

I. DISPOSICIONS GENERALS

CAP DE L'ESTAT

18004 *Llei 15/2009, d'11 de novembre, del Contracte de Transport Terrestre de Mercaderies.*

JUAN CARLOS I

REI D'ESPANYA

A tots els qui vegem i entenguen esta llei.

Sapieu: que les Corts Generals han aprovat la llei següent i jo la sancione.

PREÀMBUL

I

La present llei té com a objecte actualitzar el règim jurídic del contracte de transport terrestre de mercaderies tant pel que fa al transport per carretera com per ferrocarril. En sentit estricte, esta llei no estava obligada per la incorporació al dret espanyol de directives comunitàries. No obstant això, hi ha pocs sectors més necessitats de reforma que el dret del transport terrestre de mercaderies. El títol VII del llibre II del Codi de Comerç (articles 349 a 379), en vigor sense a penes modificacions des del moment de la promulgació del Codi en 1885, no estava en condicions de donar resposta a les necessitats molt canviants del transport actual. De fet, en la pràctica, estos preceptes del Codi en la matèria rares vegades eren objecte d'aplicació. I és que el dret contractual del transport ha anat sent objecte en els últims anys d'una actualització que emprava una via obliqua, com era la intervenció de l'Administració de l'Estat. Són nombrosos, en efecte, els exemples de normes de control o ordenació del sector del transport en què es contenien regles de dret privat-contractual. Si s'hi afigen les condicions generals de la contractació dels transports de mercaderies per carretera establides pel Ministeri de Foment mitjançant una orde de 25 d'abril de 1997, es comprén l'afirmació que el dret codificat és escassament aplicat en la pràctica diària del transport.

Però l'anacronisme i el desfasament del Codi de Comerç en esta matèria no són els únics motius que aconsellen procedir a la reforma del dret del contracte de transport de mercaderies. Certament, la conveniència de la dita reforma es reforça, si és possible, per motius d'oportunitat històrica.

El primer d'estos té a veure amb el transport ferroviari. En efecte, no pot oblidar-se com, en l'àmbit ferroviari, la Llei 39/2003, de 17 de novembre, del Sector Ferroviari, va obrir un nou escenari de liberalització, que bé requerix un nou marc legal en el que són les relacions de dret contractual. És cert que la liberalització, de moment, no arriba a tots els àmbits del transport ferroviari, i que esta tardarà algun temps a materialitzar-se. Però no ho és menys que convé assentar un nou marc de relacions contractuals en un entorn d'obertura a la lliure competència.

El segon dels motius guarda relació amb la reforma que s'està duent a terme en altres modes de transport. En efecte, pareix una ocasió magnífica aprofitar l'impuls que ha suposat la tramitació de la Llei General de Navegació Marítima per a mamprendre també la reforma del contracte de transport de mercaderies efectuat per altres mitijans, com pugen ser la carretera i el ferrocarril. Amb això s'obtindria una actualització d'una part important del dret del transport.

II

Quant al model de política legislativa que s'ha tingut en compte a l'hora de redactar la llei, pot dir-se que esta adapta, en els aspectes substancials, el dret del contracte de

transport terrestre espanyol al model que suposen els convenis internacionals en la matèria, bàsicament al Conveni de Transport Internacional de Mercaderies per Carretera (CMR) i a les Regles Uniformes CIM/1999, seguint així el camí traçat abans per altres països europeus. La consideració que subjau a esta decisió és sens dubte la de reconèixer que no resulten tan distints, en el moment actual, el transport internacional i el purament intern, a què van destinats els preceptes de la present llei.

Ara bé, si es té en compte que estos convenis disten de contindre una regulació completa del contracte de transport, no ha d'estranyar que la llei no es limite a incorporar acríticament les solucions contingudes en els dits textos, sinó que, en una mesura molt elevada, presenta solucions pròpies a molts dels problemes que oferix el transport terrestre de mercaderies. No obstant això, seria erroni pensar que la llei implica una ruptura total amb la tradició espanyola en la matèria. En un nombre important de casos, les solucions que s'acullen en el nou text legal són actualització de les que ja s'acollien en el dret anterior, o suposen una actualització o reubicació normativa d'estes. És el que ocorre, per exemple, amb les obligacions de càrrega, estiba, desestiba i descàrrega, contingudes fins ara en la Llei 16/87, de 30 de juliol, d'Ordenació dels Transports Terrestres (LOTT), o amb la responsabilitat per parilització dels vehicles en el lloc de presa en càrrega o amb la determinació dels límits màxims de responsabilitat del portador per pèrdues, avaries o retard, igualment continguts en la llei mencionada.

La llei opta per regular unitàriament el contracte de transport terrestre de mercaderies en les seues dos variants, per carretera i per ferrocarril. En principi, els preceptes són comuns a ambdós modes, sense perjuí d'oferir solucions específiques per al transport ferroviari de mercaderies en els llocs oportuns quan això resulta necessari o convenient.

Aspecte bàsic de la regulació normativa per a les parts, respectant sempre els continguts imperatius i d'orde públic, és el relatiu a la seua índole dispositiva general. Les parts, per això, disposen de llibertat contractual bé en els termes negociats individualment o bé segons les condicions generals d'adhesió més beneficioses.

III

Quant al contingut de la regulació, pot afirmar-se que la llei adopta una estructura clàssica d'ordenació de les matèries, actualitzant no obstant algunes de les solucions oferides. Així, després de la determinació dels subjectes, es regula amb detall tot el que es referix al condicionament i l'entrega de les mercaderies al portador i a les obligacions de càrrega i estiba. En esta matèria no cal recórrer a l'experiència del conveni CMR, que guarda silenci sobre les dites operacions, per la qual cosa la solució que es consagra segueix de prop la que fins ara es contenia en la LOTT, si bé s'opta per eliminar la dicotomia entre càrrega completa i càrrega fraccionada. En el seu lloc, s'establix una norma específica per als servicis de paqueteria i xicotets enviaments, atribuint, en principi, les tasques de càrrega i descàrrega i, en tot cas, les d'estiba i desestiba, al portador.

Al contrari, la llei segueix molt de prop els convenis CMR i CIM en el que es referix al dret de disposició sobre les mercaderies, així com quant als impediments al transport i a l'entrega i al termini d'entrega. En este últim punt, la llei establix una solució diferenciada per al transport per carretera i per al transport per ferrocarril. Es tracta d'un d'aquells concrets supòsits en què pareix convenient discriminar i oferir solucions distintes per a l'un i l'altre mode de transport.

No troba precedent en els convenis internacionals la regulació legal de l'obligació de pagament del preu del transport. La llei adopta ací un plantejament nou, en el qual sens dubte destaca la responsabilitat subsidiària de pagament que assumix el carregador en aquells casos en què es pacte el pagament dels ports pel destinatari. Amb això es busca posar fi a certs abusos de les pràctiques comeses en perjuí dels legítims interessos del portador.

Una vegada més, la influència dels textos internacionals, fonamentalment del CMR, es deixa sentir molt profundament en els preceptes dedicats a la responsabilitat del portador per pèrdues, avaries o retard. I és que, certament, no s'aprecien raons de pes per a regular

en termes molt distints la responsabilitat del portador en l'àmbit internacional i en el nacional. Així, s'acull el mateix règim de causes d'exoneració, amb la ja clàssica distinció entre causes privilegiades i ordinàries en atenció a l'existència o no de facilitats probatòries.

Pel que fa a la determinació del punt més enllà del qual el portador deixa de ser mereixedor de les normes que exclouen o atenuen la seua responsabilitat, es fa referència al fet que el dany o perjudici haja sigut causat per ell o pels seus auxiliars, dependents o independents, amb actuació dolosa o amb una infracció conscient i voluntària del deure jurídic assumit que produísca danys que, sense ser directament volguts, siguen conseqüència necessària de l'acció.

IV

No hi ha dubte que la determinació dels subjectes del transport ha sigut, en dret espanyol, font de continus problemes, tant teòrics com pràctics, propiciats per una defectuosa regulació d'estes qüestions. No ha d'estranyar, per tant, que la nova llei dedique especial atenció a la determinació dels subjectes del transport i, de manera molt particular, als problemes que planteja la intervenció en el transport de diversos subjectes.

Amb això es tracta, d'una banda, d'aclarir la posició contractual dels transitaris, operadors de transport, agències de transport i la resta de persones que mitjancen en el transport, consagrant, en línies generals, la solució que ja s'oferia en la normativa d'ordenació del transport terrestre (i, en última instància, també en l'article 379 del Codi de Comerç), que obligava estos intermediaris a contractar el transport sempre en nom propi i a assumir la posició del portador. D'una altra banda, i això constituïx una verdadera innovació, la llei aborda la intervenció de diversos subjectes per via de subcontractació en el transport i, de manera particular, la qüestió relativa a la determinació de les persones passivament legitimades enfront de les reclamacions de responsabilitat, aportant seguretat jurídica en una matèria notablement litigiosa fins al present. Es consagra així definitivament la posició del portador efectiu.

Encara que breu, igualment nova resulta la regulació que es conté del contracte de transport multimodal quan un dels modes utilitzats siga el terrestre, atés que es presta especial atenció a la responsabilitat per danys en les mercaderies i es fixa una solució supletòria per a aquells casos en què no puga determinar-se la fase del trajecte en què van sobrevindre estos danys.

El contracte de transport es concebia en el Codi de Comerç de 1885 com un contracte-viatge, sense tindre aparentment en compte que, en gran part de les ocasions, els contractes són, en realitat, relacions contractuals duradores en el marc de les quals es du a terme una pluralitat d'enviaments, en els termes, condicions i periodicitat que les parts acorden. Estos contractes de transport continuat són reconeguts ara expressament per la llei, encara que el gros de la regulació continue girant entorn dels contractes que tenen com a objecte un enviament concret.

També incorpora la llei al seu articulat la regulació del contracte de mudança, com a transport que recau sobre un objecte especial i que comporta unes obligacions accessòries igualment especials.

V

S'ocupa també esta llei d'assenyalar el termini de prescripció de les accions derivades dels contractes de transport, ajustant-lo en la major part dels supòsits a la regla general d'un any prevista en el Codi de Comerç, encara que establint regles específiques de còmput requerides per les peculiaritats presents en el desenrotllament i la finalització de les operacions de transport.

VI

Finalment, en la disposició final primera d'esta llei es reforma la Llei 39/2003, de 17 de novembre, del Sector Ferroviari, per a complir els següents objectius:

En primer lloc, omplir una llacuna jurídica en relació amb la infracció dels viatgers sense títol de transport, conducta hui sense tipificació legal com a infracció administrativa.

I en segon lloc, liberalitzar el transport internacional de viatgers per ferrocarril, d'acord amb el que exigeix la Directiva 2007/58/CE del Parlament i del Consell de 23 d'octubre de 2007, per la qual es modifiquen la Directiva 91/440/CEE del Consell, sobre el desenrotllament dels ferrocarrils comunitaris, i la Directiva 2001/14/CE, relativa a l'adjudicació de la capacitat d'infraestructura ferroviària i l'aplicació de cànon per la seua utilització; la incorporació al dret intern espanyol d'esta directiva és obligat que es produïska abans del 4 de juny de 2009, data límit per a la seua transposició.

CAPÍTOL I

Disposicions generals

Article 1. *Objecte.*

L'objecte de la present llei és la regulació del contracte de transport terrestre de mercaderies realitzat per mitjans mecànics amb capacitat de tracció pròpia.

Article 2. *Definició i règim jurídic del contracte.*

1. El contracte de transport de mercaderies és aquell pel qual el portador s'obliga enfront del carregador, a canvi d'un preu, a traslladar mercaderies d'un lloc a un altre i posar-les a disposició de la persona designada en el contracte.

2. El contracte de transport terrestre de mercaderies es regirà pels tractats internacionals vigents a Espanya d'acord amb el seu àmbit respectiu, les normes de la Unió Europea i les disposicions d'esta llei. En el que no s'hi preveu, seran aplicables les normes relatives a la contractació mercantil.

Article 3. *Naturalesa dispositiva de la normativa.*

Excepte expressa estipulació contrària d'esta llei o de la legislació especial aplicable, les parts podran excloure determinats continguts d'esta llei mitjançant el corresponent pacte. També podrà ser així, respecte de les condicions generals dels contractes de transports quan les seues obligacions resulten més beneficioses per a l'adherent.

Article 4. *Subjectes.*

1. Carregador és qui contracta en nom propi la realització d'un transport i enfront del qual el portador s'obliga a efectuar-lo.

2. Portador és qui assumix l'obligació de realitzar el transport en nom propi amb independència que l'execute pels seus propis mitjans o en contracte la realització amb altres subjectes.

3. Destinatari és la persona a qui el portador ha d'entregar les mercaderies en el lloc de destí.

4. Expedidor és el tercer que per compte del carregador faça entrega de les mercaderies al transportista en el lloc de recepció de la mercaderia.

Article 5. *Contractació del transport en nom propi.*

1. Els contractes de transport de mercaderies es pressuposen subscrits en nom propi. Excepcionalment podrà al·legar-se la contractació en nom alié quan s'acredite que així s'havia fet constar de manera expressa i suficient en el moment de contractar, indicant la identitat de la persona en el nom de la qual es contracta, i que la intermediació es va realitzar amb caràcter gratuït.

2. Els empresaris transportistes, les cooperatives de treball associat dedicades al transport, les cooperatives de transportistes i societats de comercialització de transports, els

operadors i agències de transport, els transitaris, els magatzemistes-distribuïdors, els operadors logístics, així com qualsevol altres que contracten habitualment transports o mitjancen habitualment en la seua contractació, només podran contractar-los en nom propi.

3. La relació de les cooperatives de transportistes i societats de comercialització de transport amb el soci transportista que efectivament realitze el transport es regirà pel que respecte d'això es trobe determinat en els estatuts de cada cooperativa o societat, sense que el que disposen els dits estatuts pugua implicar, en cap cas, la no-aplicació del que el que disposen els contractes subscrits per la cooperativa o societat de què es tracte amb tercers.

Els socis de les cooperatives de treball associat dedicades al transport només podran contractar transports en nom de la cooperativa a què pertanyen, i esta quedarà obligada com a portador enfront del carregador amb qui contracten aquells.

Article 6. *Responsabilitat dels portadors efectius.*

1. El portador que contracte amb el carregador respondrà enfront d'este de la realització íntegra del transport d'acord amb el que preveu esta llei, encara que no la duga a terme per si mateix en tot o en part.

2. Quan el portador que haja contractat directament amb el carregador contracte, al seu torn, la realització efectiva de la totalitat o una part del transport amb un altre portador, quedarà obligat enfront d'este com a carregador d'acord amb el que disposen esta llei i el contracte que haja subscrit amb ell.

Article 7. *Paquets i enviaments.*

1. Es considera un paquet cada unitat material de càrrega diferenciada que formen les mercaderies objecte de transport, amb independència del seu volum, dimensions i contingut.

2. Es considera un enviament o remesa la mercaderia que el carregador entregue simultàniament al portador per al seu transport i entrega a un únic destinatari, des d'un únic lloc de càrrega a un únic lloc de destí.

3. El contracte de transport pot tindre com a objecte un sol enviament o una sèrie d'estos.

Article 8. *Transport continuat.*

1. Pel contracte de transport continuat, el portador s'obliga enfront d'un mateix carregador a realitzar una pluralitat d'enviaments de manera successiva en el temps.

2. El nombre, freqüència, característiques i destí dels enviaments podran determinar-se en el moment de contractar o abans del seu inici.

Article 9. *Transport contractat en el marc d'una operació logística.*

Quan s'assumisca l'obligació de transportar mercaderies en el marc d'una operació logística de contingut més ampli, els drets, obligacions i responsabilitats relatius al dit transport es regiran pel que disposa esta llei.

CAPÍTOL II

Documentació del contracte

Article 10. *Contingut de la carta de port.*

1. Qualsevol de les parts del contracte podrà exigir a l'altra que s'estenga una carta de port que inclourà les mencions següents:

- a) Lloc i data de l'emissió.
- b) Nom i adreça del carregador i, si és el cas, de l'expedidor.

- c) Nom i adreça del portador i, si és el cas, del tercer que reba les mercaderies per al seu transport.
- d) Lloc i data de la recepció de la mercaderia pel portador.
- e) Lloc i, si és el cas, data prevista d'entrega de la mercaderia en destí.
- f) Nom i adreça del destinatari, així com eventualment un domicili per a rebre notificacions.
- g) naturalesa de les mercaderies, nombre de paquets i signes i senyals d'identificació.
- h) Identificació del caràcter perillós de la mercaderia enviada, així com de la denominació prevista en la legislació sobre transport de mercaderies perilloses.
- i) Quantitat de mercaderies enviades, determinada pel seu pes o expressada d'una altra manera.
- j) Classe d'embalatge utilitzat per a condicionar els enviaments.
- k) Preu convingut del transport, així com l'import dels gastos previsibles relacionats amb el transport.
- l) Indicació de si el preu del transport es paga pel carregador o pel destinatari.
- m) Si és el cas, declaració de valor de les mercaderies o d'interés especial en l'entrega, d'acord amb el que disposa l'article 61.
- n) Instruccions per al compliment de formalitats i tràmits administratius preceptius en relació amb la mercaderia.

2. La carta de port podrà contindre qualsevol altra menció que siga convinguda per les parts en el contracte, com ara:

- a) La referència expressa de prohibició de transbord.
- b) Els gastos que el remitent pren a càrrec seu.
- c) La suma del reembossament a percebre en el moment de l'entrega de la mercaderia.
- d) El valor declarat de la mercaderia i la suma que representa l'interés especial en l'entrega.
- e) Instruccions del remitent al transportista concernents a l'assegurança de les mercaderies.
- f) El termini convingut en el qual el transport ha de ser efectuat.
- g) La llista de documents entregats al transportista.

3. Serà necessari emetre una carta de port per a cada enviament.

4. Quan l'enviament es distribuïska en diversos vehicles, el portador o el carregador podrà exigir l'emissió d'una carta de port per cada vehicle.

5. Si és el cas, la carta de port haurà de contindre qualsevol altra menció que exigisca la legislació especial aplicable, per raó de la naturalesa de la mercaderia o per altres circumstàncies.

6. Quan la part contractant requerida a formalitzar la carta de port s'hi negue, l'altra podrà considerar-la desistida del contracte, amb els efectes que, si és el cas, corresponguen, de conformitat amb el que disposen els articles 18.2 i 19.1.

7. El carregador i el portador respondran dels gastos i perjuís que es deriven de la inexactitud o insuficiència de les dades que els corresponga incloure en la carta de port.

Article 11. *Emissió i nombre d'exemplars de la carta de port.*

1. La carta de port s'emetrà en tres exemplars originals, que firmaran el carregador i el portador.

2. Serà vàlida la firma de la carta de port per mitjans mecànics, per mitjà d'estampació d'un segell, o per qualsevol altre mitjà que resulte adequat, sempre que quede acreditada la identitat del firmant.

3. El primer exemplar de la carta de port serà entregat al carregador, el segon viatjarà amb les mercaderies transportades i el tercer quedarà en poder del portador.

Article 12. *Documentació de l'entrega en destí.*

El destinatari podrà exigir que la mercaderia li siga entregada junt amb el segon exemplar de la carta de port. El portador podrà exigir al destinatari que li estenga en el seu exemplar de la carta de port, o en document separat firmat per ambdós, un rebut sobre les mercaderies entregades.

Article 13. *Irregularitat o inexistència de la carta de port.*

1. L'absència o irregularitat de la carta de port no produirà la inexistència o la nul·litat del contracte.

2. L'omissió d'alguna de les mencions previstes en l'article 10.1 no privarà d'eficàcia la carta de port quant a les incloses.

Article 14. *Força probatòria de la carta de port.*

1. La carta de port firmada per ambdós parts donarà fe de la conclusió i del contingut del contracte, així com de la recepció de les mercaderies pel portador, excepte prova en contra.

2. En absència d'anotació en la carta de port, o en document separat firmat pel portador i el carregador o expedidor, de les reserves suficientment motivades del portador, es presumirà que les mercaderies i el seu embalatge estan en l'estat descrit en la carta de port i amb els signes i senyals indicats en esta.

Article 15. *Carta de port emesa electrònicament.*

1. Si les parts estan d'acord, podran emetre la carta de port per mitjans electrònics d'acord amb la legislació vigent.

2. En este supòsit, la carta de port haurà de consistir en un registre electrònic de dades que puguen ser transformats en signes d'escriptura llegibles.

Article 16. *Formalització dels contractes de transport continuat.*

1. El contracte de transport continuat es formalitzarà per escrit quan ho exigisca qualsevol de les parts.

2. Este contracte servirà de marc a les cartes de port que hagen d'emetre's per a concretar els termes i condicions de cada un dels enviaments a què done lloc.

3. Quan la part contractant requerida a formalitzar per escrit el contracte s'hi negue, l'altra podrà considerar-la desistida d'este, amb els efectes que, si és el cas, corresponguen de conformitat amb el que disposen els articles 18.2 i 19.1.

4. A l'efecte del que disposa la normativa reguladora del treball autònom, el contracte de transport continuat subscrit amb un treballador autònom econòmicament dependent haurà de formalitzar-se per escrit i de conformitat amb la dita normativa.

CAPÍTOL III

Contingut del contracte de transport de mercaderies

Article 17. *Idoneïtat del vehicle.*

El portador haurà d'utilitzar un vehicle que siga adequat per al tipus i circumstàncies del transport que haja de realitzar, d'acord amb la informació que li subministre el carregador.

Article 18. *Posada a disposició del vehicle.*

1. El portador haurà de posar el vehicle a disposició del carregador en el lloc i temps pactats. Si no es pacta res respecte a l'hora, el portador complirà la seua obligació posant el vehicle a disposició del carregador amb antelació suficient perquè puga ser carregat el dia assenyalat. Si es tracta d'un contracte de transport de mercaderies per carretera, i no

s'ha pactat cap termini, el transportista complirà la seua obligació posant a disposició el vehicle per a la seua càrrega abans de les dèu hores del dia assenyalat.

2. Si hi ha pacte exprés previ entre les parts sobre el dia i l'hora o hora límit per a la posada a disposició del vehicle i el portador no complix el dit termini, el carregador podrà desistir de l'expedició de què es tracte i buscar immediatament un altre portador.

Quan el carregador haja patit perjudicis com a conseqüència de la demora, i esta siga imputable al portador, podrà a més exigir la indemnització que corresponga.

Article 19. *Entrega de les mercaderies al portador.*

1. El carregador haurà d'entregar les mercaderies al portador en el lloc i en el temps pactats. En cas d'incompliment, el carregador l'indemnitzarà en quantia equivalent al preu del transport previst, o bé li oferirà la realització d'un transport de característiques semblants que es trobe immediatament disponible.

2. Si el carregador només entrega al portador una part de les mercaderies, haurà d'abonar-li, sense perjudicis del pagament del preu del transport d'eixa part, una indemnització igual al preu del transport de la mercaderia no entregada, o bé oferir-li la immediata realització d'un altre transport de característiques semblants a l'inicialment convingut.

Article 20. *Subjectes obligats a realitzar la càrrega i descàrrega.*

1. Les operacions de càrrega de les mercaderies a bord dels vehicles, així com les de descàrrega d'estos, seran per compte, respectivament, del carregador i del destinatari, llevat que expressament siguen assumides estes operacions pel portador abans de l'efectiva presentació del vehicle per a la seua càrrega o descàrrega. El mateix règim serà aplicable respecte de l'estiba i desestiba de les mercaderies.

2. El carregador i el destinatari suportaran les conseqüències dels danys derivats de les operacions que els corresponga realitzar de conformitat amb el que s'assenyala en l'apartat anterior.

No obstant això, el portador respondrà dels danys patits per les mercaderies deguts a una estiba inadequada quan esta operació s'haja dut a terme pel carregador seguint les instruccions del portador.

3. No obstant el que disposen els apartats anteriors, en els servicis de paqueteria i qualssevol altres semblants que impliquen la recollida o repartiment d'enviaments de mercaderies consistents en un reduït nombre de paquets que puguen ser fàcilment manipulats per una persona sense una altra ajuda que les màquines o ferramentes que porte a bord el vehicle utilitzat, les operacions de càrrega i descàrrega, llevat que es pacte una altra cosa, seran per compte del portador.

En esta classe de servicis, l'estiba i desestiba de les mercaderies correspondran, en tot cas, al portador. El portador suportarà les conseqüències dels danys causats en les operacions que li corresponga realitzar.

4. El que disposa este article no s'aplicarà quan la normativa reguladora de determinats tipus de transport establisca específicament una altra cosa.

Article 21. *Condicionament i identificació de les mercaderies.*

1. Llevat que s'haja pactat una altra cosa, el carregador haurà de condicionar les mercaderies per al seu transport. Els paquets que componen cada enviament hauran d'estar clarament identificats i senyalitzats per mitjà dels corresponents signes, coincidint amb la descripció d'estos continguda en la carta de port.

2. Quan la seua naturalesa o les circumstàncies del transport així ho exigisquen, les mercaderies hauran de ser entregades al portador convenientment preparades, embalades i, si és el cas, identificades i senyalitzades per mitjà de les oportunes marques o inscripcions que avisen del risc que la seua manipulació pugua comportar per a les persones o per a les mateixes mercaderies.

3. El carregador respondrà davant del portador dels danys a persones, al material de transport o a altres mercaderies, així com dels gastos ocasionats per defectes en

l'embalatge de les mercaderies, a menys que estos defectes siguen manifestos o ja coneguts pel portador en el moment de fer-se càrrec de les mercaderies i no haja fet les reserves oportunes.

Article 22. *Paralitzacions.*

1. Quan el vehicle haja d'esperar un termini superior a dos hores fins que es concloga la seua càrrega i estiba o desestiba i descàrrega, el portador podrà exigir al carregador una indemnització en concepte de paralització.

2. El dit termini es comptarà des de la posada a disposició del vehicle per a la seua càrrega o descàrrega en els termes requerits pel contracte.

3. Llevat que s'haja pactat expressament una indemnització superior per a este supòsit, la paralització del vehicle per causes no imputables al portador, incloent-hi les operacions de càrrega i descàrrega, donarà lloc a una indemnització en una quantia equivalent a l'indicador públic de renda d'efectes múltiples/dia multiplicat per 2 per cada hora o fracció de paralització, sense que es tinguen en compte les dos primeres hores ni es computen més de deu hores diàries per este concepte. Quan la paralització del vehicle siga superior a un dia, el segon dia serà indemnitzat en una quantia equivalent a l'assenyalada per al primer dia incrementada en un 25 per cent. Quan la paralització del vehicle siga superior a dos dies, el tercer dia i els següents seran indemnitzats en una quantia equivalent a l'assenyalada per al primer dia incrementada en un 50 per cent.

Article 23. *Documentació de la mercaderia.*

1. El carregador haurà d'adjuntar a la carta de port, o posar a disposició del portador, la documentació relativa a la mercaderia que siga necessària per a la realització del transport i de tots aquells tràmits que el portador haja d'efectuar abans de procedir a l'entrega en el punt de destí. A este efecte, haurà de subministrar-li la informació necessària sobre la mercaderia i els tràmits indicats.

2. El portador no està obligat a verificar si estos documents o estes informacions són exactes o suficients. El carregador és responsable davant del portador de tots els danys que poden resultar de l'absència, la insuficiència o la irregularitat d'estos documents i estes informacions, excepte en cas de culpa per part del portador.

3. El portador respondrà de les conseqüències derivades de la pèrdua o mala utilització dels esmentats documents. En tot cas, la indemnització a càrrec seu no excedirà la que correspondria en cas de pèrdua de la mercaderia.

Article 24. *Transport de mercaderies perilloses.*

1. Si el carregador entrega al portador mercaderies perilloses, haurà d'especificar la naturalesa exacta del perill que representen, indicant-li les precaucions que cal prendre. En cas que este avís no haja sigut consignat en la carta de port, recaurà sobre el carregador o destinatari la càrrega de la prova que el portador va tindre coneixement de la naturalesa exacta del perill que presentava el transport de les dites mercaderies.

2. El portador que no haja sigut informat de la perillositat de les mercaderies no estarà obligat a continuar el transport i podrà descarregar-les, depositar-les, neutralitzar-ne el perill, tornar-les al seu origen o adoptar qualsevol altra mesura que resulte raonable en atenció a les circumstàncies del cas. El portador haurà de comunicar-ho immediatament al carregador, el qual assumirà els gastos i els danys derivats d'estes operacions.

Article 25. *Reconeixement extern.*

1. En el moment de fer-se càrrec de les mercaderies, el portador haurà de comprovar el seu estat aparent i el del seu embalatge, així com l'exactitud de les mencions de la carta de port relatives al nombre i els senyals dels paquets.

2. Els defectes apreciats seran anotats pel portador en la carta de port, per mitjà de la formulació singularitzada de reserves suficientment motivades.

3. El portador que no tinga mitjans adequats per a verificar la coincidència del nombre i els senyals dels paquets ho farà constar justificadament en la carta de port.

Article 26. *Examen de les mercaderies.*

1. Quan hi haja sospites fundades de falsedat entorn de la declaració del carregador, el portador podrà verificar el pes i les mesures de les mercaderies, així com procedir al registre dels paquets. Si la declaració del carregador resulta certa, els gastos derivats d'estes actuacions seran per compte del portador i, en cas contrari, del carregador.

2. El carregador podrà així mateix exigir la realització de totes o d'alguna d'estes comprovacions i el portador hi accedirà sempre que el peticionari assumisca expressament el pagament dels gastos a què donen lloc.

3. Este tipus de comprovacions es durà a terme pel portador en presència del carregador o els seus auxiliars. Si no és possible això, el reconeixement i registre dels paquets es farà davant de notari o amb assistència del president de la junta arbitral del transport competent o la persona designada per ell.

4. El resultat del reconeixement es farà constar en la carta de port o per mitjà d'una acta alçada a este efecte.

Article 27. *Rebuig de paquets.*

1. El portador podrà rebutjar els paquets que es presenten mal preparats o identificats per al transport, que no vagen acompanyats de la documentació necessària o la naturalesa o les característiques dels quals no coincidisquen amb les declarades pel carregador. El portador comunicarà immediatament al carregador este rebuig.

2. De la mateixa manera, el portador podrà supeditar l'admissió dels paquets a l'acceptació de les reserves que es propose formular en la carta de port, deixant constància dels defectes apreciats.

Article 28. *Custòdia i transport.*

1. El portador està obligat a guardar i conservar les mercaderies objecte de transport des que les rep en origen fins que les entrega en destí, de conformitat amb el que estipulen el contracte i les disposicions d'esta llei.

2. El portador assumix l'obligació de conduir a destí les mercaderies objecte de transport per a la seua entrega al destinatari.

Llevat que s'haja pactat un itinerari concret, el portador haurà de conduir les mercaderies per la ruta més adequada atenent les circumstàncies de l'operació i les característiques de les mercaderies.

3. El portador també s'obliga a complir les altres prestacions complementàries o accessòries que haja assumit amb motiu o ocasió del transport, en els termes i les condicions pactats en el contracte.

Article 29. *Dret de disposició.*

1. El carregador té dret a disposar de la mercaderia, en particular ordenant al portador que detinga el transport, que torne la mercaderia al seu origen o que l'entregue en un lloc o a un destinatari diferent dels indicats en la carta de port.

2. No obstant això, eixe dret de disposició correspondrà al destinatari quan així s'haja pactat expressament. Si el destinatari exercix este dret ordenant entregar la mercaderia a una altra persona, esta, al seu torn, no pot designar un nou destinatari.

Article 30. *Exercici i extinció del dret de disposició.*

1. L'exercici del dret de disposició està subordinat a les condicions següents:

a) El carregador o el destinatari ha de presentar al portador el primer exemplar de la carta de port, en el qual constaran les noves instruccions, i rescabalar-li dels gastos i danys que s'ocasionen per l'execució d'estes instruccions.

b) L'execució de les noves instruccions ha de ser possible en el moment en què es comuniquen al portador, sense dificultar l'explotació normal de la seua empresa ni perjudicar carregadors o destinataris d'altres enviaments. En cas contrari, el portador haurà de comunicar immediatament la impossibilitat de complir estes instruccions a qui li les va donar.

c) Les instruccions no podran tindre com a efecte la divisió de l'enviament.

2. El portador que no execute les instruccions que se li hagen donat en les condicions anteriorment assenyalades, o que les haja executades sense haver exigit la presentació del primer exemplar de la carta de port, respondrà dels perjudicats causats per este fet.

3. El dret del carregador regulat en este article s'extingix quan el segon exemplar de la carta de port s'entregue al destinatari o quan este reclame l'entrega de la mercaderia o faça ús dels drets que li corresponen en cas de pèrdua o retard en l'entrega. A partir d'eixe moment, el portador haurà de sotmetre's a les instruccions del destinatari.

Article 31. *Impediments al transport.*

1. Si el transport de les mercaderies no pot dur-se a terme en les condicions que fixa el contracte per causes degudament justificades, el portador ho comunicarà al carregador i li sol·licitarà instruccions.

2. A falta d'instruccions, el portador prendrà aquelles mesures raonables i proporcionades que considere adequades per al bon fi de l'operació, incloent-hi la de restituir les mercaderies al seu lloc d'origen, depositar-les en magatzem segur o conduir-les al seu punt de destí en condicions diferents.

3. Els gastos i els perjudicats derivats de la sol·licitud i execució d'instruccions o, si és el cas, de la falta d'estes o del retard en la seua emissió seran a compte del carregador, llevat que hi haja hagut culpa del portador.

Article 32. *Risc de pèrdua o dany de les mercaderies.*

1. Si, a pesar de les mesures que hagen pogut adoptar-se, les mercaderies transportades corren el risc de perdre's o de patir danys greus, el portador ho comunicarà immediatament al titular del dret de disposició i li sol·licitarà instruccions.

2. La persona que haja impartit instruccions assumirà els gastos que es deriven de la seua sol·licitud i execució, llevat que hi haja hagut culpa del portador.

3. El portador podrà sol·licitar davant de l'òrgan judicial o la junta arbitral del transport competent la venda de la mercaderia sense esperar instruccions, quan així ho justifique la naturalesa o l'estat de la mercaderia. El producte de la dita venda quedarà a disposició de qui corresponga, amb la deducció prèvia del preu del transport i dels gastos ocasionats.

Article 33. *Lloc i termini d'entrega de la mercaderia al destinatari.*

1. El portador haurà d'entregar la mercaderia transportada al destinatari en el lloc i termini pactats en el contracte.

Si no hi ha termini pactat, la mercaderia haurà de ser entregada al destinatari dins del termini que raonablement empraria un portador diligent per a realitzar el transport, atenent les circumstàncies del cas.

2. En el transport ferroviari, en absència d'acord i sense perjudicats del que estableixen els apartats 3 i 4, els terminis de transport no podran superar els límits següents:

a) Per a vagons complets:

Termini d'expedició: 12 hores.

Termini de transport, per cada fracció indivisible de 400 quilòmetres: 24 hores.

b) Per a enviaments en règim de paqueteria:

Termini d'expedició: 24 hores.

Termini de transport, per cada fracció indivisible de 200 quilòmetres: 24 hores.

3. En el transport ferroviari, el portador podrà ampliar el termini de duració del transport en l'estrictament necessari quan:

- a) Els enviaments es transporten per línies amb diferent ample de via, per mar o per carretera quan no existisca connexió ferroviària.
- b) Circumstàncies extraordinàries comporten un augment anormal del trànsit o dificultats anormals d'exploració.

4. El termini d'entrega comença a córrer amb la recepció de les mercaderies per al seu transport. Es prorrogarà pel temps que les mercaderies estiguen parades per causa no imputable al portador i el seu còmput se suspendrà els dies festius i els inhàbils per a circular.

Article 34. *Estat de les mercaderies en el moment d'entrega al destinatari.*

1. La mercaderia transportada haurà de ser entregada al destinatari en el mateix estat en què es trobava quan va ser rebuda pel portador, sense pèrdua ni cap menyscabament, atenent les condicions i la descripció d'esta que resulten de la carta de port.

2. Si el portador i el destinatari no aconseguen posar-se d'acord entorn de l'estat de les mercaderies entregades o de les causes que han motivat els danys, podran disposar-ne el reconeixement per un pèrit designat a este efecte per ells mateixos o per l'òrgan judicial o la junta arbitral del transport que corresponga.

3. Quan no es conformen amb el dictamen pericial que, si és el cas, s'haja realitzat ni transiguen d'una altra manera les seues diferències, cada una de les parts usarà del seu dret com corresponga.

Article 35. *Drets del destinatari.*

1. El destinatari podrà exercir davant del portador els drets derivats del contracte de transport des del moment que, havent arribat les mercaderies a destí o transcorregut el termini en què haurien d'haver arribat, sol·licite la seua entrega.

2. El destinatari que es prevalga del que disposa l'apartat anterior estarà obligat a fer efectiu el preu del transport i els gastos causats o, en cas de disputa sobre estos conceptes, a prestar la caució suficient.

Article 36. *Impediments a l'entrega.*

1. Quan no es realitze l'entrega perquè el destinatari no es troba en el domicili indicat en la carta de port, perquè no es fa càrrec de la mercaderia en les condicions establides en el contracte, perquè no realitza la descàrrega quan li correspon fer-ho o per negar-se a firmar el document d'entrega, el portador ho farà saber al carregador en el termini més breu possible i esperarà les seues instruccions.

2. Si l'impediment cessa abans que el portador haja rebut instruccions, entregarà les mercaderies al destinatari, i ho notificarà immediatament al carregador.

3. El portador té dret a exigir del carregador el pagament dels gastos i perjuís que li ocasionen la petició i l'execució d'instruccions, així com el retard o la falta d'instruccions, llevat que estos gastos siguen causats per culpa seua.

4. Si sorgixen impediments a l'entrega, després que el destinatari haja donat orde d'entregar les mercaderies a una tercera persona en l'exercici del seu dret de disposició, el destinatari substituïx el carregador i el tercer el destinatari a l'efecte del que disposa este article.

5. Si no és possible per al transportista sol·licitar noves instruccions al carregador, o si les dites instruccions no són impartides per este en el termini acordat per les parts, el transportista podrà procedir segons establix l'article 44 de la present llei.

Article 37. *Pagament del preu del transport.*

1. Quan no s'haja pactat res expressament, s'entendrà que l'obligació del pagament del preu del transport i la resta de gastos correspon al carregador.

2. Quan s'haja pactat el pagament del preu del transport i els gastos pel destinatari, este assumirà la dita obligació quan accepta les mercaderies.

No obstant això, el carregador respondrà subsidiàriament en cas que el destinatari no pague.

Article 38. Revisió del preu del transport per carretera en funció de la variació del preu del gasoil.

1. En els transports per carretera, llevat que s'haja pactat expressament per escrit una altra cosa, quan el preu del gasoil haja augmentat entre el dia de subscripció del contracte i el moment de realitzar-se el transport, el portador podrà incrementar en la seua factura el preu inicialment pactat en la quantia que resulte d'aplicar els criteris o fórmules que, en cada moment, tinga establits l'Administració en les corresponents condicions generals de contractació del transport de mercaderies per carretera.

Els dits criteris o fórmules hauran de basar-se en la repercussió que la partida de gasoil tinga sobre l'estructura de costos dels vehicles de transport de mercaderies.

2. De la mateixa manera, l'obligat al pagament del transport podrà exigir una reducció equivalent del preu inicialment pactat quan el preu del gasoil s'haja reduït entre la data de subscripció del contracte i la de realització efectiva del transport.

3. Els criteris o les fórmules assenyalats seran aplicables automàticament sempre que el preu del gasoil haja experimentat una variació igual o superior al 5 per cent, llevat que, expressament i per escrit, s'haja pactat una altra cosa distinta prèviament o simultàniament a la subscripció del contracte.

Llevat que hi haja pacte en contra, en els contractes de transport continuat s'aplicaran de manera automàtica els increments o les reduccions determinats per l'aplicació dels anteriors criteris o fórmules amb caràcter trimestral en relació amb el preu inicialment pactat, siga quin siga el percentatge en què haja variat el preu del gasoil.

4. El pacte en contra es considerarà nul en tots aquells casos en què tinga un contingut clarament abusiu en perjudi del portador i no tindrà efecte quan es continga en unes condicions generals respecte de les quals la part que no les ha proposades només puga mostrar la seua acceptació o rebuig global.

Article 39. Obligació de pagament del preu i els gastos del transport.

1. Quan no s'haja pactat una altra cosa, el preu del transport i els gastos exigibles en virtut d'una operació de transport hauran de ser abonats una vegada complida l'obligació de transportar i posades les mercaderies a disposició del destinatari.

2. En cas d'execució parcial del transport, el portador només podrà exigir el pagament del preu i els gastos en proporció a la part executada, sempre que esta reporte algun benefici per al deutor.

No obstant això, el portador conservarà el seu dret al cobrament íntegre quan la inexecució siga per causes imputables al carregador o al destinatari.

3. En els contractes de transport continuat, si les parts han acordat el pagament periòdic del preu del transport i dels gastos relatius als successius enviaments, el dit pagament no serà exigible fins al venciment del termini convingut.

4. Si no hi ha pacte entre les parts sobre la fixació del preu del transport, el preu del transport serà el que resulte usual per al tipus de servici de què es tracte en el moment i el lloc en què el portador haja de rebre les mercaderies. En cap cas se suposarà que el transport és gratuït.

Article 40. Alienació de les mercaderies per impagament del preu del transport.

1. Si, arribades les mercaderies a destí, l'obligat no paga el preu o altres gastos ocasionats pel transport, el portador podrà negar-se a entregar les mercaderies llevat que se li garantisca el pagament per mitjà de caució suficient.

2. Quan el portador retinga les mercaderies, haurà de sol·licitar a l'òrgan judicial o a la junta arbitral del transport competent el depòsit d'aquelles i l'alienació de les necessàries

per a cobrir el preu del transport i els gastos causats, en el termini màxim de deu dies des que es va produir l'impagament.

Article 41. *Demora en el pagament del preu.*

1. En tot cas, sense perjudici del que disposen els dos articles anteriors, l'obligat al pagament del transport incorrerà en mora en el termini de trenta dies, en els termes que preveu la Llei 3/2004, de 29 de desembre, per la qual s'establixen mesures de lluita contra la morositat en les operacions comercials.

2. Quan la data de rebut de la factura o la sol·licitud de pagament equivalent es preste a dubte, així com en tots els casos d'autofacturació per part de l'obligat al pagament, els trenta dies anteriorment assenyalats es computaran des de la data d'entrega de les mercaderies en destí.

3. El pacte en contra es considerarà nul en tots aquells casos en què tinga un contingut abusiu en perjudici del portador, d'acord amb les regles que, a este efecte, assenyalen l'article 9 de la Llei 3/2004.

Així mateix, no tindrà efecte el pacte en contra quan es continga en unes condicions generals respecte de les quals la part que no les ha proposades només pot mostrar la seua acceptació o rebuig global.

Article 42. *Entrega contra reembossament.*

1. Quan s'haja pactat que la mercaderia només pot ser entregada al destinatari a canvi que este pague una quantitat de diners, el portador haurà de percebre-la en efectiu o per un altre mitjà expressament autoritzat. Si el destinatari no fa efectiu el reembossament, serà aplicable el que disposa l'article 36 en relació amb els impediments a l'entrega.

2. Rebut el reembossament, el portador haurà d'entregar el que cobra al carregador o a la persona designada per este en el termini de deu dies, llevat que se n'haja pactat un altre de més gran.

3. El portador que entregue la mercaderia sense cobrar la quantitat pactada respondrà enfront del carregador fins a l'import del reembossament, sense perjudici del seu dret de repetir contra el destinatari.

4. L'entrega contra reembossament podrà concertar-se tant quan siga el destinatari l'obligat al pagament del preu del transport com quan ho siga el carregador.

Article 43. *Extinció dels contractes de transport continuat.*

1. Els contractes de transport continuat que tinguen un termini de duració determinat s'extingiran pel transcurs d'este, llevat que hi haja pròrroga o renovació. Si no s'ha determinat el termini, s'entendrà que han sigut pactats per temps indefinit.

2. Els contractes pactats per temps indefinit s'extingiran per mitjà de la denúncia feta de bona fe per qualsevol de les parts, que es notificarà a l'altra per escrit, o per qualsevol altre mitjà que permetta acreditar la constància de la seua recepció, amb un termini d'antelació raonable que en cap cas podrà ser inferior a trenta dies naturals.

CAPÍTOL IV

Depòsit i alienació de mercaderies

Article 44. *Depòsit de les mercaderies en els supòsits d'impediments al transport o a l'entrega.*

1. En els casos previstos en els articles 31 i 36 d'esta llei, el portador podrà o bé descarregar immediatament les mercaderies per compte de qui tinga dret sobre estes, fent-se càrrec de la seua custòdia, i en este cas es mantindrà el règim de responsabilitat establert en el capítol següent; o bé entregar les mercaderies en depòsit a un tercer, supòsit en què només respondrà per culpa en l'elecció del depositari.

Podrà així mateix optar per sol·licitar la constitució del depòsit de la mercaderia davant de l'òrgan judicial o la junta arbitral del transport competent. Este depòsit tindrà per al portador els efectes de l'entrega, i es considerarà acabat el transport.

2. En qualsevol dels casos anteriors, el portador podrà sol·licitar davant de l'òrgan judicial o la junta arbitral del transport competent l'alienació de les mercaderies, sense esperar instruccions de qui té dret sobre aquelles, si així ho justifiquen la seua naturalesa perible o l'estat en què es troben o si els gastos de custòdia són excessius en relació amb el seu valor. Quan no es donen estes circumstàncies, el portador només podrà sol·licitar l'alienació de les mercaderies si en un termini raonable no ha rebut de qui té el poder de disposició sobre aquelles instruccions en un altre sentit, l'execució de les quals resulte proporcionada a les circumstàncies del cas.

3. En el cas del transport de paqueteria o semblant en què no s'haja realitzat la declaració de valor, el portador que haja optat per descarregar la mercaderia podrà entendre abandonat el corresponent enviament si, transcorreguts tres mesos des de la data en què per primera vegada va intentar la seua entrega al destinatari, no ha rebut instruccions de qui tinga el poder de disposició sobre aquell.

En este cas, el portador podrà ocupar i procedir a l'alienació de la mercaderia, i aplicar el producte de la venda per a cobrir el preu i els gastos del transport i els gastos d'emmagatzematge que s'hagen generat fins a eixe moment. En el cas que el valor venal de la mercaderia siga ínfim, el portador podrà destruir-la i reclamar contra el carregador l'import total d'allò que es deu per raó del transport i de l'emmagatzematge. Per a tot l'anterior, el portador podrà obrir i inspeccionar les càrregues el transport de les quals se li haja encomanat. L'abandó de l'enviament per part de qui tinga el poder de disposició sobre este no perjudicarà el portador, que tant en el cas d'ocupació i alienació com en el de destrucció de l'enviament, quedarà lliure de qualsevol reclamació formulada per tercers que sostinguen algun dret sobre la mercaderia.

4. En tots els supòsits previstos en este article les mercaderies queden subjectes a les obligacions i els gastos que en resulten i al contracte de transport.

Article 45. *Aplicació del resultat de la venda.*

El producte de la venda de les mercaderies alienades en les condicions indicades en els articles 32, 40 i 44 haurà de ser posat a disposició de qui té dret sobre estes, una vegada descomptats els gastos causats i les obligacions que deriven del contracte de transport. Si estes quantitats són superiors al producte de la venda, el portador podrà reclamar la diferència.

CAPÍTOL V

Responsabilitat del portador

Article 46. *Caràcter imperatiu.*

1. Les disposicions d'este capítol tenen caràcter imperatiu.
2. Les clàusules contractuals que pretenen reduir o minorar el règim de responsabilitat del portador previst en esta llei, seran ineficaços i es tindran per no posades.

Article 47. *Supòsits de responsabilitat.*

1. El portador respondrà de la pèrdua total o parcial de les mercaderies, així com de les avaries que patisquen, des del moment de la seua recepció per al transport fins al de la seua entrega en la destinació. Així mateix, el portador respondrà dels danys derivats del retard en l'execució del transport, d'acord amb el que preveu esta llei.

A este fi, es consideren també mercaderies els contenidors, plataformes de càrrega o altres mitjans semblants d'agrupació de mercaderies utilitzats en el transport quan hagen sigut aportats pel carregador.

2. A falta de regulació específica, l'incompliment pel portador d'altres obligacions derivades del contracte de transport es regirà per les normes generals de la responsabilitat contractual.

3. El portador respondrà dels actes i omissions dels auxiliars, dependents o independents, al servei dels quals recorre per al compliment de les seues obligacions.

4. Els administradors de la infraestructura ferroviària sobre la qual es realitza el transport es consideraran, a estos efectes auxiliars del portador.

Article 48. *Causas d'exoneració.*

1. El portador no respondrà dels fets mencionats en l'article anterior si prova que la pèrdua, l'avaria o el retard han sigut ocasionats per culpa del carregador o del destinatari, per una instrucció d'estos no motivada, per una acció negligent del portador, per vici propi de les mercaderies o per circumstàncies que el portador no ha pogut evitar i les conseqüències del qual no ha pogut impedir.

2. En cap cas podrà al·legar com a causa d'exoneració els defectes dels vehicles emprats per al transport.

3. Quan el dany siga degut simultàniament a una causa que exonera de responsabilitat el portador i a una altra causa de la qual ha de respondre, només respondrà en la mesura que esta última haja contribuït a la producció del dany.

Article 49. *Presumpcions d'exoneració.*

1. El portador quedarà exonerat de responsabilitat quan prove que, ateses les circumstàncies del cas concret, la pèrdua o avaria ha pogut resultar versemblantment d'algun dels riscos següents:

a) Ocupació de vehicles oberts i no envelats, quan esta ocupació ha sigut convinguda o d'acord amb el costum.

b) Absència o deficiència en l'emalatge de mercaderies, a causa de les quals estes queden exposades, per la seua naturalesa, a pèrdues o danys.

c) Manipulació, càrrega, estiba, desestiba o descàrrega realitzades, respectivament, pel carregador o pel destinatari, o persones que actuen per compte de l'un o de l'altre.

d) Naturalesa de certes mercaderies exposades per causes inherents a esta a una pèrdua total o parcial o a avaries, degudes especialment a ruptura, floridura, rovell, deteriorament intern i espontani, minva, vessament, dessecació, o acció de l'arna i rosegadors.

e) Deficient identificació o senyalització dels paquets.

f) Transport d'animals vius en les condicions previstes en l'article següent.

2. No obstant això, el legitimat per a reclamar podrà provar que el dany no va ser causat, en tot o en part, per cap d'estos riscos. Quan resulte provat que el dany ha sigut parcialment causat per una circumstància imputable al portador, este només en respondrà en la mesura que la dita circumstància haja contribuït a la producció del dany.

Article 50. *Transport d'animals vius.*

En els transports d'animals vius el portador tan sols podrà invocar a favor seu la presumpció d'exoneració de l'article anterior quan prove que, tot i tindre en compte les circumstàncies del transport, ha adoptat les mesures que normalment li incumbixen i ha seguit les instruccions especials que li podien haver sigut impartides.

Article 51. *Transport amb vehicles especialment preparats.*

Quan el transport haja sigut contractat per a realitzar-se per mitjà de vehicles especialment preparats per a controlar la temperatura, la humitat de l'aire o altres condicions ambientals, el portador tan sols podrà invocar en favor seu la presumpció que la causa de la pèrdua o avaria va ser la naturalesa de les mercaderies quan prove que ha pres les

mesures que li incumbien en relació amb l'elecció, manteniment i ocupació de les instal·lacions del vehicle, i que s'ha sotmés a les instruccions especials que, si és el cas, li han sigut impartides.

Article 52. Indemnització per pèrdues.

En cas de pèrdua total o parcial de les mercaderies, la quantia de la indemnització estarà determinada pel valor de les no entregades, prenent com a base el valor que tinguen en el moment i lloc en què el portador les va rebre per al seu transport.

Article 53. Indemnització per avaries.

1. En cas d'avaries, el portador estarà obligat a indemnitzar la pèrdua de valor que experimenten les mercaderies. La indemnització equivaldrà a la diferència entre el valor de les mercaderies en el moment i el lloc en què el portador les va rebre per al seu transport i el valor que eixes mateixes mercaderies haurien tingut amb les avaries en idèntic temps i lloc.

2. Quan les avaries afecten la totalitat de les mercaderies transportades, la indemnització no podrà excedir la deguda en cas de pèrdua total.

3. Quan les avaries ocasionen la depreciació de tan sols una part de les mercaderies transportades, la indemnització no podrà excedir la quantitat que correspon en cas de pèrdua de la part depreciada.

Article 54. Supòsits d'equiparació a pèrdua total.

1. El destinatari podrà refusar fer-se càrrec de les mercaderies quan li siga entregada tan sols una part les que componen l'enviament i prove que no pot usar-les sense les no entregades.

2. Idèntic dret assistirà al destinatari en els casos d'avaries, quan estes facen que les mercaderies resulten inútils per a la seua venda o consum, atenent la naturalesa i l'ús corrent dels objectes de què es tracte.

3. També podran considerar-se perdudes les mercaderies quan hagen transcorregut vint dies des de la data convinguda per a l'entrega sense que esta s'haja efectuat; o, a falta de termini, quan hagen transcorregut trenta dies des que el portador es va fer càrrec de les mercaderies.

Article 55. Valor de les mercaderies.

El valor de les mercaderies es determinarà atenent el preu de mercat o, si no n'hi ha, el valor de mercaderies de la seua mateixa naturalesa i qualitat. En el cas que les mercaderies hagen sigut venudes immediatament abans del transport, es presumirà, llevat que es pacte en contra, que el seu valor de mercat és el preu que apareix en la factura de venda, deduïts el preu i els altres costos del transport que, si és el cas, figuren en la dita factura.

Article 56. Indemnització per retard.

En cas de retard, s'indemnitzarà el perjudi que es prove que ha ocasionat el dit retard.

Article 57. Límits de la indemnització.

1. La indemnització per pèrdua o avaria no podrà excedir un terç de l'indicador públic de renda d'efectes múltiples/dia per cada quilogram de pes brut de mercaderia perduda o avariada.

2. La indemnització pels perjudis derivats pel retard no excedirà el preu del transport.

3. En cas de concurrència d'indemnitzacions per diversos d'estos conceptes, l'import total a satisfer pel portador no superarà la suma deguda en cas de pèrdua total de les mercaderies.

Article 58. *Reembossament d'altres gastos.*

1. En cas de pèrdua o avaria total, a més de la indemnització que pertoque, seran reintegrats en la seua totalitat el preu del transport i els altres gastos meritats a causa d'este. Si la pèrdua o avaria és parcial, es reintegraran a prorata.
2. En ambdós casos, els gastos de salvament en què haja incorregut el carregador o el destinatari es reintegraran també, sempre que hagen sigut raonables i proporcionats.
3. No es rescabalarà cap altre dany o perjuí.

Article 59. *Recuperació de les mercaderies perdudes.*

1. El que haja sigut indemnitzat per la pèrdua de les mercaderies podrà demanar per escrit, en el moment de rebre la indemnització, que se li avise immediatament en el cas que reapareguen en el període d'un any. El portador li estendrà un rebut en què farà constar la seua petició.
2. En el termini de trenta dies des de l'avís, es podrà exigir l'entrega de les mercaderies reaparegudes, amb el pagament previ de les quantitats previstes en la carta de port, si n'hi ha, i la restitució de la indemnització rebuda, deducció feta dels gastos indemnitzables, tot això sense perjuí del dret a la indemnització per retard en l'entrega, d'acord amb esta llei.
3. A falta de la petició d'avís o d'instruccions per a l'entrega o quan la mercaderia reaparega després d'un any comptat des del pagament de la indemnització, el portador disposarà lliurement de la mercaderia.

Article 60. *Reserves.*

1. El destinatari haurà de manifestar per escrit les seues reserves al portador o als seus auxiliars descrivint de manera general la pèrdua o avaria en el moment de l'entrega. En cas d'avaries i pèrdues no manifestes, les reserves hauran de formular-se dins dels següents set dies naturals a l'entrega.

Quan no es formulen reserves es presumirà, excepte una prova en contra, que les mercaderies es van entregar en l'estat descrit en la carta de port.

2. La reserva no serà necessària quan el portador i el destinatari hagen examinat la mercaderia conjuntament i estiguen d'acord sobre el seu estat i les causes que el motiven.

A falta d'acord, podran procedir al reconeixement de les mercaderies, d'acord amb el que disposa l'article 26.3.

3. El retard tan sols donarà lloc a la indemnització quan s'hagen dirigit reserves escrites al portador en el termini de vint-i-un dies des del següent al de l'entrega de les mercaderies al destinatari.

4. Les reserves per pèrdues, avaries o retard que hagen de dirigir-se al portador, podran realitzar-se tant davant d'este com davant del portador efectiu i produiran efecte enfront d'ambdós. Si les reserves es dirigixen exclusivament a un dels portadors, este estarà obligat a comunicar-li-ho a l'altre. En cas contrari, aquell respondrà enfront d'estos dels danys i perjuís que li cause la falta de comunicació.

Article 61. *Declaració de valor i d'interés especial en l'entrega.*

1. El carregador pot declarar en la carta de port, contra el pagament d'un suplement del preu del transport a convingre amb el portador, el valor de les mercaderies, que substituirà el límit d'indemnització previst sempre que siga superior a este.

2. Igualment, el carregador pot declarar en la carta de port, contra el pagament d'un suplement del preu del transport a convingre amb el portador, la quantitat d'un interés especial en l'entrega de les mercaderies, per als casos de pèrdua, avaria o retard en l'entrega. La declaració permetrà reclamar, amb independència de la indemnització ordinària, el rescabament dels perjuís que prove el titular de les mercaderies fins a l'import de l'interés especial declarat.

3. Sense perjudi del que disposen els apartats anteriors, les parts del contracte de transport podran acordar l'augment del límit d'indemnització previst en l'article 57.1. L'acord donarà dret al portador a reclamar un suplement del port, a convindre entre les parts.

Article 62. *Pèrdua del benefici de limitació.*

No s'aplicaran les normes del present capítol que excloguen o limiten la responsabilitat del portador o que invertisquen la càrrega de la prova, quan el dany o perjudi haja sigut causat per ell o pels seus auxiliars, dependents o independents, amb actuació dolosa o amb una infracció conscient i voluntària del deure jurídic assumit que produïska danys que, sense ser directament volguts, siguen conseqüència necessària de l'acció.

Article 63. *Aplicació del règim de responsabilitat a les diverses accions.*

El règim de responsabilitat previst en este capítol serà aplicable a tota acció que perseguisca una indemnització per danys i perjudis derivats del transport, amb independència de quin siga el procediment a través del qual s'exercisca o el seu fonament contractual o extracontractual, tant si es fa valdre enfront del portador com si es dirigix contra els seus auxiliars.

CAPÍTOL VI

Portadors successius

Article 64. *Contracte amb portadors successius.*

1. Quan diversos portadors s'obliguen simultàniament, en virtut d'un únic contracte documentat en una sola carta de port, a executar successius trajectes parcials d'un mateix transport, tots ells respondran de l'execució íntegra d'este, d'acord amb les disposicions de la carta de port.

2. El segon i els subsegüents portadors quedaran obligats en estos termes a partir del moment en què el portador precedent els faça entrega material de les mercaderies i de la carta de port, en la qual ha d'haver-se fet constar el seu nom i domicili, i hagen entregat a aquell un rebut firmat i datat en el qual conste l'acceptació d'ambdós.

3. Quan el portador que reba les mercaderies d'un altre precedent considere necessari formular alguna reserva, haurà de fer-la constar en el segon exemplar de la carta de port, així com en el rebut en què conste la seua acceptació.

Article 65. *Exercici de reclamacions.*

En el supòsit de l'article anterior, les accions derivades del contracte únicament podran dirigir-se contra el primer portador, contra l'últim o contra el que haja executat la part del transport en el curs de la qual s'ha produït el fet en què es fonamenta l'acció. Este dret d'opció s'extingirà des del moment que el demandant exercisca la seua acció contra un d'ells. L'acció pot interposar-se contra diversos portadors al mateix temps.

Article 66. *Acció de repetició entre portadors successius.*

1. El portador que s'haja vist obligat a pagar una indemnització en virtut del que disposen els articles 64 i 65 té dret a repetir pel principal, interessos i gastos contra la resta dels portadors que hagen participat en l'execució del contracte, imputant-se el cost de la indemnització d'acord amb les regles següents:

a) Quan el fet causant del dany siga imputable a un únic portador, este haurà de suportar el cost total de la indemnització.

b) Quan el fet que causa el dany és imputable a diversos portadors, cada un d'ells haurà de suportar una part del cost de la indemnització proporcional a la seua quota de responsabilitat; si no cal valorar la dita responsabilitat, el cost es repartirà en proporció al preu que a cada un li correspon pel transport.

c) Si no es pot determinar qui són els portadors responsables, el cost de la indemnització es repartirà entre tots els qui hagen intervingut en el transport de manera proporcional al preu que corresponga per este.

d) Si un dels portadors obligat a assumir totalment o parcialment el cost de la indemnització és insolvent, la part que li correspon i que no haja sigut pagada es repartirà entre els altres obligats en proporció a la seua participació en el preu del transport.

2. El portador contra el qual s'exercisca el dret de repetició no podrà formular cap protesta o promoure discussió pel fet que el portador contra el qual es va presentar la reclamació haja pagat la indemnització quan esta ha sigut fixada per decisió judicial o arbitral i se li haja informat degudament del procés i del seu dret a intervindre-hi.

CAPÍTOL VII

Transport multimodal

Article 67. *Definició.*

Als efectes d'esta llei, es denomina multimodal el contracte de transport subscrit pel carregador i el portador per a traslladar mercaderies per més d'un mode de transport, sent un d'estos terrestre, amb independència del nombre de portadors que intervinguen en la seua execució.

Article 68. *Regulació.*

1. El contracte de transport multimodal es regirà per la normativa pròpia de cada mode, com si el portador i el carregador hagueren subscrit un contracte de transport diferent per a cada fase del trajecte.

2. La protesta per pèrdues, avaries o retard es regirà per les normes aplicables al mode de transport en què es realitze o haja de realitzar-se l'entrega.

3. Quan no puga determinar-se la fase del trajecte en què van sobrevindre els danys, la responsabilitat del portador es decidirà d'acord amb el que estableix la present llei.

Article 69. *Normes aplicables a supòsits especials.*

1. Quan s'haja pactat la realització del transport per dos o més modes determinats i se n'utilitze en l'operació només un o bé un altre o altres diferents dels acordats, s'aplicarà el règim de responsabilitat del portador corresponent a aquell mode de transport d'entre els contractats que resulte més beneficiós per al perjudicat.

2. Així mateix, quan s'haja contractat un transport terrestre i es realitze per un altre o altres modes diferents, s'aplicarà el règim de responsabilitat corresponent a aquell mode de transport, el terrestre o l'efectivament utilitzat, que resulte més beneficiós per al perjudicat.

3. En els casos en què el contracte no especifica el mode de transport i este s'executa per via terrestre, s'aplicaran les normes corresponents a l'esmentat mode. Quan en idèntic supòsit el transport es realitza per diversos modes, i un d'estos és el terrestre, s'aplicaran les normes establides en esta llei.

Article 70. *Contracte de transport amb superposició de modes.*

1. Les normes sobre responsabilitat d'esta llei s'aplicaran al conjunt del transport, encara que durant la seua execució el vehicle de transport per carretera, el remolc o el semiremolc siguen transportats per un mode distint, sempre que les mercaderies no hagen sigut transbordades. A estos efectes, no es tindran en compte els transbords deguts a impediments al transport en els termes que preveu l'article 31.

2. No obstant això, quan la pèrdua, l'avaria o el retard es produïsquen durant una fase del transport diferent de la carretera, per fets que només han pogut donar-se en

ocasió del transport a través d'eixe altre mode, i que no han sigut ocasionats per un acte o omisió del portador per carretera, la responsabilitat d'este últim es regirà per les regles imperatives aplicables al mode de transport en què s'haja produït el dany.

CAPÍTOL VIII

Normes especials del contracte de mudança

Article 71. *Objecte del contracte.*

Pel contracte de mudança, el portador s'obliga a transportar mobiliari, aixovar domèstic, efectes i els seus complements procedents de vivendes o amb destinació a estes, locals de negocis o centres de treball, a més de realitzar les operacions de càrrega, descàrrega i trasllat dels objectes a transportar des d'on es troben fins a situar-los en la vivenda, local o centre de treball de destinació. La resta de les operacions, com la preparació, armatge o desarmatge, embalatge, desembalatge i altres de complementàries, quedaran a la voluntat contractual de les parts contractants.

Article 72. *Regulació.*

El contracte de mudança estarà sotmés a les normes aplicables al mode de transport que s'utilitze en tot allò que no s'opose al que establix este capítol.

Article 73. *Documentació del contracte de mudança.*

1. Abans d'iniciar la mudança, el portador estarà obligat a presentar un pressupost escrit al carregador en què consten els servicis que es prestaran, el seu cost, el cost del pressupost i el preu total de la mudança, especificant, si és el cas, si els gastos que generen els tràmits administratius o els permisos que calga sol·licitar estan o no inclosos. Una vegada acceptat pel carregador, el pressupost serà prova de l'existència i contingut del contracte.

2. Si falta el document en què s'indiquen els béns objecte de la mudança, les parts podran exigir-se mútuament, abans d'iniciar el trasllat, la realització i acceptació d'un inventari dels dits béns.

3. Quan la part contractant requerida a realitzar o acceptar un inventari dels béns s'hi negue, l'altra podrà considerar que ha desistit del contracte, amb els efectes que, si és el cas, corresponguen, de conformitat amb el que disposen els articles 18.2 i 19.1.

Article 74. *Obligacions del portador.*

1. Les operacions de càrrega i descàrrega, llevat que expressament es pacte el contrari, seran a compte del portador. En els mateixos termes, estarà obligat a armar, desarmar, embalar, desembalar i col·locar en el lloc que se li indiquen els béns objecte de la mudança.

2. El portador haurà de sol·licitar al carregador informació sobre les circumstàncies rellevants per a la correcta execució de la mudança, com ara les condicions d'accés a les vivendes, locals i establiments per al seu personal i vehicles.

3. El portador haurà d'informar, si és el cas, el carregador sobre les normes administratives que siguen aplicables al trasllat pactat, però no estarà obligat a comprovar si els documents posats a la seua disposició són correctes i complets.

4. El portador haurà d'informar el carregador sobre la possibilitat de concertar un contracte d'assegurança que cobrisca el risc de danys als béns objecte de la mudança. La conclusió del contracte d'assegurança no allibera de responsabilitat el portador.

No serà aplicable la limitació de responsabilitat del portador assenyalada en l'article 76 quan este incomplisca l'obligació d'informació anteriorment indicada.

Article 75. *Presumpcions d'exoneració.*

1. Sense perjudi del que disposa l'article 48, el portador quedarà exonerat de responsabilitat quan prove que la pèrdua o avaria dels béns objecte de la mudança ha pogut ser ocasionada versemblantment per algun dels riscos següents:

- a) Deficiències en l'emalatge o marcatge dels béns realitzat pel carregador.
- b) La manipulació efectuada pel carregador.
- c) Càrrega o descàrrega de béns la dimensió o el pes dels quals no siga adequat per als mitjans de transport acordats, sempre que el portador haja avisat el carregador del risc de danys i este haja insistit en l'execució de la prestació.
- d) Falsedat o incorrecció de la informació proporcionada pel carregador.
- e) Transport d'animals vius o de plantes.
- f) Naturalesa pròpia dels béns objecte de la mudança.

2. No obstant això, el legitimat per a reclamar podrà provar que el dany no va ser causat, en tot o en part, per cap d'estos riscos. Quan resulte provat que el dany va ser parcialment causat per una circumstància imputable al portador, este només respondrà en la mesura que esta haja contribuït a la producció del dany.

Article 76. *Límits d'indemnització.*

1. La responsabilitat del portador per danys o pèrdua dels béns transportats no podrà excedir vint vegades l'indicador públic d'efectes múltiples/dia per cada metre cúbic de l'espai de càrrega necessari per al compliment del contracte.

2. Esta limitació de la responsabilitat no serà aplicable als danys que, en ocasió de la mudança, puguen patir béns del carregador diferents dels transportats.

Article 77. *Reserves.*

1. L'acció per pèrdua o avaria dels béns objecte de la mudança s'extingix si el destinatari no manifesta per escrit les seues reserves al portador o als seus auxiliars en el moment de l'entrega o, en cas de pèrdues i avaries no aparents, dins dels set dies següents al de l'entrega, descomptant diumenges i festius.

2. El que disposa l'apartat anterior no s'aplicarà quan el destinatari siga un consumidor i el portador no l'haja informat per escrit, de manera clara i destacada, abans de l'entrega, sobre la forma i terminis en què haurà de manifestar les reserves, així com de les conseqüències de la seua absència.

CAPÍTOL IX

Prescripció d'accions

Article 78. *Caràcter imperatiu.*

Les normes d'este capítol tenen caràcter imperatiu.

Article 79. *Terminis generals.*

1. Les accions a què puga donar lloc el transport regulat en esta llei prescriuran en el termini d'un any. No obstant això, en el cas que estes accions es deriven d'una actuació dolosa o amb una infracció conscient i voluntària del deure jurídic assumit que produïska danys que, sense ser directament volguts, siguen conseqüència necessària de l'acció, el termini de prescripció serà de dos anys.

2. El termini de prescripció començarà a comptar-se:

- a) En les accions d'indemnització per pèrdua parcial o avaria en les mercaderies o per retard, des de la seua entrega al destinatari.

b) En les accions d'indemnització per pèrdua total de les mercaderies, a partir dels vint dies de l'expiració del termini d'entrega convingut o, si no s'ha pactat termini d'entrega, a partir dels trenta dies del moment en què el portador es va fer càrrec de la mercaderia.

c) En tots els altres casos, incloent-hi la reclamació del preu del transport, de la indemnització per paralitzacions o derivada de l'entrega contra reembossament i d'altres gastos del transport, transcorreguts tres mesos a partir de la subscripció del contracte de transport o des del dia en què l'acció puga exercir-se, si és posterior.

3. La prescripció de les accions sorgides del contracte de transport s'interrompra per les causes assenyalades amb caràcter general per als contractes mercantils.

Sense perjudici d'això, la reclamació per escrit suspendrà l'esmentada prescripció, i el seu còmput es reprendrà només a partir del moment en què el reclamant rebutge la reclamació per escrit i torne els documents que, si és el cas, van acompanyar la reclamació. Una reclamació posterior que tinga el mateix objecte no suspendrà novament la prescripció. En cas d'acceptació parcial de la reclamació, la prescripció es reprendrà respecte de la part que encara estiga en litigi.

La prova de la recepció de la reclamació o de la contestació i devolució dels documents justificatius correspon a la part que la invoque.

4. Entre portadors, la prescripció de les accions de tornada començarà a comptar-se a partir del dia en què s'haja dictat una sentència o laude arbitral ferm que fixe la indemnització a pagar segons el que disposa esta llei, i si no s'ha produït esta sentència, a partir del dia en què el portador reclamant va efectuar el pagament.

Disposició addicional primera. *Transport fluvial.*

Mentres no siga regulat per llei especial el contracte de transport fluvial de mercaderies, este quedarà sotmés a la present llei.

Disposició addicional segona. *Encàrrecs en el transport de viatgers.*

En el transport de viatgers, quan el portador, a canvi d'una remuneració, s'obligue a transportar a bord del vehicle qualsevol objecte que no tinga relació directa amb cap dels viatgers que ocupen plaça en el vehicle, el dit transport es regirà per les normes d'esta llei.

Disposició addicional tercera. *Transports postals.*

La contractació dels servicis d'arreglada, transport i distribució d'enviaments postals en el marc del servici postal universal es regirà per les normes reguladores del sector postal i, en el que no preveuen estes, per la present llei.

Disposició addicional quarta. *Aplicació de les causes i presumpcions d'exoneració en el contracte d'auxili i rescat en carretera.*

En l'aplicació de les causes i presumpcions d'exoneració previstes en esta llei, en el contracte d'auxili i rescat en carretera es tindrà en compte la concurrència de circumstàncies d'urgència, protecció de la seguretat viària i restabliment del trànsit.

Disposició addicional cinquena. *Transport realitzat amb bicicleta.*

Fins que no es dicten disposicions reguladores del contracte de transport realitzat per mitjà de la utilització de la bicicleta, este quedarà subjecte a les normes contingudes en la present llei que li siguen aplicables.

Disposició addicional sexta. *Aplicació del Reglament (CE) núm. 1371/2007 del Parlament Europeu i del Consell, de 23 d'octubre de 2007, sobre els drets i les obligacions dels viatgers de ferrocarril.*

Mitjançant un acord del Consell de Ministres podran, atenent les especials característiques del transport ferroviari i la progressiva adaptació dels agents que hi

intervenen, adoptar-se les exempcions temporals i excepcions previstes en els apartats 4, 5 i 6 de l'article 2 del Reglament (CE) núm. 1371/2007, del Parlament Europeu i del Consell, de 23 d'octubre de 2007, sobre els drets i les obligacions dels viatgers de ferrocarril, per a la plena exigibilitat de les obligacions que en la dita norma s'imposen a les empreses ferroviàries i als administradors d'infraestructura ferroviària.

Disposició transitòria única. *Contractes preexistents.*

Quedarà regulada en els termes d'esta llei l'execució de tots els contractes que comencen a partir de l'u de gener de l'any següent al de l'entrada en vigor d'esta norma, encara que estos s'hagen subscrit amb anterioritat.

Disposició derogatòria única. *Derogacions i vigències.*

1. Queden derogades les disposicions següents:

- a) Els articles 349 a 379, ambdós inclosos i, quan afecten el transport terrestre de mercaderies, els articles 951 i 952 del Codi de Comerç de 1885.
- b) Les normes recollides en la legislació sectorial dels transports per carretera i ferrocarril que s'oposen al que disposa esta llei.
- c) Totes les normes del mateix rang o d'un rang inferior que s'oposen a esta llei.

2. En el que no s'oposen al que disposa esta llei, es declaren vigents les condicions generals de contractació dels transports de mercaderies per carretera, aprovades per l'Orde del Ministeri de Foment de 25 d'abril de 1997, modificada per l'Orde FOM/2184/2008, de 23 de juliol. La dita orde ministerial s'adaptarà al contingut de la present llei en el termini de dotze mesos a partir de la seua entrada en vigor.

Disposició final primera. *Modificació de la Llei 39/2003, de 17 de novembre, del Sector Ferroviari.*

U. La lletra e) de l'article 90.2 de la Llei 39/2003, de 17 de novembre, del Sector Ferroviari, queda redactada de la manera següent:

«e) Viatjar sense títol de transport o amb títol que resulte insuficient en funció de les característiques del viatge i condicions generals de contractació establides que siguen aplicables, així com l'ús indegut del títol que es posseïska, o viatjar en llocs diferents dels habilitats per als viatgers.»

Dos. S'afeg una nova disposició addicional deu en la Llei 39/2003, de 17 de novembre, del Sector Ferroviari, amb la redacció següent:

«Disposició addicional deu de la Llei 39/2003, de 17 de novembre, del Sector Ferroviari. *Servicis internacionals de transport ferroviari de viatgers. Acords marc.*

1. A partir de l'1 de gener de 2010, les empreses ferroviàries tindran lliure accés a la xarxa ferroviària d'interés general per a l'explotació de servicis internacionals de transport de viatgers. Per a la realització dels dits servicis de transport serà necessari haver obtingut la corresponent llicència d'empresa ferroviària atorgada per l'autoritat competent d'un Estat membre de la Unió Europea. Al dit efecte, s'entén per servici internacional de transport de viatgers, el servici de transport de viatgers en què el tren travesse almenys una vegada la frontera d'Espanya i el principal objecte de la qual siga transportar viatgers entre estacions situades en estats membres distints; el tren podrà formar-se i/o dividir-se, i les distintes parts que el constituïsquen podran tindre procedències i destins diferents, sempre que tots els cotxes travessen almenys una frontera. S'entén per trànsit el pas a través del territori espanyol que s'efectua sense que s'arreguen o deixen viatgers i/o sense que hi haja càrrega o descàrrega de mercaderies en este.

A partir de l'esmentada data no serà aplicable al transport internacional de viatgers el règim sobre gestió del transport ferroviari de viatgers establert en la disposició transitòria tercera d'esta llei.

Durant la realització dels servicis internacionals de transport de viatgers, les empreses ferroviàries podran arregar i deixar viatgers en qualsevol de les estacions situades en l'esmentada xarxa en les condicions que s'indiquen a continuació:

a) Que el Comitè de Regulació Ferroviària, a petició de les autoritats competents o de les entitats ferroviàries interessades, haja determinat prèviament que el principal objecte del servici internacional de transport ferroviari de viatgers que es pretenga portar a efecte és transportar viatgers entre estacions espanyoles i les d'altres estats membres de la Unió Europea.

b) Així mateix, el Comitè de Regulació Ferroviària determinarà prèviament si l'equilibri econòmic d'un contracte de servici públic ferroviari preexistent pot veure's compromés quan les estacions espanyoles en què es pretenga prendre i deixar viatgers estiguen afectades per la realització del servici internacional de transport ferroviari de viatgers projectat.

Amb este fi, el Comitè de Regulació Ferroviària, a petició prèvia de l'òrgan que haja adjudicat el contracte de servici públic, de qualsevol altra autoritat competent interessada que tinga dret a limitar l'accés, de l'administrador de la infraestructura ferroviària o de l'empresa ferroviària que execute el contracte de servici públic, efectuarà una anàlisi econòmica objectiva i de criteris predefinitos.

Les autoritats competents i les empreses ferroviàries que presten els servicis públics hauran de facilitar al Comitè de Regulació Ferroviària la informació suficient per a prendre una decisió.

El Comitè estudiarà la informació facilitada, consultarà totes les parts interessades i els comunicarà la seua decisió motivada en un termini de dos mesos a partir de la recepció de tota la informació pertinent. El Comitè exposarà els motius de la seua decisió i precisarà dins de quin termini i en quines condicions les autoritats competents, l'administrador d'infraestructures ferroviàries, l'empresa ferroviària que execute el contracte de servici públic o l'empresa ferroviària que sol·licite l'accés, podran sol·licitar una revisió de la dita decisió. La decisió tindrà eficàcia executiva, i podrà ser recorreguda davant de la jurisdicció contenciosa administrativa sense perjudi del dret a interposar recurs de reposició.

El candidat que es propose sol·licitar una capacitat d'infraestructura a fi d'explotar un servici internacional de transport de viatgers informarà l'administrador d'infraestructures ferroviàries i el Comitè de Regulació Ferroviària.

A fi de permetre l'avaluació de la finalitat del servici internacional de transport de viatgers entre estacions situades en distints estats membres, així com l'impacte econòmic potencial en els contractes de servici públic en vigor, el Comitè de Regulació Ferroviària vetlarà perquè s'informe l'autoritat competent que haja adjudicat un servici de transport de viatgers per ferrocarril definit en un contracte de servici públic, qualsevol altra autoritat competent interessada que tinga dret a limitar l'accés i les empreses ferroviàries que execute el contracte de servici públic en el trajecte de l'esmentat servici internacional de transport de viatgers.

2. Les empreses ferroviàries que desitgen realitzar transport internacional de viatgers per ferrocarril a partir de l'1 de gener de 2010 podran sol·licitar al Ministeri de Foment, des de l'endemà de la publicació d'esta disposició en el "Boletín Oficial del Estado", la sol·licitud de llicència ferroviària i acompanyar a este efecte la documentació justificativa pertinent.

3. Vigència dels acords marc entre l'administrador d'infraestructures ferroviàries i els candidats:

a) En principi, els acords marc tindran una vigència de cinc anys, renovable per períodes iguals a la vigència inicial. En casos concrets podrà acordar-se un període major o més breu. Tot període superior a cinc anys estarà justificat per l'existència de contractes comercials, inversions especialitzades o riscos.

b) En el cas dels servicis que utilitzen una infraestructura especialitzada que requerisca inversions de gran magnitud i a llarg termini, degudament justificades pel candidat, els acords marc podran tindre un període de vigència de quinze anys.

c) Serà possible un període de vigència superior a quinze anys només en casos excepcionals i, en concret, en cas d'inversions de gran magnitud i a llarg termini, i especialment quan estes siguen objecte de compromisos contractuals que incloguen un pla d'amortització plurianual. En el dit cas, les necessitats del candidat podran requerir que es definisquen amb precisió les característiques de la capacitat –incloent-hi les freqüències, el volum i la qualitat de les franges ferroviàries– que s'adjudicaran al candidat durant la vigència de l'acord marc. En el cas d'infraestructures congestionades, l'administrador d'infraestructures ferroviàries podrà reduir la capacitat reservada quan, almenys en un període d'un mes, esta haja sigut utilitzada per davall de la quota assignada al candidat.

d) No obstant això, a partir de l'1 de gener de 2010 es podrà elaborar un contracte marc inicial amb una vigència de cinc anys, renovable una vegada, en funció de les característiques de capacitat que utilitzen els candidats que exploten els servicis abans de l'1 de gener de 2010, a fi de tindre en compte les inversions particulars o l'existència de contractes comercials.

4. Les resolucions que, en el marc del que s'ha establert anteriorment, siguen dictades pel Comité de Regulació Ferroviària tindran eficàcia executiva i seran vinculants per a les entitats que actuen en l'àmbit ferroviari, i seran directament recurribles davant de la jurisdicció contenciosa administrativa.»

Tres. Es modifica la disposició transitòria segona de la Llei 39/2003, de 17 de novembre, del Sector Ferroviari, amb la redacció següent:

«Podran obtindre, d'acord amb esta llei, assignació de capacitat d'infraestructura, els candidats nacionals d'altres països de la Unió Europea que desitgen prestar servicis de transport ferroviari a Espanya.

En tot cas, les previsions d'esta llei seran aplicables als dits candidats en la data en què expire el termini perquè els estats membres de la Unió Europea liberalitzen, d'acord amb les directives comunitàries, cada tipus de servici.

Es reconeix, així mateix, el dret d'accés a la xarxa ferroviària d'interés general a les empreses ferroviàries que presten servicis de transport internacional combinat de mercaderies.»

Disposició final segona. *Títol competencial.*

Esta llei es dicta a l'empara de les competències que l'article 149.1.6a de la Constitució atribuïx en exclusiva a l'Estat en matèria de legislació mercantil.

Disposició final tercera. *Condicions generals de contractació.*

1. El ministre de Foment, d'acord amb esta llei, podrà establir contractes tipus o condicions generals de contractació per a les distintes classes de transport terrestre, en els quals es determinen els drets i obligacions recíproques de les parts i les altres regles concretes de compliment dels contractes singulars.

2. Les regles dels contractes tipus o condicions generals, quan es referisquen a contractes de transports de mercaderies per carretera o per ferrocarril, o transports de viatgers en ferrocarril o autobús contractats per cotxe complet, incloent-hi, a este efecte, els regulars d'ús especial, seran aplicables en forma subsidiària o supletòria al que lliurement pacten les parts en els corresponents contractes singulars.

3. En els transports de viatgers per carretera en vehicles de turisme, així com en els transports amb autobús o per ferrocarril amb contractació per seient, els contractes tipus o condicions generals de contractació aprovats per l'Administració s'aplicaran amb caràcter imperatiu. Es podran incloure, no obstant això, clàusules annexes als dits contractes tipus que s'apliquen únicament amb caràcter subsidiari o supletori als que pacten les parts.

4. No obstant el que disposen els apartats anteriors, els portadors podran oferir als usuaris condicions més favorables a les establides en els contractes tipus, tenint en este cas, estes últimes, el caràcter de condicions mínimes.

Disposició final quarta. *Modificació de la Llei 20/2007, d'11 de juliol, de l'Estatut del Treball Autònom.*

El segon paràgraf de la disposició transitòria tercera de la Llei 20/2007, d'11 de juliol, de l'Estatut del Treball Autònom, queda redactat de la manera següent:

«El treballador autònom en què concórrega la circumstància de ser econòmicament dependent en el supòsit a què es referix la disposició addicional onze i en el supòsit de l'agent d'assegurances, haurà de comunicar-ho al client respecte al qual adquirisca esta condició, en el termini comprés des de l'entrada en vigor de la present llei fins a un any després de l'entrada en vigor de les esmentades disposicions reglamentàries.»

Disposició final quinta. *Entrada en vigor.*

La present llei entrarà en vigor al cap de tres mesos de ser publicada en el «Boletín Oficial del Estado».

Per tant,
Mane a tots els espanyols, particulars i autoritats, que complisquen esta llei i que la facen complir.

Madrid, 11 de novembre de 2009.

JUAN CARLOS R.

El president del Govern,
JOSÉ LUIS RODRÍGUEZ ZAPATERO