

I. DISPOSICIÓN XERAIS

XEFATURA DO ESTADO

18004 *Lei 15/2009, do 11 de novembro, do contrato de transporte terrestre de mercadorías.*

JUAN CARLOS I

REI DE ESPAÑA

Saiban todos os que a viren e a entenderen que as Cortes Xerais aprobaron e eu sanciono a seguinte lei.

PREÁMBULO

I

Esta lei ten por obxecto actualizar o réxime xurídico do contrato de transporte terrestre de mercadorías tanto polo que se refire ao transporte por estrada como por ferrocarril. En sentido estrito, esta lei non viña obrigada pola incorporación ao dereito español de directivas comunitarias. Con todo, poucos sectores existen máis necesitados de reforma que o dereito do transporte terrestre de mercadorías. O título VII do libro II do Código de comercio (artigos 349 a 379), en vigor sen apenas modificacións desde o momento da promulgación do Código en 1885, non estaba en condicións de dar resposta ás moi cambiantes necesidades do transporte actual. De feito, na práctica, tales preceptos do Código na materia poucas veces eran obxecto de aplicación. Así, o dereito contractual do transporte veu sendo obxecto nos últimos anos dunha actualización que empregaba unha vía oblicua, como era a intervención da Administración do Estado. Son moitos, en efecto, os exemplos de normas de control ou ordenación do sector do transporte nas cales se contiñan regras de dereito privado-contractual. Se a iso se engaden as condicións xerais da contratación dos transportes de mercadorías por estrada establecidas polo Ministerio de Fomento mediante Orde do 25 de abril de 1997, compréndese a afirmación de que o dereito codificado fose escasamente aplicado na práctica diaria do transporte.

Pero o anacronismo e o desfasamento do Código de comercio nesta materia non son os únicos motivos que aconsellan proceder á reforma do dereito do contrato de transporte de mercadorías. Certamente, a conveniencia da devandita reforma refórzase, se cabe, por motivos de oportunidade histórica.

O primeiro deles ten que ver co transporte ferroviario. En efecto, non se pode esquecer como, no ámbito ferroviario, a Lei 39/2003, do 17 de novembro, do sector ferroviario, abriu un novo escenario de liberalización, que ben require dun novo marco legal no que son as relacións de dereito contractual. É certo que a liberalización, polo momento, non alcanza todos os ámbitos do transporte ferroviario, e que esta tardará algún tempo en materializarse. Pero non é menos certo que convén sentar un novo marco de relacións contractuais nun ambiente de apertura á libre competencia.

O segundo dos motivos garda relación coa reforma que se está levando a cabo noutros modos de transporte. En efecto, parece unha ocasión magnífica aproveitar o impulso que supuxo a tramitación da Lei xeral de navegación marítima para acometer tamén a reforma do contrato de transporte de mercadorías efectuado por outros modos, como pode ser a estrada e o ferrocarril. Con iso obteríase unha actualización dunha parte importante do dereito do transporte.

II

En canto ao modelo de política lexislativa que se tivo en conta á hora de redactar a lei, pódese dicir que esta adapta, no substancial, o dereito do contrato de transporte terrestre español ao modelo que supoñen os convenios internacionais na materia, basicamente ao Convenio de transporte internacional de mercadorías por estrada (CMR) e ás regras uniformes CIM/1999, seguindo así o camiño antes trazado por outros países europeos. A consideración que subxace a esta decisión é sen ningunha dúbida a de recoñecer que non resultan tan distintos, no momento actual, o transporte internacional e o puramente interno, ao cal van destinados os preceptos desta lei.

Agora ben, se se ten en conta que tales convenios distan de conter unha regulación completa do contrato de transporte, non debe estrañar que a lei non se limite a incorporar acriticamente as solucións contidas nos devanditos textos, senón que, nunha medida moi elevada, presenta solucións propias a moitos dos problemas que ofrece o transporte terrestre de mercadorías. Con todo, sería erróneo pensar que a lei implica unha ruptura total coa tradición española na materia. Nun número importante de casos, as solucións que se acollen no novo texto legal son actualización das que xa se acollían no dereito anterior, ou supoñen unha actualización ou recolocación normativa delas. É o que acontece, por exemplo, coas obrigas de carga, estiba, desestiba e descarga, contidas ata o de agora na Lei 16/1987, do 30 de xullo, de ordenación dos transportes terrestres (LOTT), ou coa responsabilidade por paralización dos vehículos no lugar de toma en carga ou coa determinación dos límites máximos de responsabilidade do transportista por perdas, avarías ou atraso, igualmente contidos na referida lei.

A lei opta por regular unitariamente o contrato de transporte terrestre de mercadorías nas súas dúas variantes, por estrada e por ferrocarril. En principio, os preceptos son comúns a ambos os modos, sen prexuízo de ofrecer solucións específicas para o transporte ferroviario de mercadorías nos lugares oportunos, cando iso resulta necesario ou conveniente.

Aspecto básico da regulación normativa para as partes, respectando sempre os contidos imperativos e de orde pública, é o relativo á súa índole dispositiva xeral. As partes, por iso, dispoñen de liberdade contractual ben nos termos negociados individualmente ou ben segundo as condicións xerais de adhesión máis beneficiosas.

III

En canto ao contido da regulación, pódese afirmar que a lei adopta unha estrutura clásica de ordenación das materias, actualizando non obstante algunhas das solucións ofrecidas. Así, tras a determinación dos suxeitos, régulase con detalle todo o relativo ao acondicionamento e á entrega das mercadorías ao transportista e ás obrigas de carga e estiba. Nesta materia non cabe recorrer á experiencia do convenio CMR, que garda silencio sobre as devanditas operacións, polo que a solución que se consagra segue de preto a que ata agora se contiña na LOTT, aínda que se opta por eliminar a dicotomía entre carga completa e carga fraccionada. No seu lugar, establécese unha norma específica para os servizos de paqúetaría e pequenos envíos, atribuíndo, en principio, os labores de carga e descarga e, en todo caso, os de estiba e desestiba, ao transportista.

Pola contra, a lei segue moi de preto os convenios CMR e CIM no que se refire ao dereito de disposición sobre as mercadorías, así como no relativo aos impedimentos ao transporte e á entrega e ao prazo de entrega. Neste último punto, a lei establece unha solución diferenciada para o transporte por estrada e para o transporte por ferrocarril. Trátase dun daqueles supostos concretos en que parece conveniente discriminar e ofrecer solucións distintas para un e outro modo de transporte.

Non atopa precedente nos convenios internacionais a regulación legal da obriga de pagamento do prezo do transporte. A lei adopta aquí unha formulación nova, na cal sen dúbida destaca a responsabilidade subsidiaria de pagamento que asume o cargador naqueles casos en que se pacte o pagamento dos portes polo destinatario. Con iso

búscase pór fin a certos abusos da práctica cometidos en prexuízo dos lexítimos intereses do transportista.

Unha vez máis, a influencia dos textos internacionais, fundamentalmente do CMR, déixase sentir moi profundamente nos preceptos dedicados á responsabilidade do transportista por perdas, avarías ou atraso. Certamente, non se aprecian razóns de peso para regular en termos moi distintos a responsabilidade do transportista no ámbito internacional e no nacional. Así, acóllese o mesmo réxime de causas de exoneración, coa xa clásica distinción entre causas privilexiadas e ordinarias en atención á existencia ou non de facilidades probatorias.

No que se refire á determinación do punto alén do cal o transportista deixa de ser merecente das normas que exclúen ou atenúan a súa responsabilidade, faise referencia a que o dano ou a perda sexan causados por el ou polos seus auxiliares, dependentes ou independentes, con actuación dolosa ou cunha infracción consciente e voluntaria do deber xurídico asumido que produza danos que, sen seren directamente queridos, sexan consecuencia necesaria da acción.

IV

Non cabe dúbida de que a determinación dos suxeitos do transporte foi, no dereito español, fonte de continuos problemas, tanto teóricos coma prácticos, propiciados por unha defectuosa regulación de tales cuestións. Non debe estrañar, por tanto, que a nova lei dedique especial atención á determinación dos suxeitos do transporte e, de modo moi particular, aos problemas que expón a intervención no transporte de varios suxeitos.

Con iso trátase, por unha banda, de clarificar a posición contractual dos transitarios, operadores de transporte, axencias de transporte e demais persoas que intermedien no transporte, consagrando, en liñas xerais, a solución que xa se ofrecía na normativa de ordenación do transporte terrestre (e, en última instancia, tamén no artigo 379 do Código de comercio), que obrigaba tales intermediarios a contrataren o transporte sempre en nome propio e a asumiren a posición do transportista. Doutra parte, e iso constitúe verdadeira innovación, a lei aborda a intervención de diversos suxeitos por vía de subcontratación no transporte e, de modo particular, a cuestión relativa á determinación das persoas pasivamente lexitimadas fronte ás reclamacións de responsabilidade, proporcionando seguranza xurídica nunha materia notablemente litixiosa ata o presente. Conságrase así definitivamente a posición do transportista efectivo.

Aínda que breve, igualmente nova resulta a regulación que se contén do contrato de transporte multimodal, cando un dos modos empregados sexa o terrestre, prestándose especial atención á responsabilidade por danos nas mercadorías e fixéndose unha solución supletoria para aqueles casos en que non se poida determinar a fase do traxecto en que sobreviñeron tales danos.

O contrato de transporte concibíase no Código de comercio de 1885 como un contrato-viaxe, sen ter aparentemente en conta que, en gran parte das ocasións, os contratos son, en realidade, relacións contractuais duradeiras no marco das cales se leva a cabo unha pluralidade de envíos, nos termos, condicións e periodicidade que as partes acorden. Estes contratos de transporte continuado son recoñecidos agora expresamente pola lei, aínda que o groso da regulación siga xirando ao redor dos contratos que teñen por obxecto un envío concreto.

Tamén incorpora a lei ao seu articulado a regulación do contrato de mudanza, como transporte que recae sobre un obxecto especial e que comporta unhas obrigas accesorias igualmente especiais.

V

Ocúpase tamén esta lei de sinalar o prazo de prescrición das accións derivadas dos contratos de transporte, axustándoo na maior parte dos supostos á regra xeral dun ano recollida no Código de comercio, aínda que establecendo regras específicas de cómputo requiridas polas peculiaridades presentes no desenvolvemento e finalización das operacións de transporte.

VI

Finalmente, na disposición derradeira primeira desta lei, refórmase a Lei 39/2003, do 17 de novembro, do sector ferroviario, para cumprir os seguintes obxectivos:

En primeiro lugar, encher unha lagoa xurídica en relación coa infracción dos viaxeiros sen título de transporte, conduta hoxe carente de tipificación legal como infracción administrativa.

E, en segundo lugar, liberalizar o transporte internacional de viaxeiros por ferrocarril, de acordo co exixido na Directiva 2007/58/CE do Parlamento e do Consello, do 23 de outubro de 2007, pola que se modifican a Directiva 91/440/CEE do Consello, sobre o desenvolvemento dos ferrocarrís comunitarios, e a Directiva 2001/14/CE, relativa á adxudicación da capacidade de infraestrutura ferroviaria e á aplicación de canons pola súa utilización, directiva cuxa incorporación ao dereito interno español é obrigado que se produza antes do 4 de xuño de 2009, data límite para a súa transposición.

CAPÍTULO I

Disposicións xerais**Artigo 1. *Obxecto.***

O obxecto desta lei é a regulación do contrato de transporte terrestre de mercadorías realizado por medios mecánicos con capacidade de tracción propia.

Artigo 2. *Definición e réxime xurídico do contrato.*

1. O contrato de transporte de mercadorías é aquel polo cal o transportista se obriga fronte ao cargador, a cambio dun prezo, a trasladar mercadorías dun lugar a outro e poñelas á disposición da persoa designada no contrato.

2. O contrato de transporte terrestre de mercadorías rexeráse polos tratados internacionais vixentes en España de acordo co seu ámbito respectivo, as normas da Unión Europea e as disposicións desta lei. No non previsto serán de aplicación as normas relativas á contratación mercantil.

Artigo 3. *Natureza dispositiva da normativa.*

Salvo expresa estipulación contraria desta lei ou da lexislación especial aplicable, as partes poderán excluír determinados contidos desta lei mediando o correspondente pacto. Tamén poderá ser así respecto das condicións xerais dos contratos de transportes cando as súas obrigas resulten máis beneficiosas para o adherente.

Artigo 4. *Suxeitos.*

1. Cargador é quen contrata en nome propio a realización dun transporte e fronte ao cal o transportista está obrigado a efectualo.

2. Transportista é quen asume a obriga de realizar o transporte en nome propio con independencia de que o execute polos seus propios medios ou contrate a súa realización con outros suxeitos.

3. Destinatario é a persoa a quen o transportista deberá entregar as mercadorías no lugar de destino.

4. Expedidor é o terceiro que por conta do cargador faga entrega das mercadorías ao transportista no lugar de recepción da mercadoría.

Artigo 5. *Contratación do transporte en nome propio.*

1. Os contratos de transporte de mercadorías presúponse celebrados en nome propio. Excepcionalmente poderase alegar a contratación en nome alleo cando se acredite que así se fixo constar de forma expresa e suficiente no momento de contratar, indicado a

identidade da persoa en cuxo nome se contrata, e que a intermediación se realizou con carácter gratuíto.

2. Os empresarios transportistas, as cooperativas de traballo asociado dedicadas ao transporte, as cooperativas de transportistas e sociedades de comercialización de transportes, os operadores e axencias de transporte, os transitarios, os almacenistas-distribuidores, os operadores loxísticos, así como calquera outros que contraten habitualmente transportes ou intermedien habitualmente na súa contratación, só os poderán contratar en nome propio.

3. A relación das cooperativas de transportistas e sociedades de comercialización de transporte co socio transportista que efectivamente realice o transporte rexeráse polo que respecto diso estea determinado nos estatutos de cada cooperativa ou sociedade, sen que o disposto nos devanditos estatutos poida implicar, en ningún caso, a inaplicación do disposto nesta lei nos contratos celebrados pola cooperativa ou sociedade de que se trate con terceiros.

Os socios das cooperativas de traballo asociado dedicadas ao transporte só poderán contratar transportes en nome da cooperativa a que pertencen, quedando esta obrigada como transportista fronte ao cargador con quen contraten aqueles.

Artigo 6. *Responsabilidade dos transportistas efectivos.*

1. O transportista que contrate co cargador responderá ante este da realización íntegra do transporte conforme o previsto nesta lei, mesmo cando non a leve a cabo por si en todo ou en parte.

2. Cando o transportista que contrate directamente co cargador contrate, pola súa vez, a realización efectiva da totalidade ou dunha parte do transporte con outro transportista, quedará obrigado ante este como cargador conforme o disposto nesta lei e no contrato que con el celebre.

Artigo 7. *Vultos e envíos.*

1. Enténdese por vulto cada unidade material de carga diferenciada que forman as mercadorías obxecto de transporte, con independencia do seu volume, dimensións e contido.

2. Considérase un envío ou remesa a mercadoría que o cargador entregue simultaneamente ao transportista para o seu transporte e entrega a un único destinatario, desde un único lugar de carga a un único lugar de destino.

3. O contrato de transporte pode ter por obxecto un só envío ou unha serie deles.

Artigo 8. *Transporte continuado.*

1. Polo contrato de transporte continuado, o transportista está obrigado ante un mesmo cargador a realizar unha pluralidade de envíos de forma sucesiva no tempo.

2. O número, frecuencia, características e destino dos envíos poderanse determinar no momento de contratar ou antes do seu inicio.

Artigo 9. *Transporte contratado no marco dunha operación loxística.*

Cando se asuma a obriga de transportar mercadorías no marco dunha operación loxística de contido máis amplo, os dereitos, obrigas e responsabilidades relativos ao devandito transporte rexeráse polo disposto nesta lei.

CAPÍTULO II

Documentación do contrato

Artigo 10. *Contido da carta de porte.*

1. Calquera das partes do contrato poderá exixir á outra que se redacte unha carta de porte que incluíra as seguintes mencións:

- a) Lugar e data da emisión.
- b) Nome e enderezo do cargador e, de ser o caso, do expedidor.
- c) Nome e enderezo do transportista e, de ser o caso, do terceiro que reciba as mercadorías para o seu transporte.
- d) Lugar e data da recepción da mercadoría polo transportista.
- e) Lugar e, de ser o caso, data prevista de entrega da mercadoría en destino.
- f) Nome e enderezo do destinatario, así como eventualmente un domicilio para recibir notificacións.
- g) Natureza das mercadorías, número de vultos e signos e sinais de identificación.
- h) Identificación do carácter perigoso da mercadoría enviada, así como da denominación prevista na lexislación sobre transporte de mercadorías perigosas.
- i) Cantidade de mercadorías enviadas, determinada polo seu peso ou expresada doutra maneira.
- j) Clase de embalaxe utilizada para acondicionar os envíos.
- k) Prezo convido do transporte, así como o importe dos gastos previsibles relacionados co transporte.
- l) Indicación de se o prezo do transporte o paga o cargador ou o destinatario.
- m) De ser o caso, declaración de valor das mercadorías ou de interese especial na entrega, de acordo co disposto no artigo 61.
- n) Instrucións para o cumprimento de formalidades e trámites administrativos preceptivos en relación coa mercadoría.

2. A carta de porte poderá conter calquera outra mención convida polas partes no contrato, tales como:

- a) A referencia expresa de prohibición de transbordo.
- b) Os gastos que o remitente toma ao seu cargo.
- c) A suma do reembolso que se percibirá no momento da entrega da mercadoría.
- d) O valor declarado da mercadoría e a suma que representa o interese especial na entrega.
- e) Instrucións do remitente ao transportista concernentes ao seguro das mercadorías.
- f) O prazo convido en que o transporte deberá ser efectuado.
- g) A lista de documentos entregados ao transportista.

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

4. Cando o envío se distribúa en varios vehículos, o transportista ou o cargador poderá exixir a emisión dunha carta de porte por cada vehículo.

5. De ser o caso, a carta de porte deberá conter calquera outra mención que exixa a lexislación especial aplicable, por razón da natureza da mercadoría ou por outras circunstancias.

6. Cando a parte contratante requirida a formalizar a carta de porte se negar a isto, a outra poderaa considerar desistida do contrato, cos efectos que, en cada caso, correspondan de conformidade co disposto nos artigos 18.2 e 19.1.

7. O cargador e o transportista responderán dos gastos e prexuízos que deriven da inexactitude ou insuficiencia dos datos que lles corresponda incluír na carta de porte.

Artigo 11. *Emisión e número de exemplares da carta de porte.*

1. A carta de porte emitirase en tres exemplares orixinais, que asinarán o cargador e o transportista.
2. Será válida a sinatura da carta de porte por medios mecánicos, mediante estampación dun selo, ou por calquera outro medio que resulte adecuado, sempre que quede acreditada a identidade do asinante.
3. O primeiro exemplar da carta de porte será entregado ao cargador, o segundo viaxará coas mercadorías transportadas e o terceiro quedará en poder do transportista.

Artigo 12. *Documentación da entrega en destino.*

O destinatario poderá exixir que a mercadoría lle sexa entregada xunto co segundo exemplar da carta de porte. O transportista poderalle exixir ao destinatario que lle entregue no seu exemplar da carta de porte, ou en documento separado asinado por ambos, un recibo sobre as mercadorías entregadas.

Artigo 13. *Irregularidade ou inexistencia da carta de porte.*

1. A ausencia ou irregularidade da carta de porte non producirá a inexistencia ou a nulidade do contrato.
2. A omisión dalgunha das mencións previstas no artigo 10.1 non privará de eficacia a carta de porte en canto ás incluídas.

Artigo 14. *Forza probatoria da carta de porte.*

1. A carta de porte asinada por ambas as partes fará fe da conclusión e do contido do contrato, así como da recepción das mercadorías polo transportista, salvo proba en contrario.
2. En ausencia de anotación na carta de porte, ou en documento separado asinado polo transportista e o cargador ou expedidor, das reservas suficientemente motivadas do transportista, presumirase que as mercadorías e a súa embalaxe están no estado descrito na carta de porte e cos signos e sinais nela indicados.

Artigo 15. *Carta de porte emitida electronicamente.*

1. Se as partes están de acordo, poderán emitir a carta de porte por medios electrónicos conforme a lexislación vixente.
2. Neste suposto, a carta de porte deberá consistir nun rexistro electrónico de datos que poidan ser transformados en signos de escritura lexibles.

Artigo 16. *Formalización dos contratos de transporte continuado.*

1. O contrato de transporte continuado formalizarase por escrito cando o exixa calquera das partes.
2. Este contrato servirá de marco ás cartas de porte que se deban emitir para concretar os termos e as condicións de cada un dos envíos a que der lugar.
3. Cando a parte contratante requirida para formalizar por escrito o contrato se negar a facelo, a outra poderá considerala desistida deste, cos efectos que, segundo o caso, correspondan de conformidade co disposto nos artigos 18.2 e 19.1.
4. Para os efectos do disposto na normativa reguladora do traballo autónomo, o contrato de transporte continuado celebrado cun traballador autónomo economicamente dependente deberase celebrar por escrito e de conformidade coa dita normativa.

CAPÍTULO III

Contido do contrato de transporte de mercadorías*Artigo 17. Idoneidade do vehículo.*

O transportista deberá utilizar un vehículo que sexa adecuado para o tipo e as circunstancias do transporte que deba realizar, de acordo coa información que lle forneza o cargador.

Artigo 18. Posta á disposición do vehículo.

1. O transportista deberá pór o vehículo á disposición do cargador no lugar e tempo pactados. Se nada se pacta respecto da hora, o transportista cumprirá a súa obriga pondo o vehículo á disposición do cargador con antelación suficiente para que poida ser cargado o día sinalado. Se se trata dun contrato de transporte de mercadorías por estrada, e non se pactou prazo, o transportista cumprirá coa súa obriga pondo á disposición o vehículo para a súa carga antes das dezoito horas do día sinalado.

2. Se existe pacto expreso previo entre as partes verbo do día e a hora ou hora límite para a posta á disposición do vehículo e o transportista non cumpre o dito prazo, o cargador poderá desistir da expedición de que se trate e buscar inmediatamente outro transportista.

Cando o cargador sufra prexuízos como consecuencia da demora, e esta for imputable ao transportista, poderá, ademais, exixir a indemnización que proceda.

Artigo 19. Entrega das mercadorías ao transportista.

1. O cargador deberá entregar as mercadorías ao transportista no lugar e no tempo pactados. En caso de incumprimento, o cargador indemnizarao en contía equivalente ao prezo do transporte previsto, ou ben ofrecerlle a realización dun transporte de similares características que estea inmediatamente dispoñible.

2. Se o cargador só lle entrega ao transportista unha parte das mercadorías deberá, sen prexuízo do pagamento do prezo do transporte desa parte, aboarlle unha indemnización igual ao prezo do transporte da mercadoría non entregada, ou ben ofrecerlle a inmediata realización doutro transporte de similares características ao inicialmente convido.

Artigo 20. Suxeitos obrigados a realizar a carga e descarga.

1. As operacións de carga das mercadorías a bordo dos vehículos, así como as de descarga destes, serán por conta, respectivamente, do cargador e do destinatario, salvo que expresamente sexan asumidas estas operacións polo transportista antes da efectiva presentación do vehículo para a súa carga ou descarga. Igual réxime será de aplicación respecto da estiba e desestiba das mercadorías.

2. O cargador e o destinatario soportarán as consecuencias dos danos derivados das operacións que lles corresponda realizar de conformidade co sinalado no punto anterior.

Con todo, o transportista responderá dos danos sufridos polas mercadorías debidos a unha estiba inadecuada cando tal operación a levase a cabo o cargador seguindo as instrucións do transportista.

3. Non obstante o disposto nos puntos anteriores, nos servizos de paquetería e calquera outros similares que impliquen a recollida ou repartición de envíos de mercadorías consistentes nun reducido número de vultos que poidan ser facilmente manipulados por unha persoa sen outra axuda que as máquinas ou ferramentas que leve a bordo o vehículo utilizado, as operacións de carga e descarga, salvo que se pacte outra cousa, serán por conta do transportista.

Nesta clase de servizos, a estiba e desestiba das mercadorías corresponderán, en todo caso, ao transportista. O transportista soportará as consecuencias dos danos causados nas operacións que lle corresponda realizar.

4. O disposto neste artigo non se aplicará cando a normativa reguladora de determinados tipos de transporte estableza especificamente outra cousa.

Artigo 21. *Acondicionamento e identificación das mercadorías.*

1. Salvo que se pactase outra cousa, o cargador deberá acondicionar as mercadorías para o seu transporte. Os vultos que compoñen cada envío deberán estar claramente identificados e sinalizados mediante os correspondentes signos, coincidindo coa descrición destes contida na carta de porte.

2. Cando a súa natureza ou as circunstancias do transporte así o exixan, as mercadorías deberán ser entregadas ao transportista convenientemente acondicionadas, embaladas e, de ser o caso, identificadas e sinalizadas mediante as oportunas marcas ou inscricións que avisen do risco que a súa manipulación poida entrañar para as persoas ou para as propias mercadorías.

3. O cargador responderá ante o transportista dos danos a persoas, ao material de transporte ou a outras mercadorías, así como dos gastos ocasionados por defectos na embalaxe das mercadorías, a menos que tales defectos sexan manifestos ou xa coñecidos polo transportista no momento de se facer cargo das mercadorías e non fixese as oportunas reservas.

Artigo 22. *Paralizacións.*

1. Cando o vehículo deba esperar un prazo superior a dúas horas ata que se conclúa a súa carga e estiba ou desestiba e descarga, o transportista poderalle exixir ao cargador unha indemnización en concepto de paralización.

2. O devandito prazo contarase desde a posta á disposición do vehículo para a súa carga ou descarga nos termos requiridos polo contrato.

3. Salvo que se pactase expresamente unha indemnización superior para este suposto, a paralización do vehículo por causas non imputables ao transportista, incluídas as operacións de carga e descarga, dará lugar a unha indemnización en contía equivalente ao indicador público de renda de efectos múltiples/día multiplicado por 2 por cada hora ou fracción de paralización, sen que se teñan en conta as dúas primeiras horas nin se computen máis de dez horas diarias por este concepto. Cando a paralización do vehículo for superior a un día, o segundo día será indemnizado en contía equivalente á sinalada para o primeiro día incrementada nun 25 por cento. Cando a paralización do vehículo for superior a dous días, o terceiro día e seguintes serán indemnizados en contía equivalente á sinalada para o primeiro día incrementada nun 50 por cento.

Artigo 23. *Documentación da mercadoría.*

1. O cargador deberá xuntar á carta de porte ou pór á disposición do transportista a documentación relativa á mercadoría que sexa necesaria para a realización do transporte e de todos aqueles trámites que o transportista deba efectuar antes de proceder á entrega no punto de destino. Para estes efectos, deberalle fornecer a información necesaria sobre a mercadoría e os indicados trámites.

2. O transportista non está obrigado a verificar se estes documentos ou informacións son exactos ou suficientes. O cargador é responsable ante o transportista de todos os danos que puideren resultar da ausencia, insuficiencia ou irregularidade destes documentos e informacións, salvo en caso de culpa por parte do transportista.

3. O transportista responderá das consecuencias derivadas da perda ou mala utilización dos citados documentos. En todo caso, a indemnización ao seu cargo non excederá a que correspondería en caso de perda da mercadoría.

Artigo 24. *Transporte de mercadorías perigosas.*

1. Se o cargador lle entrega ao transportista mercadorías perigosas, terá que especificar a natureza exacta do perigo que representan, indicándolle as precaucións que cómpre tomar. No caso de que este aviso non sexa consignado na carta de porte, recaerá sobre o cargador ou destinatario a carga da proba de que o transportista tivo coñecemento da natureza exacta do perigo que presentaba o transporte das devanditas mercadorías.

2. O transportista que non sexa informado do perigo das mercadorías non estará obrigado a continuar o transporte e poderá descargarlas, depositalas, neutralizar o seu perigo, devolvelas á súa orixe ou adoptar calquera outra medida que resulte razoable en atención ás circunstancias do caso. O transportista deberallo comunicar inmediatamente ao cargador, o cal asumirá os gastos e danos derivados de tales operacións.

Artigo 25. *Recoñecemento externo.*

1. No momento de se facer cargo das mercadorías, o transportista deberá comprobar o seu estado aparente e o da súa embalaxe, así como a exactitude das mencións da carta de porte relativas ao número e aos sinais dos vultos.

2. Os defectos apreciados serán anotados polo transportista na carta de porte, mediante a formulación singularizada de reservas suficientemente motivadas.

3. O transportista que careza de medios adecuados para verificar a coincidencia do número e dos sinais dos vultos farao constar xustificadamente na carta de porte.

Artigo 26. *Exame das mercadorías.*

1. Cando existan fundadas sospeitas de falsidade verbo da declaración do cargador, o transportista poderá verificar o peso e as medidas das mercadorías, así como proceder ao rexistro dos vultos. Se a declaración do cargador resulta certa, os gastos derivados destas actuacións serán por conta do transportista e, en caso contrario, do cargador.

2. O cargador poderá, así mesmo, exixir a realización de todas ou dalgunha destas comprobacións e o transportista accederá a iso con tal de que o petionario asuma expresamente o pagamento dos gastos a que dean lugar.

3. Este tipo de comprobacións levaraa a cabo o transportista en presenza do cargador ou os seus auxiliares. Non sendo iso posible, o recoñecemento e rexistro dos vultos farase ante notario ou con asistencia do presidente da xunta arbitral do transporte competente ou persoa por el designada.

4. O resultado do recoñecemento farase constar na carta de porte ou mediante acta elaborada para o efecto.

Artigo 27. *Rexeitamento de vultos.*

1. O transportista poderá rexeitar os vultos que se presenten mal acondicionados ou identificados para o transporte, que non vaian acompañados da documentación necesaria ou cuxa natureza ou características non coincidan coas declaradas polo cargador. O transportista comunicarlle inmediatamente ao cargador este rexeitamento.

2. De igual modo, o transportista poderá supeditar a admisión dos vultos á aceptación das reservas que se propoña formular na carta de porte, deixando constancia dos defectos apreciados.

Artigo 28. *Custodia e transporte.*

1. O transportista está obrigado a gardar e conservar as mercadorías obxecto de transporte desde que as recibe en orixe ata que as entrega en destino, de conformidade co estipulado no contrato e coas disposicións desta lei.

2. O transportista asume a obriga de conducir a destino as mercadorías obxecto de transporte para a súa entrega ao destinatario.

Salvo se se pactou un itinerario concreto, o transportista deberá conducir as mercadorías pola ruta máis adecuada atendendo ás circunstancias da operación e ás características das mercadorías.

3. O transportista tamén estará obrigado a cumprir as demais prestacións complementarias ou accesorias que asuma con motivo ou ocasión do transporte, nos termos e condicións pactados no contrato.

Artigo 29. *Dereito de disposición.*

1. O cargador ten dereito a dispor da mercadoría, en particular ordenándolle ao transportista que deteña o transporte, que devolva a mercadoría á súa orixe ou que a entregue nun lugar ou a un destinatario diferente dos indicados na carta de porte.

2. Porén, ese dereito de disposición corresponderalle ao destinatario cando así se pactase expresamente. Se o destinatario exerce este dereito ordenando entregar a mercadoría a outra persoa, esta, pola súa vez, non pode designar un novo destinatario.

Artigo 30. *Exercicio e extinción do dereito de disposición.*

1. O exercicio do dereito de disposición está subordinado ás condicións seguintes:

a) O cargador ou o destinatario debe presentar ao transportista o primeiro exemplar da carta de porte, en que constarán as novas instrucións, e resarcilo dos gastos e danos que se ocasionen pola execución de tales instrucións.

b) A execución das novas instrucións debe ser posible no momento en que se comuniquen ao transportista, sen dificultar a explotación normal da súa empresa nin prexudicar aos cargadores ou destinatarios doutros envíos. En caso contrario, o transportista deberá comunicar inmediatamente a imposibilidade de cumprir tales instrucións a quen llas deu.

c) As instrucións non poderán ter como efecto a división do envío.

2. O transportista que non execute as instrucións que se lle deron nas condicións anteriormente sinaladas, ou que as executou sen exixir a presentación do primeiro exemplar da carta de porte, responderá dos prexuízos causados por este feito.

3. O dereito do cargador regulado neste artigo extingúese cando o segundo exemplar da carta de porte se lle entregue ao destinatario ou cando este reclame a entrega da mercadoría ou faga uso dos dereitos que lle corresponden en caso de perda ou atraso na entrega. A partir dese momento o transportista deberase someter ás instrucións do destinatario.

Artigo 31. *Impedimentos ao transporte.*

1. Se o transporte das mercadorías non se pode levar a cabo nas condicións que fixa o contrato por causas debidamente xustificadas, o transportista comunicarallo ao cargador solicitándolle instrucións respecto diso.

2. Na falta de instrucións, o transportista tomará aquelas medidas razoables e proporcionadas que considere adecuadas para o bo fin da operación, incluída a de restituír as mercadorías ao seu lugar de orixe, depositalas en almacén seguro ou conducilas ao seu punto de destino en condicións diferentes.

3. Os gastos e os prexuízos derivados da solicitude e execución de instrucións ou, de ser o caso, da falta destas ou do atraso na súa emisión serán por conta do cargador, a non ser que houbese culpa do transportista.

Artigo 32. *Risco de perda ou dano das mercadorías.*

1. Se, malia as medidas que se puideren ter adoptado, as mercadorías transportadas correren o risco de perderse ou de sufrir danos graves, o transportista comunicarallo de inmediato ao titular do dereito de disposición solicitándolle instrucións.

2. A persoa que impartise instrucións asumirá os gastos que se deriven da súa solicitude e execución, a non ser que haxa culpa do transportista.

3. O transportista poderá solicitar ante o órgano xudicial ou a xunta arbitral do transporte competente a venda da mercadoría sen esperar instrucións, cando así o xustifique a natureza ou o estado da mercadoría. O produto da devandita venda quedará á disposición de quen corresponda, logo de dedución do prezo do transporte e dos gastos ocasionados.

Artigo 33. Lugar e prazo de entrega da mercadoría ao destinatario.

1. O transportista deberalle entregar a mercadoría transportada ao destinatario no lugar e prazo pactados no contrato.

En defecto de prazo pactado, a mercadoría deberá ser entregada ao destinatario dentro do termo que razoablemente empregaría un transportista dilixente en realizar o transporte, atendendo ás circunstancias do caso.

2. No transporte ferroviario, en ausencia de acordo e sen prexuízo do establecido nos puntos 3 e 4, os prazos de transporte non poderán superar os seguintes límites:

a) Para vagóns completos:

Prazo de expedición: 12 horas.

Prazo de transporte, por cada fracción indivisible de 400 quilómetros: 24 horas.

b) Para envíos en réxime de paquetería:

Prazo de expedición: 24 horas.

Prazo de transporte, por cada fracción indivisible de 200 quilómetros: 24 horas.

3. No transporte ferroviario, o transportista poderá ampliar o prazo de duración do transporte no estritamente necesario cando:

a) Os envíos se transporten por liñas con diferente largo de vía, por mar ou por estrada cando non exista conexión ferroviaria.

b) Circunstancias extraordinarias entrañen un aumento anormal do tráfico ou dificultades anormais de explotación.

4. O prazo de entrega empeza a correr coa recepción das mercadorías para o seu transporte. Prorrogarase polo tempo que as mercadorías estean paradas por causa non imputable ao transportista e o seu cómputo suspenderase os días festivos e os inhábiles para circular.

Artigo 34. Estado das mercadorías no momento de entrega ao destinatario.

1. A mercadoría transportada deberá ser entregada ao destinatario no mesmo estado en que se achaba ao ser recibida polo transportista, sen perda nin menoscabo ningún, atendendo ás súas condicións e descrición que resultan da carta de porte.

2. Se o transportista e o destinatario non conseguen pórse de acordo sobre o estado das mercadorías entregadas ou sobre as causas que motivasen os danos, poderán dispor que as recoñeza un perito designado para ese efecto por eles mesmos ou polo órgano xudicial ou a xunta arbitral do transporte que corresponda.

3. Cando non se conformen co ditame pericial que, de ser o caso, se realizase nin transixan doutro xeito as súas diferenzas, cada unha das partes usará do seu dereito como corresponda.

Artigo 35. Dereitos do destinatario.

1. O destinatario poderá exercer fronte ao transportista os dereitos derivados do contrato de transporte desde o momento en que, chegadas as mercadorías a destino ou transcorrido o prazo en que deberían chegar, solicite a súa entrega.

2. O destinatario que se valla do disposto no punto anterior estará obrigado a facer efectivo o prezo do transporte e os gastos causados ou, en caso de disputa sobre estes conceptos, a prestar a caución suficiente.

Artigo 36. *Impedimentos á entrega.*

1. Cando non se realice a entrega por non estar o destinatario no domicilio indicado na carta de porte, por non se facer cargo da mercadoría nas condicións establecidas no contrato, por non realizar a descarga correspondéndolle facelo ou por se negar a asinar o documento de entrega, o transportista farallo saber ao cargador no prazo máis breve posible e agardará as súas instrucións.

2. Se o impedimento cesa antes de que o transportista reciba instrucións, entregaralle as mercadorías ao destinatario, e notificarallo inmediatamente ao cargador.

3. O transportista ten dereito a exixir do cargador o pagamento dos gastos e prexuízos que lle ocasionen a petición e execución de instrucións, así como o atraso ou a falta de instrucións, a menos que estes gastos sexan causados pola súa culpa.

4. Se xorden impedimentos á entrega despois de que o destinatario dea orde de entregar as mercadorías a unha terceira persoa no exercicio do seu dereito de disposición, o destinatario substitúe o cargador e o terceiro o destinatario para os efectos do disposto neste artigo.

5. Se non for posible para o transportista solicitar novas instrucións ao cargador, ou se as instrucións non foren impartidas por este no prazo acordado polas partes, o transportista poderá proceder conforme se establece no artigo 44 desta lei.

Artigo 37. *Pagamento do prezo do transporte.*

1. Cando nada se pactase expresamente, entenderase que a obriga do pagamento do prezo do transporte e demais gastos lle corresponden ao cargador.

2. Cando se pactase o pagamento do prezo do transporte e os gastos polo destinatario, este asumirá a dita obriga ao aceptar as mercadorías.

No entanto, o cargador responderá subsidiariamente no caso de que o destinatario non pague.

Artigo 38. *Revisión do prezo do transporte por estrada en función da variación do prezo do gasóleo.*

1. Nos transportes por estrada, salvo que se pactase outra cousa expresamente por escrito, cando o prezo do gasóleo aumentase entre o día de celebración do contrato e o momento de se realizar o transporte, o transportista poderá incrementar na súa factura o prezo inicialmente pactado na contía que resulte de aplicar os criterios ou fórmulas que, en cada momento, teña establecidos a Administración nas correspondentes condicións xerais de contratación do transporte de mercadorías por estrada.

Estes criterios ou fórmulas deberanse basear na repercusión que a partida de gasóleo teña sobre a estrutura de custos dos vehículos de transporte de mercadorías.

2. Da mesma maneira, o obrigado ao pagamento do transporte poderá exixir unha redución equivalente do prezo inicialmente pactado cando o prezo do gasóleo se reducise entre a data de celebración do contrato e a de realización efectiva do transporte.

3. Os criterios ou fórmulas sinalados serán de aplicación automática sempre que o prezo do gasóleo experimentase unha variación igual ou superior ao 5 por cento, salvo que, expresamente e por escrito, se pactase outra cousa distinta previa ou simultaneamente á celebración do contrato.

Salvo pacto en contrario, nos contratos de transporte continuado aplicaranse de forma automática os incrementos ou reducións determinados pola aplicación dos anteriores criterios ou fórmulas con carácter trimestral en relación co prezo inicialmente pactado, sexa cal for a porcentaxe en que variase o prezo do gasóleo.

4. O pacto en contrario considerárase nulo en todos aqueles casos en que teña un contido claramente abusivo en prexuízo do transportista e carecerá de efecto cando se

conteña nunhas condicións xerais respecto das cales a parte que non as propuxo só poida mostrar a súa aceptación ou rexeitamento global.

Artigo 39. Obriga de pagamento do prezo e os gastos do transporte.

1. Cando non se pactase outra cousa, o prezo do transporte e os gastos exixibles en virtude dunha operación de transporte deberán ser aboados unha vez cumprida a obriga de transportar e postas as mercadorías á disposición do destinatario.

2. En caso de execución parcial do transporte, o transportista só poderá exixir o pagamento do prezo e os gastos en proporción á parte executada, sempre que esta reporte algún beneficio para o debedor.

No entanto, o transportista conservará o seu dereito ao cobramento íntegro cando a inexecución se debese a causas imputables ao cargador ou ao destinatario.

3. Nos contratos de transporte continuado, se as partes acordasen o pagamento periódico do prezo do transporte e dos gastos relativos aos sucesivos envíos, o devandito pagamento non será exixible ata o vencemento do prazo convindo.

4. En defecto de pacto entre as partes sobre a fixación do prezo do transporte, o prezo do transporte será o que resulte usual para o tipo de servizo de que se trate no momento e lugar en que o transportista teña que recibir as mercadorías. En ningún caso se presumirá que o transporte é gratuíto.

Artigo 40. Alleamento das mercadorías por falta de pagamento do prezo do transporte.

1. Se, chegadas as mercadorías a destino, o obrigado non pagar o prezo ou outros gastos ocasionados polo transporte, o transportista poderase negar a entregar as mercadorías a non ser que se lle garanta o pagamento mediante caución suficiente.

2. Cando o transportista reteña as mercadorías, deberá solicitar ao órgano xudicial ou á xunta arbitral do transporte competente o depósito daquelas e o alleamento das necesarias para cubrir o prezo do transporte e os gastos causados, no prazo máximo de dez días desde que se produciu a falta de pagamento.

Artigo 41. Demora no pagamento do prezo.

1. En todo caso, sen prexuízo do disposto nos dous artigos anteriores, o obrigado ao pagamento do transporte incorrerá en mora no prazo de trinta días, nos termos previstos na Lei 3/2004, do 29 de decembro, pola que se establecen medidas de loita contra a morosidade nas operacións comerciais.

2. Cando a data de recibo da factura ou a solicitude de pagamento equivalente se preste a dúbida, así como en todos os casos de autofacturación por parte do obrigado ao pagamento, os trinta días anteriormente sinalados computaranse desde a data de entrega das mercadorías en destino.

3. O pacto en contrario considerárase nulo en todos aqueles casos en que teña un contido abusivo en prexuízo do transportista, conforme as regras que, para ese efecto, sinala o artigo 9 da Lei 3/2004.

Así mesmo, carecerá de efecto o pacto en contrario cando se conteña nunhas condicións xerais respecto das cales a parte que non as propuxo só pode mostrar a súa aceptación ou rexeitamento global.

Artigo 42. Entrega contra reembolso.

1. Cando se pactase que a mercadoría só pode ser entregada ao destinatario a cambio de que este pague unha cantidade de diñeiro, o transportista deberá percibila en efectivo ou por outro medio expresamente autorizado. Se o destinatario non fai efectivo o reembolso, será de aplicación o disposto no artigo 36 en relación cos impedimentos á entrega.

2. Recibido o reembolso, o transportista deberalle entregar o cobrado ao cargador ou á persoa designada por este no prazo de dez días, salvo que se pactase outro maior.

3. O transportista que entregue a mercadoría sen cobrar a cantidade pactada responderá fronte ao cargador ata o importe do reembolso, sen prexuízo do seu dereito de repetir contra o destinatario.

4. A entrega contra reembolso poderase concertar tanto cando sexa o destinatario o obrigado ao pagamento do prezo do transporte como cando o sexa o cargador.

Artigo 43. *Extinción dos contratos de transporte continuado.*

1. Os contratos de transporte continuado que teñan un prazo de duración determinado extinguiranse polo transcurso deste, salvo prórroga ou renovación. Se non se determinou prazo, entenderase que foron pactados por tempo indefinido.

2. Os contratos pactados por tempo indefinido extinguiranse mediante a denuncia feita de boa fe por calquera das partes, que se lle notificará á outra por escrito, ou por calquera outro medio que permita acreditar a constancia da súa recepción, cun prazo de antelación razoable, que en ningún caso poderá ser inferior a trinta días naturais.

CAPÍTULO IV

Depósito e alleamento de mercadorías

Artigo 44. *Depósito das mercadorías nos supostos de impedimentos ao transporte ou á entrega.*

1. Nos casos previstos nos artigos 31 e 36 desta lei, o transportista poderá, ou ben descargar inmediatamente as mercadorías por conta de quen teña dereito sobre elas, facéndose cargo da súa custodia, caso en que se manterá o réxime de responsabilidade establecido no capítulo seguinte, ou ben entregarlle as mercadorías en depósito a un terceiro, suposto en que só responderá por culpa na elección do depositario.

Poderá, así mesmo, optar por solicitar a constitución do depósito da mercadoría ante o órgano xudicial ou a xunta arbitral do transporte competente. Este depósito producirá para o transportista os efectos da entrega, considerándose rematado o transporte.

2. En calquera dos casos anteriores, o transportista poderá solicitar ante o órgano xudicial ou a xunta arbitral do transporte competente o alleamento das mercadorías, sen esperar instrucións do que ten dereito sobre aquelas, se así o xustifican a súa natureza perecedeira ou o estado en que se atopen ou se os gastos de custodia son excesivos en relación co seu valor. Cando non se dean tales circunstancias, o transportista só poderá solicitar o alleamento das mercadorías se nun prazo razoable non recibiu de quen ten o poder de disposición sobre aquelas instrucións noutro sentido cuxa execución resulte proporcionada ás circunstancias do caso.

3. No caso do transporte de paquetería ou similar en que non se realizou declaración de valor, o transportista que opte por descargar a mercadoría poderá entender abandonado o correspondente envío se, transcorridos tres meses desde a data en que por primeira vez tentou a súa entrega ao destinatario, non recibiu de quen tivese o poder de disposición sobre aquel instrucións ao respecto.

Neste caso, o transportista poderá ocupalo e proceder ao alleamento da mercadoría, aplicando o produto da venda a cubrir o prezo e os gastos do transporte e os gastos de almacenaxe que se xeraron ata ese momento. No caso de que o valor venal da mercadoría fose ínfimo, o transportista poderá destruíla e reclamar contra o cargador o importe total do debido por razón do transporte e da almacenaxe. Para todo o anterior, o transportista poderá abrir e inspeccionar os vultos cuxo transporte se lle encomendase. O abandono do envío por parte de quen tivese o poder de disposición sobre el non prexudicará o transportista, quen, tanto no caso de ocupación e alleamento coma no de destrución do envío, quedará libre de calquera reclamación formulada por terceiros que sosteñan algún dereito sobre a mercadoría.

4. En todos os supostos recollidos neste artigo as mercadorías quedan afectas ás obrigas e aos gastos resultantes destas operacións e do contrato de transporte.

Artigo 45. *Aplicación do resultado da venda.*

O produto da venda das mercadorías alleadas nas condicións indicadas nos artigos 32, 40 e 44 deberá ser posto á disposición de quen ten dereito sobre elas, unha vez descontados os gastos causados e as obrigas que deriven do contrato de transporte. Se esas cantidades foren superiores ao produto da venda, o transportista poderá reclamar a diferenza.

CAPÍTULO V

Responsabilidade do transportista

Artigo 46. *Carácter imperativo.*

1. As disposicións deste capítulo teñen carácter imperativo.
2. As cláusulas contractuais que pretendan reducir ou minorar o réxime de responsabilidade do transportista previsto nesta lei serán ineficaces e teranse por non postas.

Artigo 47. *Supostos de responsabilidade.*

1. O transportista responderá da perda total ou parcial das mercadorías, así como das avarías que sufran, desde o momento da súa recepción para o transporte ata o da súa entrega en destino. Así mesmo, o transportista responderá dos danos derivados do atraso na execución do transporte conforme o previsto nesta lei.

Para estes efectos, consideraranse tamén como mercadorías os contedores, bandexas de carga ou outros medios similares de agrupación de mercadorías utilizados no transporte cando fosen achegados polo cargador.

2. Na falta de regulación específica, o incumprimento polo transportista doutras obrigas derivadas do contrato de transporte rexerese polas normas xerais da responsabilidade contractual.

3. O transportista responderá dos actos e omisións dos auxiliares, dependentes ou independentes, a cuxos servizos recorra para o cumprimento das súas obrigas.

4. Os administradores da infraestrutura ferroviaria sobre a cal se realice o transporte consideraranse, para estes efectos, auxiliares do transportista.

Artigo 48. *Causas de exoneración.*

1. O transportista non responderá dos feitos mencionados no artigo anterior se proba que a perda, a avaría ou o atraso foron ocasionados por culpa do cargador ou do destinatario, por unha instrución destes non motivada, por unha acción negligente do transportista, por vicio propio das mercadorías ou por circunstancias que o transportista non puido evitar e cuxas consecuencias non puido impedir.

2. En ningún caso poderá alegar como causa de exoneración os defectos dos vehículos empregados para o transporte.

3. Cando o dano sexa debido simultaneamente a unha causa que exonera de responsabilidade o transportista e a outra da cal deba responder, só responderá na medida en que esta última contribúa á produción do dano.

Artigo 49. *Presuncións de exoneración.*

1. O transportista quedará exonerado de responsabilidade cando probe que, atendidas as circunstancias do caso concreto, a perda ou avaría puideron resultar verosimilmente dalgún dos seguintes riscos:

- a) Emprego de vehículos abertos e non atoldados, cando tal emprego fose convido ou acorde co costume.

b) Ausencia ou deficiencia na embalaxe de mercadorías, por mor das cales estas quedan expostas, pola súa natureza, a perdas ou danos.

c) Manipulación, carga, estiba, desestiba ou descarga realizadas, respectivamente, polo cargador ou polo destinatario, ou persoas que actúen pola conta dun ou doutro.

d) Natureza de certas mercadorías expostas por causas inherentes a elas mesmas á perda total ou parcial ou a avarías, debidas especialmente a rotura, mofo, ferruxe, deterioración interna e espontánea, diminución, derramo, desecación, ou acción da couza e de roedores.

e) Deficiente identificación ou sinalización dos vultos.

f) Transporte de animais vivos nas condicións previstas no artigo seguinte.

2. No entanto, o lexitimado para reclamar poderá probar que o dano non foi causado, en todo ou en parte, por ningún de tales riscos. Cando resulte probado que o dano foi parcialmente causado por unha circunstancia imputable ao transportista, este só responderá na medida en que aquela contribuíse á produción do dano.

Artigo 50. *Transporte de animais vivos.*

Nos transportes de animais vivos o transportista tan só poderá invocar ao seu favor a presunción de exoneración do artigo anterior cando probe que, tendo en conta as circunstancias do transporte, adoptou as medidas que normalmente lle incumben e seguiu as instrucións especiais que puideren terlle sido impartidas.

Artigo 51. *Transporte con vehículos especialmente acondicionados.*

Cando o transporte sexa contratado para realizarse por medio de vehículos especialmente acondicionados para controlar a temperatura, a humidade do aire ou outras condicións ambientais, o transportista tan só poderá invocar no seu favor a presunción de que a causa da perda ou avaría foi a natureza das mercadorías cando probe que tomou as medidas que lle incumbían en relación coa elección, mantemento e emprego das instalacións do vehículo, e que se someteu ás instrucións especiais que, de ser o caso, lle foron impartidas.

Artigo 52. *Indemnización por perdas.*

En caso de perda total ou parcial das mercadorías, a contía da indemnización virá determinada polo valor das non entregadas, tomando como base o valor que tivesen no momento e lugar en que o transportista as recibiu para o seu transporte.

Artigo 53. *Indemnización por avarías.*

1. En caso de avarías, o transportista estará obrigado a indemnizar a perda de valor que experimenten as mercadorías. A indemnización equivalerá á diferenza entre o valor das mercadorías no momento e lugar en que o transportista as recibiu para o seu transporte e o valor que esas mesmas mercadorías terían coas avarías en idéntico tempo e lugar.

2. Cando as avarías afecten a totalidade das mercadorías transportadas, a indemnización non poderá exceder a debida en caso de perda total.

3. Cando as avarías ocasionen a depreciación de tan só unha parte das mercadorías transportadas, a indemnización non poderá exceder a cantidade que correspondería en caso de perda da parte depreciada.

Artigo 54. *Supostos de equiparación a perda total.*

1. O destinatario poderá rexeitar facerse cargo das mercadorías cando lle sexa entregada tan só unha parte das que compoñen o envío e probe que non pode usalas sen as non entregadas.

2. Idéntico dereito asistirá ao destinatario nos casos de avarías cando estas fagan que as mercadorías resulten inútiles para a súa venda ou consumo, atendendo á natureza e ao uso corrente dos obxectos de que se trate.

3. Tamén se poderán considerar perdidas as mercadorías cando transcorran vinte días desde a data convida para a entrega sen que esta se efectuase; ou, na falta de prazo, cando transcorresen trinta días desde que o transportista se fixo cargo das mercadorías.

Artigo 55. *Valor das mercadorías.*

O valor das mercadorías determinarase atendendo ao prezo de mercado ou, na súa falta, ao valor de mercadorías da súa mesma natureza e calidade. No caso de que as mercadorías sexan vendidas inmediatamente antes do transporte, presumirase, salvo pacto en contrario, que o seu valor de mercado é o prezo que aparece na factura de venda, deducidos o prezo e os demais custos do transporte que, de ser o caso, figuren na devandita factura.

Artigo 56. *Indemnización por atraso.*

En caso de atraso, indemnizarase o prexuízo que se probe que ocasionou o devandito atraso.

Artigo 57. *Límites da indemnización.*

1. A indemnización por perda ou avaría non poderá exceder un terzo do indicador público de renda de efectos múltiples/día por cada quilogramo de peso bruto de mercadoría perdida ou avariada.

2. A indemnización polos prexuízos derivados de atraso non excederá o prezo do transporte.

3. En caso de concorrencia de indemnizacións por varios destes conceptos, o importe total que deberá satisfacer o transportista non superará a suma debida en caso de perda total das mercadorías.

Artigo 58. *Reembolso doutros gastos.*

1. En caso de perda ou avaría total, ademais da indemnización que proceda, serán reintegrados na súa totalidade o prezo do transporte e os demais gastos percibidos con ocasión deste. Se a perda ou avaría é parcial, reintegraranse a pro rata.

2. En ambos os casos, os gastos de salvamento en que incorrese o cargador ou destinatario reintegraranse tamén, sempre que sexan razoables e proporcionados.

3. Non se resarcirá ningún outro dano ou prexuízo.

Artigo 59. *Recuperación das mercadorías perdidas.*

1. O que fose indemnizado pola perda das mercadorías poderá pedir por escrito, no momento de recibir a indemnización, que o avisen inmediatamente no caso de que reaparezan no período dun ano. O transportista entregaralle un recibo facendo constar a súa petición.

2. No prazo de trinta días desde o aviso, poderase exixir a entrega das mercadorías reaparecidas, logo de pagamento das cantidades previstas na carta de porte, se a houber, e a restitución da indemnización recibida, feita a dedución dos gastos resarcibles, todo isto sen prexuízo do dereito á indemnización por atraso na entrega conforme esta lei.

3. En defecto de petición de aviso ou de instrucións para a entrega ou cando a mercadoría reapareza despois dun ano contado desde o pagamento da indemnización, o transportista disporá libremente da mercadoría.

Artigo 60. *Reservas.*

1. O destinatario deberá manifestar por escrito as súas reservas ao transportista ou aos seus auxiliares describindo de forma xeral a perda ou avaría no momento da entrega. En caso de avarías e perdas non manifestadas, as reservas deberanse formular dentro dos sete días naturais seguintes ao da entrega.

Cando non se formulen reservas presumirase, salvo proba en contrario, que as mercadorías se entregaron no estado descrito na carta de porte.

2. A reserva non será necesaria cando o transportista e o destinatario examinasen a mercadoría conxuntamente e estivesen de acordo sobre o seu estado e as causas que o motivan.

Na falta de acordo, poderán proceder ao recoñecemento das mercadorías conforme o disposto no artigo 26.3.

3. O atraso tan só dará lugar a indemnización cando se dirixisen reservas escritas ao transportista no prazo de vinte e un días desde o seguinte ao da entrega das mercadorías ao destinatario.

4. As reservas por perdas, avarías ou atraso que se deban dirixir ao transportista, poderanse realizar tanto ante este como ante o transportista efectivo e producirán efecto fronte a ambos. De as reservas se dirixiren exclusivamente a un dos transportistas, este estará obrigado a comunicarllo ao outro. En caso contrario, aquel responderá fronte a este dos danos e perdas que lle cause tal falta de comunicación.

Artigo 61. *Declaración de valor e de interese especial na entrega.*

1. O cargador pode declarar na carta de porte, contra o pagamento dun suplemento do prezo do transporte que convirá co transportista, o valor das mercadorías, que substituirá o límite de indemnización previsto sempre que sexa superior a el.

2. Igualmente o cargador pode declarar na carta de porte, contra o pagamento dun suplemento do prezo do transporte que convirá co transportista, o montante dun interese especial na entrega das mercadorías, para os casos de perda, avaría ou atraso na entrega. A declaración permitirá reclamar, con independencia da indemnización ordinaria, o resarcimento dos prexuízos que probe o titular das mercadorías ata o importe do interese especial declarado.

3. Sen prexuízo do disposto nos puntos anteriores, as partes do contrato de transporte poderán acordar o aumento do límite de indemnización previsto no artigo 57.1. O acordo dará dereito ao transportista a reclamar un suplemento do porte, para convir entre as partes.

Artigo 62. *Perda do beneficio de limitación.*

Non se aplicarán as normas deste capítulo que exclúan ou limiten a responsabilidade do transportista ou que invertan a carga da proba, cando o dano ou perda sexa causado por el ou polos seus auxiliares, dependentes ou independentes, con actuación dolosa ou cunha infracción consciente e voluntaria do deber xurídico asumido que produza danos que, sen seren directamente queridos, sexan consecuencia necesaria da acción.

Artigo 63. *Aplicación do réxime de responsabilidade ás diversas accións.*

O réxime de responsabilidade previsto neste capítulo será aplicable a toda acción que persiga unha indemnización por danos e perdas derivados do transporte, con independencia de cal sexa o procedemento a través do cal se exerza ou o seu fundamento contractual ou extracontractual, tanto se se fai valer fronte ao transportista como se se dirixe contra os seus auxiliares.

CAPÍTULO VI

Transportistas sucesivos

Artigo 64. *Contrato con transportistas sucesivos.*

1. Cando diversos transportistas estean obrigados simultaneamente, en virtude dun único contrato documentado nunha soa carta de porte, a executaren sucesivos traxectos

parciais dun mesmo transporte, todos eles responderán da execución íntegra deste, de acordo coas disposicións da carta de porte.

2. O segundo e os subseguintes transportistas quedarán obrigados en tales termos a partir do momento en que o transportista precedente lles faga entrega material das mercadorías e da carta de porte, na cal deberá constar o seu nome e domicilio, e entregaren a aquel un recibo asinado e datado en que conste a súa aceptación de ambas.

3. Cando o transportista que reciba as mercadorías doutro precedente considere necesario formular algunha reserva, deberaa facer constar no segundo exemplar da carta de porte, así como no recibo en que conste a súa aceptación.

Artigo 65. *Exercicio de reclamacións.*

No suposto do artigo anterior, as accións derivadas do contrato unicamente se poderán dirixir contra o primeiro transportista, contra o último ou contra o que executase a parte do transporte en cuxo curso se producise o feito en que se fundamenta a acción. Este dereito de opción extinguirase desde o momento en que o demandante exerza a súa acción contra un deles. A acción pódese interpor contra varios transportistas a un tempo.

Artigo 66. *Acción de repetición entre transportistas sucesivos.*

1. O transportista que se vise obrigado a pagar unha indemnización en virtude do disposto nos artigos 64 e 65 ten dereito a repetir polo principal, xuros e gastos contra o resto dos transportistas que participasen na execución do contrato, imputándose o custo da indemnización conforme as seguintes regras:

a) Cando o feito causante do dano sexa imputable a un único transportista, este deberá soportar o custo total da indemnización.

b) Cando o feito causante do dano sexa imputable a varios transportistas, cada un deles deberá soportar unha parte do custo da indemnización proporcional á súa cota de responsabilidade; se non cabe valorar a dita responsabilidade, o custo repartirase en proporción ao prezo que a cada un lle corresponda polo transporte.

c) Se non se pode determinar quen son os transportistas responsables, o custo da indemnización repartirase entre todos os que interveñan no transporte de forma proporcional ao prezo que corresponda por este.

d) Se un dos transportistas obrigado a asumir total ou parcialmente o custo da indemnización é insolvente, a parte que lle corresponda e que non fose pagada repartirase entre os demais obrigados en proporción á súa participación no prezo do transporte.

2. O transportista contra o cal se exerza o dereito de repetición non poderá formular protesta ou promover discusión polo feito de que o transportista contra o que se presentou a reclamación pagase a indemnización cando esta fose fixada por decisión xudicial ou arbitral e fose informado debidamente do proceso e do seu dereito a intervir nel.

CAPÍTULO VII

Transporte multimodal

Artigo 67. *Definición.*

Para os efectos desta lei, denomínase multimodal o contrato de transporte celebrado polo cargador e o transportista para trasladar mercadorías por máis dun modo de transporte, sendo un deles terrestre, con independencia do número de transportistas que interveñan na súa execución.

Artigo 68. Regulación.

1. O contrato de transporte multimodal rexerese pola normativa propia de cada modo, como se o transportista e o cargador celebrasen un contrato de transporte diferente para cada fase do traxecto.
2. A protesta por perdas, avarías ou atraso rexerese polas normas aplicables ao modo de transporte en que se realice ou se deba realizar a entrega.
3. Cando non se poida determinar a fase do traxecto en que sobreviñeron os danos, a responsabilidade do transportista decidirase conforme o establecido nesta lei.

Artigo 69. Normas aplicables a supostos especiais.

1. Cando se pactase a realización do transporte por dous ou máis modos determinados e se utilice na operación só un deles ou ben outro ou outros diferentes aos acordados, aplicarase o réxime de responsabilidade do transportista correspondente a aquel modo de transporte de entre os contratados que resulte máis beneficioso para o prexudicado.
2. Así mesmo, cando se contratase un transporte terrestre e se realice por outro ou outros modos diferentes, aplicarase o réxime de responsabilidade correspondente a aquel modo de transporte, o terrestre ou o efectivamente utilizado, que resulte máis beneficioso para o prexudicado.
3. Nos casos en que o contrato non especifique o modo de transporte e este se execute por vía terrestre, aplicaranse as normas correspondentes ao devandito modo. Cando en idéntico suposto o transporte se realice por diversos modos, sendo un deles terrestre, aplicaranse as normas establecidas nesta lei.

Artigo 70. Contrato de transporte con superposición de modos.

1. As normas sobre responsabilidade desta lei aplicaranse ao conxunto do transporte aínda que durante a súa execución o vehículo de transporte por estrada, o remolque ou o semirremolque sexan transportados por un modo distinto, sempre que as mercadorías non sexan transbordadas. Para estes efectos non se terán en conta os transbordos debidos a impedimentos ao transporte nos termos previstos no artigo 31.
2. No entanto, cando a perda, a avaría ou o atraso se produzan durante unha fase do transporte distinta da estrada, por feitos que só se puideron dar con ocasión do transporte a través desoutro modo, e que non foron debidos a un acto ou omisión do transportista por estrada, a responsabilidade deste último rexerese polas regras imperativas aplicables ao modo de transporte en que se produciu o dano.

CAPÍTULO VIII

Normas especiais do contrato de mudanza**Artigo 71. Obxecto do contrato.**

Polo contrato de mudanza o transportista está obrigado a transportar mobiliario, enxoval doméstico, utensilios e os seus complementos procedentes ou con destino a vivendas, locais de negocios ou centros de traballo, ademais de realizar as operacións de carga, descarga e traslado dos obxectos que cómpre transportar desde onde se atopen ata situalos na vivenda, local ou centro de traballo de destino. O resto das operacións, como a preparación, armado ou desarmado, embalaxe, desembalaxe e outras complementarias, quedarán á vontade contractual das partes contratantes.

Artigo 72. Regulación.

O contrato de mudanza estará sometido ás normas aplicables ao modo de transporte que se utilice en canto non se opoñan ao establecido neste capítulo.

Artigo 73. Documentación do contrato de mudanza.

1. Antes de iniciar a mudanza, o transportista estará obrigado a presentar un orzamento escrito ao cargador no cal consten os servizos que se prestarán, o seu custo, o custo do orzamento e o prezo total da mudanza, especificando, de ser o caso, se os gastos que xeren os trámites administrativos ou dos permisos que sexa necesario solicitar están ou non incluídos. Unha vez aceptado polo cargador, o orzamento fará proba da existencia e do contido do contrato.

2. Na falta de documento en que se indiquen os bens obxecto da mudanza, as partes poderanse exixir mutuamente, antes de iniciar o traslado, a realización e aceptación dun inventario dos devanditos bens.

3. Cando a parte contratante requirida para realizar ou aceptar un inventario dos bens se negar a iso, a outra poderaa considerar desistida do contrato, cos efectos que, de ser o caso, correspondan de conformidade co disposto nos artigos 18.2 e 19.1.

Artigo 74. Obrigas do transportista.

1. As operacións de carga e descarga, salvo que expresamente se pacte o contrario, serán por conta do transportista. Nos mesmos termos, estará obrigado a armar, desarmar, embalar, desembalar e colocar no lugar que se lle indique os bens obxecto da mudanza.

2. O transportista deberalle solicitar ao cargador información sobre as circunstancias relevantes para a correcta execución da mudanza, tales como as condicións de acceso ás vivendas, locais e establecementos para o seu persoal e vehículos.

3. O transportista deberá informar, de ser o caso, o cargador acerca das normas administrativas que sexan aplicables ao traslado pactado, pero non estará obrigado a comprobar se os documentos postos á súa disposición son correctos e completos.

4. O transportista deberá informar o cargador acerca da posibilidade de concertar un contrato de seguro que cubra o risco de danos aos bens obxecto da mudanza. A conclusión do contrato de seguro non libera de responsabilidade o transportista.

Non será de aplicación a limitación de responsabilidade do transportista sinalada no artigo 76 cando este incumpra a obriga de información anteriormente apuntada.

Artigo 75. Presuncións de exoneración.

1. Sen prexuízo do disposto no artigo 48, o transportista quedará exonerado de responsabilidade cando probe que a perda ou avaría dos bens obxecto da mudanza puido resultar verosimilmente dalgún dos riscos seguintes:

- a) Deficiencias na embalaxe ou marcación dos bens realizada polo cargador.
- b) A manipulación efectuada polo cargador.
- c) Carga ou descarga de bens cuxa dimensión ou peso non sexa adecuado para os medios de transporte acordados, sempre que o transportista avisase o cargador do risco de danos e este insistise na execución da prestación.
- d) Falsidade ou incorrección da información proporcionada polo cargador.
- e) Transporte de animais vivos ou de plantas.
- f) Natureza propia dos bens obxecto da mudanza.

2. No entanto, o lexitimado para reclamar poderá probar que o dano non foi causado, en todo ou en parte, por ningún de tales riscos. Cando resulte probado que o dano foi parcialmente causado por unha circunstancia imputable ao transportista, este só responderá na medida en que esta contribuíse á produción do dano.

Artigo 76. Límites de indemnización.

1. A responsabilidade do transportista por danos ou perda dos bens transportados non poderá exceder vinte veces o indicador público de efectos múltiples/día por cada metro cúbico do espazo de carga necesario para o cumprimento do contrato.

2. Esta limitación da responsabilidade non será de aplicación aos danos que, con ocasión da mudanza, poidan sufrir bens do cargador distintos dos transportados.

Artigo 77. *Reservas.*

1. A acción por perda ou avaría dos bens obxecto da mudanza extínguense se o destinatario non manifesta por escrito as súas reservas ao transportista ou aos seus auxiliares no momento da entrega ou, en caso de perdas e avarías non aparentes, dentro do sete días seguintes ao da entrega, descontando domingos e festivos.

2. O disposto no punto anterior non se aplicará cando o destinatario sexa un consumidor e o transportista non o informase por escrito, de forma clara e destacada, antes da entrega, acerca da forma e prazos en que deberá manifestar as reservas, así como das consecuencias da súa ausencia.

CAPÍTULO IX

Prescripción de accións

Artigo 78. *Carácter imperativo.*

As normas deste capítulo teñen carácter imperativo.

Artigo 79. *Prazos xerais.*

1. As accións a que poida dar lugar o transporte regulado nesta lei prescribirán no prazo dun ano. Porén, no caso de que tales accións deriven dunha actuación dolosa ou dunha infracción consciente e voluntaria do deber xurídico asumido que produza danos que, sen seren directamente queridos, sexan consecuencia necesaria da acción, o prazo de prescripción será de dous anos.

2. O prazo de prescripción empezará a contar:

a) Nas accións de indemnización por perda parcial ou avaría nas mercadorías ou por atraso, desde a súa entrega ao destinatario.

b) Nas accións de indemnización por perda total das mercadorías, a partir dos vinte días da expiración do prazo de entrega convido ou, se non se pactou prazo de entrega, a partir dos trinta días do momento en que o transportista se fixo cargo da mercadoría.

c) En todos os demais casos, incluída a reclamación do prezo do transporte, da indemnización por paralizacións ou derivada da entrega contra reembolso e doutros gastos do transporte, transcorridos tres meses a partir da celebración do contrato de transporte ou desde o día en que a acción se poida exercitar, se for posterior.

3. A prescripción das accións xurdidas do contrato de transporte interromperase polas causas sinaladas con carácter xeral para os contratos mercantís.

Sen prexuízo diso, a reclamación por escrito suspenderá a referida prescripción, e o seu cómputo continuarase só a partir do momento en que o reclamado rexeite a reclamación por escrito e devolva os documentos que, de ser o caso, acompañaron a reclamación. Unha reclamación posterior que teña o mesmo obxecto non suspenderá novamente a prescripción. No caso de aceptación parcial da reclamación, a prescripción renovarase respecto da parte aínda en litixio.

A proba da recepción da reclamación ou da contestación e devolución dos documentos xustificativos correspóndelle á parte que a invoque.

4. Entre transportistas, a prescripción das accións de regreso comezará a contarse a partir do día en que se ditase unha sentenza ou laudo arbitral firme que fixe a indemnización que corresponda segundo o disposto nesta lei, e se non existe tal disposición, a partir do día en que o transportista reclamante efectuou o pagamento.

Disposición adicional primeira. *Transporte fluvial.*

Mentres non se regule por lei especial o contrato de transporte fluvial de mercadorías, este quedará sometido a esta lei.

Disposición adicional segunda. *Encargas no transporte de viaxeiros.*

No transporte de viaxeiros, cando o transportista, a cambio dunha remuneración, estea obrigado a transportar a bordo do vehículo calquera obxecto que non garde relación directa con ningún dos viaxeiros que ocupan praza no vehículo, o devandito transporte rexeráse polas normas desta lei.

Disposición adicional terceira. *Transportes postais.*

A contratación dos servizos de recolla, transporte e distribución de envíos postais no marco do servizo postal universal rexeráse polas normas reguladoras do sector postal e, no non previsto por elas, por esta lei.

Disposición adicional cuarta. *Aplicación das causas e presuncións de exoneración no contrato de auxilio e rescate na estrada.*

Na aplicación das causas e presuncións de exoneración previstas nesta lei, no contrato de auxilio e rescate na estrada terase en conta a concorrencia de circunstancias de urxencia, protección da seguranza viaria e restablecemento do tráfico.

Disposición adicional quinta. *Transporte realizado con bicicleta.*

Mentres non se ditén disposicións reguladoras do contrato de transporte realizado mediante a utilización de bicicleta, este quedará suxeito ás normas contidas nesta lei que lle resulten de aplicación.

Disposición adicional sexta. *Aplicación do Regulamento (CE) n.º 1371/2007 do Parlamento Europeo e do Consello, do 23 de outubro de 2007, sobre os dereitos e as obrigas dos viaxeiros de ferrocarril.*

Mediante acordo do Consello de Ministros poderanse adoptar, atendendo ás especiais características do transporte ferroviario e á progresiva adaptación dos axentes que interveñen nel, as exencións temporais e excepcións previstas nos puntos 4, 5 e 6 do artigo 2 do Regulamento (CE) n.º 1371/2007 do Parlamento Europeo e do Consello, do 23 de outubro de 2007, sobre os dereitos e as obrigas dos viaxeiros de ferrocarril, para a plena exixibilidade das obrigas que na devandita norma se lles impoñen ás empresas ferroviarias e aos administradores de infraestrutura ferroviaria.

Disposición transitoria única. *Contratos preexistentes.*

Quedaré regulada baixo os termos desta lei a execución de todos os contratos que comece a partir do un de xaneiro do ano seguinte ao da entrada en vigor desta norma, aínda que estes se celebren con anterioridade.

Disposición derogatoria única. *Derrogacións e vixencias.*

1. Quedan derogadas as seguintes disposicións:

- a) Os artigos 349 a 379, ambos inclusive e, en canto afecten o transporte terrestre de mercadorías, os artigos 951 e 952 do Código de comercio de 1885.
- b) As normas recollidas na lexislación sectorial dos transportes por estrada e ferrocarril que se opoñan ao disposto nesta lei.
- c) Cantas normas de igual ou inferior rango se opoñan a esta lei.

2. No que non se opoñan ao disposto nesta lei, decláranse vixentes as condicións xerais de contratación dos transportes de mercadorías por estrada, aprobadas pola Orde do Ministerio de Fomento do 25 de abril de 1997, modificada pola Orde FOM/2184/2008, do 23 de xullo. A dita orde ministerial adaptárase ao contido desta lei no prazo de doce meses a partir da súa entrada en vigor.

Disposición derradeira primeira. *Modificación da Lei 39/2003, do 17 de novembro, do sector ferroviario.*

Un. A letra e) do artigo 90.2 da Lei 39/2003, do 17 de novembro, do sector ferroviario, queda redactada como segue:

«e) Viaxar sen título de transporte ou con título que resulte insuficiente en función das características da viaxe e condicións xerais de contratación establecidas que sexan de aplicación, así como o uso indebido do título que se posúa ou viaxar en lugares distintos dos habilitados para os viaxeiros.»

Dous. Engádesse unha nova disposición adicional décima na Lei 39/2003, do 17 de novembro, do sector ferroviario, coa seguinte redacción:

«Disposición adicional décima da Lei 39/2003, do 17 de novembro, do sector ferroviario. *Servizos internacionais de transporte ferroviario de viaxeiros. Acordos marco.*

1. A partir do 1 de xaneiro de 2010 as empresas ferroviarias terán libre acceso á rede ferroviaria de interese xeral para a explotación de servizos internacionais de transporte de viaxeiros. Para a realización dos devanditos servizos de transporte será preciso obter a correspondente licenza de empresa ferroviaria outorgada pola autoridade competente dun Estado membro da Unión Europea. Para o devandito efecto enténdese por servizo internacional de transporte de viaxeiros o servizo de transporte de viaxeiros en que o tren cruce polo menos unha vez a fronteira de España e cuxo principal obxecto sexa transportar viaxeiros entre estacións situadas en Estados membros distintos; o tren poderase formar e/ou dividir, e as distintas partes que o constitúan poderán ter procedencias e destinos diferentes, sempre que todos os coches crucen polo menos unha fronteira. Enténdese por tránsito o paso a través do territorio español que se efectúa sen que se recollan ou deixen viaxeiros e/ou sen que haxa carga ou descarga de mercadorías nel.

A partir da indicada data non será aplicable ao transporte internacional de viaxeiros o réxime sobre xestión do transporte ferroviario de viaxeiros establecido na disposición transitoria terceira desta lei.

Durante a realización dos servizos internacionais de transporte de viaxeiros as empresas ferroviarias poderán recoller e deixar viaxeiros en calquera das estacións situadas na citada rede nas condicións que se indican a continuación:

a) Que o Comité de Regulación Ferroviaria, por petición das autoridades competentes ou das entidades ferroviarias interesadas, determinase previamente que o principal obxecto do servizo internacional de transporte ferroviario de viaxeiros que se pretenda levar a efecto é transportar viaxeiros entre estacións españolas e as doutros Estados membros da Unión Europea.

b) Así mesmo, o Comité de Regulación Ferroviaria determinará, previamente, se o equilibrio económico dun contrato de servizo público ferroviario preexistente se pode ver comprometido cando as estacións españolas en que se pretenda tomar e deixar viaxeiros estean afectadas pola realización do servizo internacional de transporte ferroviario de viaxeiros proxectado.

Para tal fin, o Comité de Regulación Ferroviaria, por petición previa do órgano que adxudicase o contrato de servizo público, de calquera outra autoridade competente interesada que teña dereito a limitar o acceso, do administrador da

infraestrutura ferroviaria, ou da empresa ferroviaria que execute o contrato de servizo público, efectuará unha análise económica obxectiva e de criterios predefinidos.

As autoridades competentes e as empresas ferroviarias que presten os servizos públicos deberán facilitar ao Comité de Regulación Ferroviaria a información suficiente para tomar unha decisión.

O Comité estudará a información facilitada, consultará con todas as partes interesadas e comunicarlles a súa decisión motivada nun prazo de dous meses a partir da recepción de toda a información pertinente. O Comité exporá os motivos da súa decisión e precisará dentro de que prazo e baixo que condicións as autoridades competentes, o administrador de infraestruturas ferroviarias, a empresa ferroviaria que execute o contrato de servizo público ou a empresa ferroviaria que solicite o acceso poderán solicitar unha revisión da devandita decisión. A decisión terá eficacia executiva, e poderá ser impugnada ante a xurisdición contencioso-administrativa sen prexuízo do dereito a interpor recurso de reposición.

O candidato que se propoña solicitar unha capacidade de infraestrutura co fin de explotar un servizo internacional de transporte de viaxeiros informará o administrador de infraestruturas ferroviarias e o Comité de Regulación Ferroviaria.

Co fin de permitir a avaliación da finalidade do servizo internacional de transporte de viaxeiros entre estacións situadas en distintos Estados membros, así como o impacto económico potencial nos contratos de servizo público en vigor, o Comité de Regulación Ferroviaria velará por que sexan informados a autoridade competente que adxudique un servizo de transporte de viaxeiros por ferrocarril definido nun contrato de servizo público, calquera outra autoridade competente interesada que teña dereito a limitar o acceso e as empresas ferroviarias que executen o contrato de servizo público no traxecto do citado servizo internacional de transporte de viaxeiros.

2. As empresas ferroviarias que desexen realizar transporte internacional de viaxeiros por ferrocarril a partir do 1 de xaneiro de 2010 poderán solicitar do Ministerio de Fomento, desde o día seguinte ao de publicación desta disposición no Boletín Oficial del Estado, a solicitude de licenza ferroviaria presentando para ese efecto a documentación xustificativa pertinente.

3. Vixencia dos acordos marco entre o administrador de infraestruturas ferroviarias e os candidatos:

a) En principio, os acordos marco terán unha vixencia de cinco anos, renovable por períodos iguais ao da vixencia inicial. En casos concretos poderase acordar un período maior ou máis breve. Todo período superior a cinco anos estará xustificado pola existencia de contratos comerciais, investimentos especializados ou riscos.

b) No caso dos servizos que utilicen unha infraestrutura especializada que requira investimentos de gran magnitude e a longo prazo, debidamente xustificadas polo candidato, os acordos marco poderán ter un período de vixencia de quince anos.

c) Será posible un período de vixencia superior a quince anos só en casos excepcionais e, en concreto, en caso de investimentos de gran magnitude e a longo prazo, e especialmente cando estes sexan obxecto de compromisos contractuais que inclúan un plan de amortización plurianual. Neste caso, as necesidades do candidato poderán requirir que se definan con precisión as características da capacidade -con inclusión das frecuencias, o volume e a calidade das franxas ferroviarias- que se adxudicarán ao candidato durante a vixencia do acordo marco. No caso de infraestruturas conxestionadas, o administrador de infraestruturas ferroviarias poderá reducir a capacidade reservada cando, nun período de polo menos un mes, esta fose utilizada por baixo da cota asignada ao candidato.

d) Non obstante o anterior, a partir do 1 de xaneiro de 2010 poderase elaborar un contrato marco inicial cunha vixencia de cinco anos, renovable unha vez, en función das características de capacidade que utilicen os candidatos que exploren

os servizos antes do 1 de xaneiro de 2010, co fin de ter en conta os investimentos particulares ou a existencia de contratos comerciais.

4. As resolucións que, no marco do establecido anteriormente, sexan ditadas polo Comité de Regulación Ferroviaria terán eficacia executiva e serán vinculantes para as entidades que actúen no ámbito ferroviario e directamente impugnables perante a xurisdición contencioso-administrativa.»

Tres. Modifícase a disposición transitoria segunda da Lei 39/2003, do 17 de novembro, do sector ferroviario, coa seguinte redacción:

«Poderán obter, conforme esta lei, asignación de capacidade de infraestrutura os candidatos nacionais doutros países da Unión Europea que desexen prestar servizos de transporte ferroviario en España.

En todo caso, as previsións desta lei resultarán de aplicación aos referidos candidatos na data en que expire o prazo para que os Estados membros da Unión Europea liberalicen, conforme as directivas comunitarias, cada tipo de servizo.

Recoñéceselles, así mesmo, o dereito de acceso á rede ferroviaria de interese xeral ás empresas ferroviarias que presten servizos de transporte internacional combinado de mercadorías.»

Disposición derradeira segunda. *Título competencial.*

Esta lei dítase ao abeiro das competencias que o artigo 149.1.6.^a da Constitución lle atribúe en exclusiva ao Estado en materia de lexislación mercantil.

Disposición derradeira terceira. *Condicións xerais de contratación.*

1. O ministro de Fomento, de acordo con esta lei, poderá establecer contratos-tipo ou condicións xerais de contratación para as distintas clases de transporte terrestre, nos cales se determinen os dereitos e as obrigas recíprocas das partes e as demais regras concretas de cumprimento dos contratos singulares.

2. As regras dos contratos-tipo ou condicións xerais, cando se refiran a contratos de transportes de mercadorías por estrada ou por ferrocarril, ou transportes de viaxeiros en ferrocarril ou autobús contratados por coche completo, incluídos, para tal efecto, os regulares de uso especial, serán aplicables en forma subsidiaria ou supletoria ás que libremente pacten as partes nos correspondentes contratos singulares.

3. Nos transportes de viaxeiros por estrada en vehículos de turismo, así como nos transportes en autobús ou por ferrocarril con contratación por asento, os contratos-tipo ou condicións xerais de contratación aprobados pola Administración aplicaranse con carácter imperativo; no entanto, poderanse incluír cláusulas anexas aos devanditos contratos-tipo que se apliquen unicamente con carácter subsidiario ou supletorio aos que pacten as partes.

4. Malia o disposto nos puntos anteriores, os transportistas poderanlles ofrecer aos usuarios condicións máis favorables ás establecidas nos contratos-tipo; neste caso, estas últimas terán o carácter de condicións mínimas.

Disposición derradeira cuarta. *Modificación da Lei 20/2007, do 11 de xullo, do Estatuto do traballo autónomo.*

O segundo parágrafo da disposición transitoria terceira da Lei 20/2007, do 11 de xullo, do Estatuto do traballo autónomo, queda redactado como segue:

«O traballador autónomo en que conorra a circunstancia de ser economicamente dependente no suposto a que se refire a disposición adicional décimo primeira e no suposto do axente de seguros deberallo comunicar ao cliente respecto ao cal adquira esta condición, no prazo comprendido desde a entrada en vigor desta lei ata un ano despois da entrada en vigor das citadas disposicións regulamentarias.»

Disposición derradeira quinta. *Entrada en vigor.*

Esta lei entrará en vigor aos tres meses da súa publicación no «Boletín Oficial del Estado».

Por tanto,
Mando a todos os españois, particulares e autoridades, que cumpran e fagan cumprir esta lei.

Madrid, 11 de novembro de 2009.

JUAN CARLOS R.

O presidente do Goberno,
JOSÉ LUIS RODRÍGUEZ ZAPATERO