitariamente el contrato de transporte terrestre 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 resulte necesario o conveniente.

Sin duda alguna, uno de los aspectos básicos de toda regulación legal sobre el contrato de transporte es el relativo al carácter de la norma. En este sentido, la ley parte de lo que podría considerarse una «imperatividad relativa»: se admite, como regla general, que las partes puedan pactar en sus relaciones contractuales términos distintos de los que se derivan de la ley, siempre que ello tenga lugar mediante pacto negociado individualmente o mediante condiciones generales que resulten más beneficiosas para el adherente y no se trate de normas imperativas.

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 deta-

lle 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.

Por el contrario, 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, propiciados por la consideración, dogmáticamente correcta, del destinatario como un tercero ajeno al contrato de transporte.

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.

Probablemente resulte más llamativo el hecho de que se equipare la limitación de la cuantía de la indemnización a la que viene fijada en el convenio CMR. No sólo por el hecho de referenciar dicha limitación a los Derechos Especiales de Giro del Fondo Monetario Internacional y no al euro, sino por cuanto hace a la cuantía de la limitación escogida, idéntica a la que se establece en dicho convenio. La razón de lo primero se halla en que probablemente sea la forma de mantener actualizada la cifra, evitando tener que recurrir a modificaciones más o menos frecuentes del texto legal. En cuanto a lo segundo, lo cierto es que no parece razonable seguir manteniendo una limitación de responsabilidad del porteador en el ámbito interno inferior a aquella de la que disfruta en el transporte internacional. De hecho, en las últimas reformas del Derecho español del transporte por carretera se aprecia la tendencia al paulatino incremento de dicha limitación. La presente ley no sería, por lo tanto, más que la culminación de dicho proceso, plenamente en línea, por lo demás, con lo que se aprecia en otros Estados miembros de la Unión Europea.

Aunque la presente ley sigue fielmente el convenio CMR en materia de responsabilidad del porteador, hay un aspecto en el que claramente se separa. Se trata de la determinación del punto más allá del cual el porteador deja de ser merecedor de las normas que excluyen o atenúan su responsabilidad. En lugar de la referencia a los

daños causados con dolo o con un grado de negligencia que sea equiparable al dolo, la Ley prefiere hablar, en sintonía con otros convenios internacionales distintos del CMR, de daños causados intencionadamente o actuando de forma temeraria y con conciencia de su probabilidad.

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 art. 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

Por cuanto se refiere al transporte de viajeros, el Código de Comercio de 1885 no contenía en su regulación sobre el contrato de transporte terrestre prácticamente ninguna disposición que le resultase de aplicación, ni siquiera por vía analógica.

Ello, unido a la titularidad pública, ligada al concepto de servicio público, de una buena parte de los transportes terrestres por carretera y ferrocarril propició que fueran fundamentalmente normas de carácter administrativo las que estableciesen el régimen jurídico aplicable a las relaciones entre empresas transportistas y usuarios de los servicios de transporte.

Por otra parte, la prestación en régimen de monopolio del transporte ferroviario por empresas públicas, contribuyó a que las condiciones generales de contratación establecidas por éstas, bajo autorización de la Administración, adquiriesen el valor de regulación general de los contratos de transporte de viajeros por ferrocarril.

Como en el caso del transporte de mercancías, la ley no ha pretendido una ruptura abrupta con las reglas en que hasta ahora se apoyaba la contratación del transporte de viajeros, ya estuvieran señaladas por la norma de carácter administrativo o consagradas por el uso, como es el caso de las condiciones generales de contratación de las empresas ferroviarias o los títulos concesionales de los servicios de transporte regular de viajeros de uso general.

No obstante, también aquí se han tenido en cuenta las normas contenidas en los convenios internacionales de aplicación a la materia, básicamente las Reglas Uniformes CIV/1999 y la Convención reguladora del contrato de transporte internacional de viajeros por carretera (CVR), de 1 de marzo de 1973, aunque valorando que el número de países adheridos a ésta es reducido en comparación a los firmantes del Convenio CMR y, en consecuencia, su aplicación ha tenido mucha menor intensidad.

Así pues, el contenido de esta ley relativo al contrato de transporte de viajeros ha encontrado su inspiración en reglas muy dispersas. Por una parte, se ha basado en la legislación reguladora de la ordenación de los transportes terrestres y de la seguridad vial, teniendo en cuenta las condiciones de prestación de los servicios recogidas en los títulos concesionales de los servicios regulares de transporte de viajeros por carretera de uso general y en las condiciones generales de contratación de RENFE. Por otra parte, se ha partido de las reglas y principios generales de nuestro ordenamiento jurídico en materia de contratación mercantil. En todo caso, se ha perseguido su armonización con el derecho internacional y la coherencia con el resto de los preceptos contenidos en la propia ley.

Resulta especialmente significativo que, por primera vez, se aborde en nuestro ordenamiento en el ámbito mercantil la responsabilidad por los daños personales sufridos por los viajeros, hasta ahora únicamente tratados desde las normas relacionadas con la seguridad vial y el aseguramiento obligatorio.

VI

Se ocupa, por último, esta ley de señalar el plazo de prescripción de las acciones derivadas de los contratos de transporte, ajustándolo 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.

No obstante, atendiendo a la especial gravedad de la materia, se ha considerado necesario el establecimiento de un plazo de prescripción más prolongado, de tres años, cuando se trate de acciones de responsabilidad por daños personales a los viajeros.

TÍTULO PRELIMINAR

Disposiciones generales

Artículo 1. *Objeto.*

El objeto de la presente ley es la regulación del contrato de transporte terrestre, tanto de viajeros como de mercancías.

Artículo 2. *Definición 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 entregarlas al destinatario.

2. El contrato de transporte de viajeros es aquél por el que el porteador se obliga a trasladar una o más personas con o sin equipaje, mediante el pago de un precio. Las normas de esta ley serán también de aplicación a los contratos por los que un porteador se obliga a trasladar personas gratuitamente.

Artículo 3. *Carácter de la norma.*

1. Las normas de esta ley podrán ser alteradas mediante pacto negociado individualmente entre las partes, salvo en aquellos supuestos en que sus preceptos establezcan lo contrario. Las condiciones generales de un contrato de transporte podrán modificar lo dispuesto en las normas dispositivas de esta ley cuando resulten más beneficiosas para el adherente.

2. En ningún caso podrá modificarse lo dispuesto en el título II en perjuicio de los viajeros.

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. Viajero es la persona que, habiendo contratado o no con el porteador, tiene derecho a ser transportado.

Artículo 5. *Bultos y envíos.*

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

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.

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

Artículo 6. *Equipajes y bultos de mano.*

1. Se denomina bulto de mano a todo objeto que el viajero lleve consigo a bordo del habitáculo del vehículo.

2. Constituyen el equipaje los objetos que acompañen al viajero durante el transporte fuera del habitáculo del vehículo.

3. Los animales de compañía podrán transportarse como bulto de mano o como equipaje, siempre que lo permita la normativa que resulte aplicable.

Artículo 7. *Transporte continuado.*

1. Por el contrato de transporte continuado, el porteador se obliga frente a un mismo cargador al traslado de 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 del comienzo de cada expedición.

Artículo 8. *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.

TÍTULO PRIMERO

El contrato de transporte de mercancías

CAPÍTULO PRIMERO

Documentación del contrato

Artículo 9. *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 tercero que haga entrega de las mercancías al porteador.
- 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 que el precio del transporte se paga por el cargador o por el destinatario.

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

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.

Artículo 10. *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. El primer ejemplar será entregado al cargador; el segundo viajará con las mercancías transportadas; y el tercero quedará en poder del porteador.

3. 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.

Artículo 11. *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 12. *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 9.1 no privará de eficacia a las incluidas en la carta de porte.

Artículo 13. *Fuerza probatoria de la carta de porte.*

1. La carta de porte firmada por ambas partes hará prueba de la conclusión y del contenido del contrato, así como de la recepción de las mercancías por el porteador, salvo prueba en contrario.

2. Se presume que las mercancías y su embalaje se encuentran en el estado descrito en la carta de porte y con los signos y señales en ella indicados. Esta presunción

quedará destruida cuando el porteador incluya en la carta de porte una reserva suficientemente motivada acerca de tales menciones o indicando que no ha dispuesto de medios adecuados para comprobar su exactitud.

Artículo 14. *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 15. *Formalización de los contratos de transporte continuado.*

1. El contrato de transporte que da lugar al establecimiento de relaciones de transporte continuadas o duraderas 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.

CAPÍTULO II

Contenido del contrato

Artículo 16. *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 17. *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 mismo día.

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 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 18. *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 19. *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 pacte otra cosa 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. En los servicios individualizados de paquetería y pequeños envíos de mercancías, 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. Este artículo no se aplicará cuando la normativa reguladora de determinados tipos de transporte establezca específicamente otra cosa.

Artículo 20. *Acondicionamiento e identificación de las mercancías.*

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

2. Cuando la naturaleza de las mercancías o las circunstancias del transporte así lo exijan, deberán ser entregadas al porteador convenientemente acondicionadas, embaladas y, en su caso, señaladas 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 causados por defectos en el embalaje de las mercancías a menos que tales defectos fuesen manifiestos o ya conocidos por el porteador en el momento en que se hizo cargo de las mercancías y éste no hubiese hecho las oportunas reservas.

Artículo 21. *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 del cargador una indemnización en concepto de paralización.

2. Dicho plazo se contará desde la puesta a disposición del vehículo para su carga y 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 salario mínimo interprofesional/día multiplicado por 1,2 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 dos días, el tercer día y siguientes serán indemnizados en cuantía equivalente a la señalada incrementada en un 50 por 100.

Artículo 22. *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 es responsable por 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 23. *Transporte de mercancías peligrosas.*

1. Si el remitente entrega al transportista mercancías peligrosas, habrá de especificar la naturaleza exacta del peligro que ellas representan y le indicará las precauciones a tomar. En el caso de que este aviso no haya sido consignado en la carta de porte, correrá a cargo del remitente o destinatario la carga de la prueba de que el transportista 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 24. *Reconocimiento externo.*

1. En el momento de hacerse cargo de las mercancías, el porteador deberá comprobar el estado aparente de las mismas y de su embalaje, así como la coincidencia 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 debidamente 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 25. *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 petionario asuma expresamente el pago de los gastos a que den lugar.

3. Este tipo de comprobaciones se llevarán 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 levantado al efecto.

Artículo 26. *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 27. *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 que resulte más adecuada atendiendo a las circunstancias de la operación.

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 28. *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 lugar o a un destinatario diferente de los indicados en la carta de porte.

2. Sin embargo, el 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 29. *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 comunican 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.

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 correspondan en caso de pérdida o falta de entrega en plazo. A partir de ese momento el porteador deberá someterse a las instrucciones del destinatario.

Artículo 30. *Impedimentos al transporte.*

1. Si el transporte de las mercancías no puede llevarse a cabo en las condiciones que fija el contrato, el porteador lo comunicará al titular del derecho de disposición y solicitará del mismo las instrucciones pertinentes.

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, de la ejecución, del retraso o de la falta de instrucciones serán de cuenta del cargador, a no ser que haya habido culpa del porteador.

Artículo 31. *Riesgo de pérdida o daño de las mercancías.*

1. Si a pesar de las instrucciones 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 solicitando sus 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 y de los gastos ocasionados con el transporte.

Artículo 32. *Derechos del destinatario.*

El destinatario podrá ejercitar los derechos que derivan del contrato de transporte frente al porteador desde el momento en que, habiendo llegado las mercancías a destino o transcurrido el plazo en que deberían haber llegado, el destinatario solicite su entrega.

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 lo hayan motivado, 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. *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 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. En caso de impago del precio del transporte, se estará a lo dispuesto en el artículo 41.

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

3. Los gastos y perjuicios derivados de la solicitud de la ejecución, del retraso o de la falta de instrucciones, serán de cuenta del cargador, a no ser que haya habido culpa del porteador.

4. Si surgen impedimentos a la entrega o en 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.

Artículo 36. *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, en dicho supuesto, el cargador responderá subsidiariamente en caso de incumplimiento por el destinatario.

Artículo 37. *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 exigirlos en proporción a la parte ejecutada, siempre que de ella se reporte algún beneficio para el deudor.

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

4. En los contratos de transporte continuado, si las partes hubiesen acordado el pago periódico del precio del transporte y de los gastos resarcibles relativos a los distintos envíos no serán exigibles hasta el vencimiento del plazo convenido.

Artículo 38. *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 35 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 él en el plazo de 10 días, salvo que se haya pactado otro mayor.

3. El porteador que entrega 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 39. *Extinción de los contratos continuados.*

1. Los contratos de transporte continuado que tengan fijado un término de duración determinado se extinguirán por el transcurso del mismo, salvo prórroga previa o efectiva renovación posterior. 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 por escrito a la otra con un plazo de antelación razonable.

CAPÍTULO III

Depósito y enajenación de mercancías

Artículo 40. *Depósito de las mercancías en los supuestos de impedimentos al transporte o a la entrega.*

1. En los casos previstos en los artículos 30 y 35 de esta ley, el porteador podrá descargar inmediatamente las mercancías por cuenta de quien tenga derecho sobre las mismas, haciéndose cargo de su custodia, en cuyo caso mantendrá el régimen de res-

ponsabilidad del transporte, o bien entregar las mercancías en depósito a un tercero. En este último supuesto, 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 encuentran 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 poder de disposición sobre las mercancías, instrucciones en contra y su ejecución resulta proporcionada a las circunstancias del caso.

3. 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 41. *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 las mismas y la enajenación de las necesarias para cubrir el precio del transporte y los gastos causados, en el plazo máximo de 10 días desde que se produjo el impago.

Artículo 42. *Aplicación del resultado de la venta.*

El producto de la venta de las mercancías enajenadas en las condiciones indicadas en los artículos anteriores 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 IV

Responsabilidad del porteador

Artículo 43. *Carácter imperativo*

1. Las disposiciones de este capítulo tienen carácter imperativo.

2. Las cláusulas contractuales que pretendan reducir o aminorar dicho régimen serán ineficaces. No obstante, el porteador podrá asumir una responsabilidad superior y unas obligaciones más amplias que las previstas en este capítulo.

Artículo 44. *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 sus auxiliares según lo previsto en esta ley.

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

Artículo 45. *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 46. *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 verosíblemente de alguno de los siguientes riesgos:

a) Empleo de vehículos abiertos y no entoldados, cuando tal empleo haya sido pactado en el contrato de transporte y siempre que no se trate de pérdidas de bultos enteros o faltas de una importancia anormal.

b) Ausencia o deficiencia en el embalaje de mercancías expuestas, por su naturaleza, a pérdidas o daños cuando se hallen mal embaladas o sin embalar.

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 47. *Transporte de animales vivos.*

En los transportes de animales vivos el porteador tan sólo podrá invocar a su favor la presunción contenida en la letra f) 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 48. *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 solo 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 49. *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 50. *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 solo 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 51. *Supuestos de equiparación a pérdida total.*

1. El destinatario podrá rehusar hacerse cargo de las mercancías cuando le sea entregada tan solo 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 haberse efectuado; o, a falta de plazo, cuando hubiesen transcurrido treinta días desde que el porteador se hizo cargo de las mercancías.

Artículo 52. *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 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 53. *Indemnización por retraso.*

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

Artículo 54. *Límites de la indemnización.*

1. La indemnización por pérdida o avería no podrá exceder de 8'33 derechos especiales de giro por kilogramo de peso bruto de mercancía perdida o averiada.

2. La indemnización por daños 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 55. *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 devenidos 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 56. *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 a contar desde el momento del pago de la indemnización, el porteador dispondrá libremente de la mercancía.

Artículo 57. *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 manifiestas, las reservas deberán formularse dentro de los siete días siguientes al de 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 25.3.

3. El retraso tan solo dará lugar a indemnización cuando se hayan dirigido reservas escritas al porteador en el plazo de 21 días desde 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.

Artículo 58. *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 porteador 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.

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 54.1. El acuerdo dará derecho al porteador a reclamar un suplemento del porte, a convenir entre las partes.

Artículo 59. *Pérdida del beneficio de limitación.*

1. El porteador no podrá valerse de las normas del presente título que excluyan o limiten su responsabilidad, o que establezcan una inversión de la carga de la prueba, cuando la pérdida, el daño o el retraso hayan sido causados por el porteador o por sus auxiliares, dependientes e independientes, intencionadamente o actuando de forma temeraria y con conciencia de su probabilidad.

2. Los auxiliares del porteador no podrán valerse de las normas del presente capítulo que excluyan o limiten su responsabilidad, o que establezcan una inversión de la carga de la prueba, cuando hayan causado la pérdida, el daño o el retraso intencionadamente o actuado de forma temeraria y con conciencia de su probabilidad.

Artículo 60. *Aplicación del régimen de responsabilidad a las diversas acciones.*

1. El régimen de responsabilidad previsto en este título se aplicará a todas las acciones que persigan obtener una indemnización por pérdida o avería de las mercancías o por retraso en la entrega, independientemente del procedimiento a través del que se ejercite la acción, así como de su fundamento, contractual o extracontractual.

2. Igualmente, el régimen de responsabilidad previsto en este título se aplicará a las acciones de responsabilidad que se dirijan contra los auxiliares, tanto dependientes como independientes, cuyos servicios empleare el porteador para el cumplimiento de sus obligaciones.

CAPÍTULO V

Pluralidad de porteadores

Artículo 61. *Contratación del transporte en nombre propio.*

1. Los contratos de transporte se presumen celebrados en nombre propio. Únicamente podrá alegarse la contratación en nombre ajeno cuando se acredite que así se había hecho constar de forma expresa en el momento de contratar.

2. Los empresarios de transporte, operadores de transporte, agencias de transporte, transitarios, almacenistas-distribuidores, operadores logísticos, así como cualesquiera otros que intermedien habitualmente en el transporte sólo podrán contratarlo en nombre propio, asumiendo en todo caso, los derechos y obligaciones que esta ley atribuye al porteador en el contrato que hubiesen celebrado con su cargador, y los que atribuye al cargador en relación con el que, en cada caso, celebren con el porteador efectivo.

3. Las cooperativas de transportistas tendrán, en todo caso, la consideración de porteador en los contratos de transporte que celebren con sus clientes, rigiéndose su relación con el socio transportista que efectivamente realice el transporte por lo que al respecto se encuentre determinado en los estatutos de la cooperativa.

Artículo 62. *Responsabilidad de los portadores efectivos.*

1. Cuando el porteador que hubiese contratado el transporte lo realice en todo o en parte por medio de otros, los portadores efectivos responderán de la pérdida o avería de las mercancías así como del retraso en la entrega ocasionados durante la ejecución de su fase del transporte, sin perjuicio de la responsabilidad que, en todo caso, corresponde al porteador que asumió originariamente el transporte.

2. El porteador efectivo podrá invocar las causas de exoneración y los límites indemnizatorios establecidos en esta ley. Los acuerdos por los cuales el porteador asuma obligaciones no impuestas por la ley o renuncie a derechos conferidos en ella sólo vincularán al porteador efectivo cuando los haya asumido expresamente.

3. El total de las indemnizaciones percibidas por el perjudicado no podrá superar los límites fijados legal o contractualmente al amparo de esta ley.

Artículo 63. *Contrato con portadores sucesivos.*

1. Cuando un transporte objeto de un único contrato y documentado en una sola carta de porte sea ejecutado por diversos portadores sucesivos, cada uno de los cuales realiza un trayecto parcial, todos ellos responderán de la ejecución íntegra del transporte de acuerdo con las disposiciones de la carta de porte.

2. El segundo y subsiguientes portadores 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 64. *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 haya 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.

Artículo 65. *Acción de repetición entre portadores sucesivos.*

1. El porteador que se haya visto obligado a pagar una indemnización en virtud de lo dispuesto en los artículos 63 y 64 tiene derecho a repetir por el principal, intereses y gastos contra el resto de los portadores 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 y se le hubiere informado debidamente del proceso y de su derecho a intervenir en el mismo.

CAPÍTULO VI

Transporte multimodal

Artículo 66. *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 67. *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. Se exceptúa de lo dispuesto en el párrafo anterior, la protesta por pérdidas, averías o retraso en la entrega, que vendrán sometidas a los preceptos de esta ley.

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 68. *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 co-

respondiente al modo de transporte contratado que resulte más beneficioso para el perjudicado.

2. Si se hubiera contratado un transporte terrestre y se realiza por otro u otros modos diferentes, se aplicará el régimen de responsabilidad del porteador correspondiente al modo contratado.

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 69. *Contrato de transporte con superposición de modos.*

1. Las normas sobre responsabilidad 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 30.

2. No obstante, cuando la pérdida, la avería o el retraso se produzcan durante una fase del transporte distinta de la carretera, por circunstancias que sólo han podido darse con ocasión 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 VII

Normas especiales del contrato de mudanza

Artículo 70. *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 a realizar todas o parte de las operaciones de preparación, armado o desarmado, embalaje, desembalaje y otras complementarias.

Artículo 71. *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 72. *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 y el precio total de la mudanza, especificando, en su caso, si los gastos que generen los trámites administrativos 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.

Artículo 73. *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. Cuando el cargador tenga la condición de consumidor, el porteador deberá informarle 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 54 cuando éste incumpla la obligación de información anteriormente reseñada.

Artículo 74. *Presunciones de exoneración.*

1. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 45, 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, carga y descarga efectuados por el cargador.
- c) Carga o descarga de bienes cuya dimensión o peso no sean adecuadas 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 75. *Límites de indemnización.*

1. La responsabilidad del porteador por daños o pérdida de los bienes transportados está limitada a un importe de 500 derechos especiales de giro por 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 se produzcan con ocasión de la mudanza a bienes del cargador diferentes de los transportados.

Artículo 76. *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.

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.

TÍTULO II

El contrato de transporte de viajeros

CAPÍTULO PRIMERO

Documentación del contrato

Artículo 77. *Documento del transporte.*

1. El porteador entregará al contratante un documento escrito que dará fe, salvo prueba en contrario, de la conclusión y contenido del contrato.

2. La falta de emisión, irregularidad o pérdida del documento no afectará a la validez ni a la existencia del contrato, que quedará sometido a la presente ley.

3. El documento de transporte podrá emitirse en forma de registro electrónico de datos, susceptible de transformarse en signos de escritura legibles.

Artículo 78. *Billetes y tarjetas de abono.*

1. Cuando el transporte se contrate por plaza o asiento, se documentará en un billete, que legitimará al viajero para ser transportado.

2. El billete incluirá, al menos, las siguientes menciones:

a) Datos de identificación.

b) Origen y destino del viaje o zona geográfica de validez.

c) Precio del transporte.

- d) Fecha de utilización del servicio, fecha de emisión o plazo de validez del billete.
 - e) En su caso, número del asiento y del vehículo.
 - f) Cualquier otra indicación necesaria para probar la conclusión y el contenido del contrato de transporte.
3. El transporte también podrá documentarse mediante tarjetas de abono o documentos similares para un número limitado de viajes o para un determinado periodo de tiempo, con o sin límite en cuanto al número de viajes.

Artículo 79. *Talón de equipaje.*

1. Siempre que se transporte equipaje, el porteador deberá expedir al pasajero un talón de equipaje con las menciones necesarias para su correcta identificación o bien incluir esas menciones en el documento de transporte. En el transporte por carretera esta norma sólo será aplicable cuando se trate de servicios regulares de uso general.
2. El documento que se expida hará fe, salvo prueba en contrario, de la veracidad de sus menciones, así como de la recepción del equipaje por el porteador en buen estado aparente.

CAPÍTULO II

Contenido del contrato

Artículo 80. *Obligación de transporte.*

1. El porteador asume la obligación de conducir a destino al viajero junto con su equipaje, sin daño ni menoscabo, en el tiempo y por la ruta fijados o, en otro caso, por los que resulten adecuados, atendiendo a las circunstancias de la operación.
2. El porteador está obligado a admitir y a transportar el equipaje del viajero de acuerdo con las características del vehículo y las limitaciones de la normativa aplicable. Al final del trayecto, el porteador deberá poner a disposición del viajero el equipaje que haya transportado.
3. El porteador también se obliga a cumplir las demás prestaciones complementarias o accesorias asumidas con motivo u ocasión del transporte, en los términos y condiciones fijados.

Artículo 81. *Impedimentos al transporte.*

1. En caso de que se produzcan eventos que impidan realizar o continuar el transporte, retrasen su inicio o la llegada a destino, el porteador deberá informar de tales hechos a los viajeros. A petición expresa del viajero, el porteador le extenderá un justificante haciendo constar tales circunstancias.
2. La interrupción del viaje no libera al porteador de la obligación de trasladar al viajero y su equipaje hasta el lugar de destino, debiendo poner a su disposición los medios que permitan cubrir la parte restante del trayecto sin coste adicional alguno. No obstante, el viajero tendrá derecho a desistir del transporte, exigiendo la devolución del precio.

Artículo 82. *Normativa ordenadora del transporte.*

Cuando la normativa ordenadora de los servicios de transporte establezca condiciones relativas a su prestación, el viajero tendrá derecho a que el transporte se realice de acuerdo con aquéllas.

Artículo 83. *Pago del precio.*

El viajero estará obligado al pago del precio del transporte cuando no se haya obligado a hacerlo la persona que celebró el contrato a su favor.

Artículo 84. *Tenencia del billete.*

En los transportes contratados por plaza o asiento, el viajero deberá conservar el billete o la tarjeta de abono durante todo el trayecto y exhibirlo al porteador o a sus auxiliares cuando lo soliciten.

Artículo 85. *Comportamiento del viajero.*

1. El viajero observará en todo momento una conducta razonable y adecuada, absteniéndose de causar daños al vehículo, de poner en peligro la seguridad del transporte o de los demás viajeros, así como de incomodar a éstos de una manera intolerable.

2. El porteador podrá obligar a abandonar el vehículo a los viajeros que incumplan la obligación prevista en el apartado anterior, sin que tengan derecho al reembolso del precio satisfecho por el transporte.

CAPÍTULO III

Régimen de responsabilidad

Artículo 86. *Inejecución total o parcial del viaje.*

1. El porteador responderá de los daños y perjuicios causados por la cancelación total o parcial del viaje, a menos que se debieran a hechos o circunstancias que no le fueran imputables.

2. En los mismos términos, el porteador responderá de los daños y perjuicios causados por la modificación de los horarios, itinerarios o paradas.

3. El viajero que no se presente en el lugar y tiempo indicados para el comienzo del viaje perderá el derecho al transporte.

Cuando el viajero comunique al porteador su renuncia al transporte con la antelación mínima fijada en el contrato, tendrá derecho al reembolso de todo o parte del precio.

4. Cuando no se realice el transporte y el porteador haya recibido el precio, deberá devolver el importe íntegro. La ejecución parcial de la operación solo le dará derecho a percibir la parte correspondiente del precio contratado cuando lo finalmente ejecutado reporte algún beneficio para el viajero.

Artículo 87. *Responsabilidad por daños personales.*

1. El porteador responderá de los daños causados por la muerte o las lesiones sufridas por el viajero con motivo de la entrada o salida del vehículo o durante su estancia en el mismo, siempre que sean consecuencia de hechos relacionados con el transporte.

2. El porteador quedará exonerado de responsabilidad cuando pruebe que los daños y perjuicios han sido debidos a circunstancias ajenas a su empresa que, a pesar de haber adoptado toda la diligencia exigible, no pudo evitar y cuyas consecuencias tampoco pudo impedir. El porteador también quedará exonerado de responsabilidad en la medida en que el suceso haya sido debido a culpa del viajero. En ningún caso podrán alegarse como causas de exoneración los defectos del vehículo ni, en lo que se refiere al transporte ferroviario, el estado de las infraestructuras.

Artículo 88. *Seguro obligatorio de responsabilidad civil.*

El porteador deberá suscribir un seguro que cubra su responsabilidad civil por daños personales a los viajeros.

Artículo 89. *Responsabilidad por retraso en la ejecución del transporte.*

1. En caso de retraso, se indemnizará el perjuicio que el viajero pruebe que le ha ocasionado el mismo.

2. No obstante, el porteador se exonerará cuando pruebe que el retraso fue debido a culpa del viajero o a circunstancias ajenas a su empresa, que no pudo evitar y cuyas consecuencias tampoco pudo impedir, a pesar de haber actuado con la diligencia requerida por la situación. En ningún caso podrán alegarse como causas de exoneración los defectos del vehículo.

Artículo 90. *Responsabilidad por daños al equipaje.*

1. El porteador responderá de la pérdida y de las averías del equipaje desde el momento de su recepción para el transporte hasta el de su restitución al viajero.

2. El porteador quedará exonerado, en todo o en parte, de esa responsabilidad si prueba que la pérdida, la avería o el retraso se han producido por culpa del viajero, por la naturaleza y vicio propio del equipaje o por circunstancias que no pudo evitar y cuyas consecuencias tampoco pudo impedir. Los defectos del vehículo no podrán ser alegados en ningún caso como causa de exoneración.

3. El viajero podrá considerar perdido su equipaje cuando transcurran catorce días, a contar de su llegada a destino, sin que se haya procedido a restituirlo, teniendo derecho a exigir al porteador la correspondiente indemnización.

4. La eventual recuperación de equipajes perdidos se regirá por lo establecido en el artículo 56 para la de mercancías.

Artículo 91. *Transporte de los vehículos de los viajeros por ferrocarril.*

1. El porteador deberá indemnizar al viajero las pérdidas y averías que sufra el vehículo de motor transportado en el ferrocarril.
2. Los objetos que se hallen en su interior se equiparán, a efectos de responsabilidad, a los bultos de mano.
3. Un remolque, con o sin carga, será considerado como un vehículo independiente.

Artículo 92. *Responsabilidad por daños a los bultos de mano.*

El porteador sólo responderá de la pérdida y de la avería de los bultos de mano en el transporte, cuando el viajero pruebe que se han producido por culpa del porteador.

Artículo 93. *Límites de indemnización*

1. La indemnización de los daños derivados del retraso no excederá del triple del precio del transporte.
2. Salvo que expresamente se hayan pactado unas cuantías o condiciones diferentes, la responsabilidad de los porteadores de viajeros por las pérdidas o averías que sufran los equipajes o los bultos de mano estará limitada como máximo a 28,57 derechos especiales de giro por kilogramo, sin que en ningún caso pueda exceder de 857,10 derechos especiales de giro por bulto.
3. La indemnización por la pérdida o los daños del vehículo de motor del viajero no superará el valor usual de dicho vehículo hasta un límite de 8.000 derechos especiales de giro.

Artículo 94. *Pluralidad de porteadores.*

1. Cuando el transporte de viajeros haya sido asumido por varios porteadores sucesivos, en virtud de un único contrato, y cada uno de ellos realice una parte del trayecto, la responsabilidad por daños personales, al equipaje o por retraso deberá ser asumida por el porteador sucesivo que estuviera a cargo de la parte del trayecto en que se hayan producido los hechos.
2. En los demás supuestos en que haya pluralidad de porteadores se aplicarán las reglas establecidas en el artículo 62 en relación con los daños a los viajeros o al equipaje y los retrasos.
3. No obstante lo establecido en los dos apartados anteriores, cuando se trate de un servicio regular de transporte de viajeros por carretera la responsabilidad por daños personales, al equipaje o por retraso se asumirá siempre por el porteador que contrató el transporte.

Artículo 95. *Responsabilidad por los auxiliares.*

El porteador responderá de las faltas cometidas por las personas a las que recurre para la ejecución del transporte, cuando tales personas actúen dentro del ámbito de sus funciones. En el transporte por ferrocarril no podrán alegarse como causas de exoneración los defectos del vehículo ni, en lo que se refiere al transporte ferroviario, el estado de las infraestructuras.

Artículo 96. *Acciones y régimen de responsabilidad.*

El régimen de responsabilidad previsto en este título 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 frente a sus auxiliares.

Igualmente, el régimen de responsabilidad previsto en este título se aplicará a las acciones de responsabilidad que se dirijan contra los auxiliares, tanto dependientes como independientes, cuyos servicios empleare el porteador para el cumplimiento de sus obligaciones.

Artículo 97. *Pérdida de los beneficios de limitación.*

El porteador no podrá valerse de las normas del presente título que excluyan o limiten su responsabilidad cuando el daño haya sido causado por el mismo o por sus auxiliares, intencionadamente o actuando de forma temeraria y con conciencia de su probabilidad. La misma regla se aplicará también a los auxiliares del porteador.

Artículo 98. *Responsabilidad del viajero.*

1. El viajero o, en su caso, el contratante del transporte responderán de los daños y perjuicios causados al porteador por el incumplimiento culpable de sus obligaciones.

2. El viajero responderá, asimismo, de los daños y perjuicios causados al porteador por los objetos o animales que lleve consigo, a no ser que pruebe que han sido debidos a circunstancias que no pudo evitar y cuyas consecuencias tampoco pudo impedir, a pesar de haber obrado con la diligencia exigible al viajero.

Artículo 99. *Reservas.*

1. El viajero o el derechohabiente informarán al porteador de los daños personales sufridos por aquél dentro de los doce meses siguientes al día en que se manifiesten. Dicha información no será necesaria cuando el porteador haya tenido conocimiento por otro medio del accidente sufrido por el viajero.

2. El viajero deberá formular por escrito sus reservas al porteador o a sus auxiliares cuando aprecie daños en los bultos de mano o en el equipaje, dentro de los tres días siguientes al de su llegada a destino o, en su caso, al de la recepción del equipaje. Cuando tales daños fueran aparentes, las reservas habrán de manifestarse durante el viaje, a la llegada a destino del viajero o en el momento de la recepción del equipaje.

3. La ausencia de información sobre daños personales o de formulación de reservas, conllevará la presunción, salvo prueba en contrario, de que el viajero, sus bultos de mano o equipajes se transportaron sin daño alguno.

4. En caso de retraso en la ejecución del transporte o en la entrega del equipaje, el viajero perderá toda acción de reclamación cuando no haya formulado reservas escritas al porteador dentro de los veintidós días siguientes a su llegada o a la recepción del equipaje.

TÍTULO III

Prescripción de acciones

Artículo 100. *Carácter imperativo.*

Las normas de este Título tienen carácter imperativo.

Artículo 101. *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 intencionada o temeraria y con conciencia de la probabilidad del daño, el plazo de prescripción será de tres años.

2. El plazo de prescripción comenzará a contarse:

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

b) En las acciones de indemnización por pérdida total de las mercancías, a partir de los 20 días de la expiración del plazo de entrega convenido o, si no se ha pactado plazo de entrega, a partir de los 30 días del momento en que el porteador se hizo cargo de la mercancía.

c) En las acciones de indemnización por pérdida total de bultos de mano, de equipajes o de vehículos a motor de viajeros, a partir de la finalización del viaje.

d) 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 en el Código de Comercio.

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.

Artículo 102. *Prescripción de acciones por daños personales a los viajeros.*

La acción de responsabilidad por daños personales a los viajeros prescribirá a los tres años desde el fallecimiento del viajero o desde que se manifieste el alcance de su lesión, sin que en ningún caso pueda sobrepasarse el plazo de diez años contados a partir del momento del accidente.

Disposición adicional primera. *Derechos especiales de giro.*

La equivalencia en euros del Derecho especial de giro será la determinada por el Fondo Monetario Internacional en la fecha de la sentencia o laudo arbitral o en la fijada por acuerdo entre las partes.

Disposición adicional segunda. *Transporte fluvial.*

Mientras no se regule por ley especial el contrato de transporte fluvial, este quedará sometido a la presente ley.

Disposición transitoria única. *Contratos preexistentes.*

Esta ley será de aplicación a todos los contratos que hayan sido celebrados antes de su entrada en vigor en cuanto se trate de envíos o viajes que se inicien a partir del 1 de enero del año siguiente al de su entrada en vigor.

Disposición derogatoria única. *Derogación normativa.*

Quedan derogadas las siguientes disposiciones:

- a) Los artículos 349 a 379, ambos inclusive, y 951 y 952 del Código de Comercio de 1885.
- b) Los artículos 1601 a 1603, ambos inclusive, del Código Civil.
- c) Las normas recogidas en la legislación sectorial de los transportes por carretera y ferrocarril que se opongan a lo dispuesto en esta ley.
- d) Cuantas normas de igual o inferior rango que se opongan a esta ley.

Disposición final primera. *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 determinarán 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 o en autobús con contratación por asiento y en los transportes de viajeros por ferrocarril, asimismo 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 segunda. *Título competencial.*

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

Disposición final tercera. *Entrada en vigor.*

La presente ley entrará en vigor a los seis meses de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».