

## 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 vegeu i entengueu aquesta Llei.

Sapigueu: Que les Corts Generals han aprovat la Llei següent i jo la sanciono.

#### PREÀMBUL

##### I

La present Llei té per 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, aquesta Llei no estava obligada per la incorporació al dret espanyol de directives comunitàries. Tanmateix, pocs sectors hi ha 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 gairebé sense modificacions des del moment de la promulgació del Codi el 1885, no estava en condicions de donar resposta a les molt canviants necessitats del transport actual. De fet, en la pràctica, aquests preceptes del Codi en la matèria rares vegades eren objecte d'aplicació. I és que el dret contractual del transport ha estat objecte els últims anys d'una actualització que utilitzava una via obliqua, com era la intervenció de l'Administració de l'Estat. Són molts, en efecte, els exemples de normes de control o ordenació del sector del transport que contenien regles de dret privat contractual. Si s'hi afegeixen les condicions generals de la contractació dels transports de mercaderies per carretera establertes pel Ministeri de Foment mitjançant l'Ordre de 25 d'abril de 1997, es comprèn l'afirmació que el dret codificat fos escassament aplicat en la pràctica diària del transport.

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

El primer té a veure amb el transport ferroviari. En efecte, no es pot oblidar 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 requereix un nou marc legal pel que fa a les relacions de dret contractual. És cert que la liberalització, de moment, no arriba a tots els àmbits del transport ferroviari, i que trigarà un temps a materialitzar-se. Però no ho és menys que convé establir un nou marc de relacions contractuals en un entorn d'obertura a la lliure competència.

El segon dels motius té relació amb la reforma que s'està portant a terme en altres sistemes de transport. En efecte, sembla una ocasió magnífica aprofitar l'impuls que ha suposat la tramitació de la Llei general de navegació marítima per emprendre també la reforma del contracte de transport de mercaderies efectuat per altres sistemes, com poden 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, es pot dir que adapta, en substància, 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 aquesta decisió és sense cap dubte la de reconèixer que no són tan diferents, en el moment actual, el transport internacional i el purament intern, al qual van destinats els preceptes de la present Llei.

Ara bé, si es té en compte que aquests convenis són lluny de contenir una regulació completa del contracte de transport, no ha d'estranyar que la Llei no es limiti a incorporar acríticament les solucions contingudes en els esmentats textos, sinó que, en una mesura molt elevada, presenta solucions pròpies a molts dels problemes que ofereix el transport terrestre de mercaderies. Tanmateix, 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'aquelles. És el que passa, per exemple, amb les obligacions de càrrega, estiba, desestiba i descàrrega, contingudes fins ara a la Llei 16/87, de 30 de juliol, d'ordenació dels transports terrestres (LOTT), o amb la responsabilitat per paralització 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 a la Llei.

La Llei opta per regular unitàriament el contracte de transport terrestre de mercaderies en les seves dues variants, per carretera i per ferrocarril. En principi, els preceptes són comuns als dos sistemes, sense perjudici d'oferir solucions específiques per al transport ferroviari de mercaderies en els llocs oportuns, quan és necessari o convenient.

Un aspecte bàsic de la regulació normativa per a les parts, respectant sempre els continguts imperatius i d'ordre públic, és el relatiu a la seva 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, es pot afirmar que la Llei adopta una estructura clàssica d'ordenació de les matèries, actualitzant no obstant algunes de les solucions ofertes. Així, després de la determinació dels subjectes, es regula amb detall tot el que fa referència al condicionament i el lliurament de les mercaderies al portador i a les obligacions de càrrega i estiba. En aquesta matèria no es pot recórrer a l'experiència del conveni CMR, que guarda silenci sobre les operacions esmentades, per la qual cosa la solució que es consagra segueix de prop la que fins ara contenia la LOTT, si bé s'opta per eliminar la dicotomia entre càrrega completa i càrrega fraccionada. En lloc seu, s'estableix una norma específica per als serveis de paqueteria i petits enviaments, i s'atribueixen, en principi, les tasques de càrrega i descàrrega i, en tot cas, les d'estiba i desestiba, al portador.

Per contra, la Llei segueix molt de prop els convenis CMR i CIM pel que fa al dret de disposició sobre les mercaderies, així com pel que fa als impediments al transport i al lliurament i al termini de lliurament. En aquest últim punt, la Llei estableix una solució diferenciada per al transport per carretera i per al transport per ferrocarril. Es tracta d'un dels supòsits concrets en què sembla convenient discriminar i oferir solucions diferents per a un sistema de transport i l'altre.

No troba precedent en els convenis internacionals la regulació legal de l'obligació de pagament del preu del transport. La Llei adopta aquí un plantejament innovador, en el qual sens dubte destaca la responsabilitat subsidiària de pagament que assumeix el carregador en els casos en què es pacti el pagament dels ports pel destinatari. Amb això es busca posar fi a certs abusos de la pràctica comesos en perjudici 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 regular en termes molt diferents 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 seva responsabilitat, es fa referència al fet que el dany o perjudici hagi estat 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 produeixi danys que, sense ser directament estimats, siguin conseqüència necessària de l'acció.

#### IV

No hi ha cap dubte que la determinació dels subjectes del transport ha estat, en dret espanyol, font de continus problemes, tant teòrics com pràctics, propiciats per una defectuosa regulació d'aquestes qüestions. No ha d'estranyar, per tant, que la nova Llei dediqui una atenció especial 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, de clarificar la posició contractual dels transitaris, operadors de transport, agències de transport i altres persones que facin d'intermediàries en el transport, consagrant, en línies generals, la solució que ja ofería la normativa d'ordenació del transport terrestre (i, en última instància, també l'article 379 del Codi de comerç), que obligava els intermediaris a contractar el transport sempre en nom propi i a assumir la posició del portador. D'altra banda, i això constitueix 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 davant de les reclamacions de responsabilitat, cosa que aporta seguretat jurídica en una matèria notablement litigiosa fins ara. Es consagra així definitivament la posició del portador efectiu.

Encara que breu, igualment innovadora resulta la regulació que conté del contracte de transport multimodal, quan un dels sistemes utilitzats sigui el terrestre; es presta una atenció especial a la responsabilitat per danys en les mercaderies i es fixa una solució supletòria per als casos en què no es pugui determinar la fase del trajecte en què van sobrevenir els danys.

El contracte de transport es concebia en el Codi de comerç de 1885 com un contracte viatge, sense tenir 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 porta a terme una pluralitat d'enviaments, en els termes, condicions i periodicitat que les parts acordin. Aquests contractes de transport continuat són reconeguts ara expressament per la Llei, encara que el gruix de la regulació segueixi girant entorn dels contractes que tenen per objecte un enviament concret.

La Llei també incorpora 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

Aquesta Llei també s'ocupa 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 desenvolupament i finalització de les operacions de transport.

#### VI

Finalment, a la disposició final primera d'aquesta Llei, es reforma la Llei 39/2003, de 17 de novembre, del sector ferroviari, per complir els objectius següents:

En primer lloc, omplir una llacuna jurídica en relació amb la infracció dels viatgers sense títol de transport, conducta que avui no té 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 desenvolupament 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 seva utilització; la incorporació d'aquesta directiva al dret intern espanyol és obligatori que es produeixi abans del 4 de juny de 2009, data límit per a la seva 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 davant 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 regeix pels Tractats internacionals vigents a Espanya d'acord amb el seu àmbit respectiu, les normes de la Unió Europea i les disposicions d'aquesta Llei. En el que no estigui previst són aplicables les normes relatives a la contractació mercantil.

#### Article 3. *Naturalesa dispositiva de la normativa.*

Llevat que hi hagi expressa estipulació contrària d'aquesta Llei o de la legislació especial aplicable, les parts poden excloure determinats continguts d'aquesta Llei mitjançant el pacte corresponent. També pot ser així, respecte de les condicions generals dels contractes de transports, quan les seves obligacions resultin més beneficioses per a l'adherent.

#### Article 4. *Subjectes.*

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

2. Portador és qui assumeix l'obligació de realitzar el transport en nom propi amb independència del fet que l'executi pels seus propis mitjans o en contracti la realització amb altres subjectes.

3. Destinatari és la persona a qui el portador ha de lliurar les mercaderies al lloc de destí.

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

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

1. Els contractes de transport de mercaderies es pressuposen formalitzats en nom propi. Excepcionalment es pot al·legar la contractació en nom d'altri quan s'acrediti que així s'havia fet constar de forma expressa i suficient en el moment de contractar, indicant la identitat de la persona en 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 qualssevol altres que contractin habitualment transports o facin d'intermediaris habitualment en la contractació d'aquests, només els poden contractar en nom propi.

3. La relació de les cooperatives de transportistes i societats de comercialització de transport amb el soci transportista que efectivament realitzi el transport es regeix pel que en aquest aspecte determinin els estatuts de cada cooperativa o societat, sense que el que disposen els estatuts esmentats pugui implicar, en cap cas, la inaplicació del que disposa la present Llei en els contractes formalitzats per la cooperativa o societat de què es tracti amb tercers.

Els socis de les cooperatives de treball associat dedicades al transport només poden contractar transports en nom de la cooperativa a la qual pertanyen, i aquesta queda obligada com a portador davant del carregador amb qui aquells contractin.

#### Article 6. *Responsabilitat dels portadors efectius.*

1. El portador que contracti amb el carregador ha de respondre davant d'aquest de la realització íntegra del transport de conformitat amb el que preveu aquesta Llei, tot i que no la porti a terme per si mateix en tot o en part.

2. Quan el portador que hagi contractat directament amb el carregador contracti, al seu torn, la realització efectiva de la totalitat o una part del transport amb un altre portador, queda obligat davant d'aquest com a carregador d'acord amb el que disposa aquesta Llei i el contracte que amb ell hagi formalitzat.

#### Article 7. *Paquets i enviaments.*

1. S'entén per 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 lliuri simultàniament al portador per al seu transport i lliurament a un únic destinatari, des d'un únic lloc de càrrega a un únic lloc de destí.

3. El contracte de transport pot tenir per objecte un sol enviament o una sèrie.

#### Article 8. *Transport continuat.*

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

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

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

Quan s'assumeixi l'obligació de transportar mercaderies en el marc d'una operació logística de contingut més ampli, els drets, obligacions i responsabilitats relatius a l'esmentat transport es regeixen pel que disposa aquesta Llei.

## CAPÍTOL II

### Documentació del contracte

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

1. Qualsevol de les parts del contracte pot exigir a l'altra que s'estengui una carta de port que inclogui les mencions següents:

a) Lloc i data de l'emissió.

- b) Nom i adreça del carregador i, si s'escau, de l'expedidor.
- c) Nom i adreça del portador i, si s'escau, del tercer que rebí les mercaderies per al transport.
- d) Lloc i data de la recepció de la mercaderia pel portador.
- e) Lloc i, si s'escau, data prevista de lliurament de la mercaderia al destí.
- f) Nom i adreça del destinatari, així com eventualment un domicili per 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 que preveu 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'emballatge utilitzat per condicionar els enviaments.
- k) Preu convingut del transport, així com l'import de les despeses previsibles relacionats amb el transport.
- l) Indicació de si el preu del transport el paga el carregador o el destinatari.
- m) Si s'escau, declaració de valor de les mercaderies o d'interès especial en el lliurament, 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 pot contenir qualsevol altra menció que sigui convinguda per les parts en el contracte, com ara:

- a) La referència expressa de prohibició de transbord.
- b) Les despeses que el remitent pren a càrrec seu.
- c) La suma del reemborsament a percebre en el moment del lliurament de la mercaderia.
- d) El valor declarat de la mercaderia i la suma que representa l'interès especial en el lliurament.
- e) Instruccions del remitent al transportista relatives a l'assegurança de les mercaderies.
- f) El termini convingut en el qual el transport ha de ser efectuat.
- g) La llista de documents lliurats al transportista.

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

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

5. Si s'escau, la carta de port ha de contenir qualsevol altra menció que exigeixi 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 negui, l'altra pot considerar que ha desistit del contracte, amb els efectes que, si s'escau, corresponguin de conformitat amb el que disposen els articles 18.2 i 19.1.

7. El carregador i el portador han de respondre de les despeses i perjudicis que derivin de la inexactitud o insuficiència de les dades que els correspongui incloure a la carta de port.

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

1. La carta de port s'ha d'emetre en tres exemplars originals, que han de signar el carregador i el portador.

2. És vàlida la signatura de la carta de port per mitjans mecànics, mitjançant estampació d'un segell, o per qualsevol altre mitjà que sigui adequat, sempre que quedi acreditada la identitat del signant.



3. El primer exemplar de la carta de port es lliura al carregador, el segon viatja amb les mercaderies transportades i el tercer queda en poder del portador.

*Article 12. Documentació del lliurament en destí.*

El destinatari pot exigir que la mercaderia li sigui lliurada juntament amb el segon exemplar de la carta de port. El portador pot exigir al destinatari que li estengui en el seu exemplar de la carta de port, o en un document separat signat per tots dos, un rebut sobre les mercaderies lliurades.

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

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

2. L'omissió d'alguna de les mencions que preveu l'article 10.1 no priva d'eficàcia la carta de port quant a les incloses.

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

1. La carta de port signada per les dues parts dóna fe de la conclusió i del contingut del contracte, així com de la recepció de les mercaderies pel portador, llevat que hi hagi prova en contra.

2. Si no hi ha absència d'anotació a la carta de port, o en un document separat signat pel portador i el carregador o expedidor, de les reserves suficientment motivades del portador, es presumeix que les mercaderies i el seu embalatge estan en l'estat descrit a la carta de port i amb els signes i senyals que s'hi indiquen.

*Article 15. Carta de port emesa electrònicament.*

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

2. En aquest cas, la carta de port ha de consistir en un registre electrònic de dades que puguin ser transformades en signes d'escriptura llegibles.

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

1. El contracte de transport continuat es formalitza per escrit quan ho exigeixi qualsevol de les parts.

2. Aquest contracte serveix de marc a les cartes de port que s'hagin d'emetre per concretar els termes i les condicions de cadascun dels enviaments a què doni lloc.

3. Quan la part contractant requerida a formalitzar per escrit el contracte s'hi negui, l'altra pot considerar que en desisteix, amb els efectes que, si s'escau, corresponguin de conformitat amb el que disposen els articles 18.2 i 19.1.

4. Als efectes del que disposa la normativa reguladora del treball autònom, el contracte de transport continuat formalitzat amb un treballador autònom econòmicament dependent s'ha de formalitzar per escrit i de conformitat amb l'esmentada normativa.

## CAPÍTOL III

### **Contingut del contracte de transport de mercaderies**

*Article 17. Idoneïtat del vehicle.*

El portador ha d'utilitzar un vehicle que sigui adequat per al tipus i circumstàncies del transport que hagi de realitzar, d'acord amb la informació que li subministri el carregador.

Article 18. *Posada a disposició del vehicle.*

1. El portador ha de posar el vehicle a disposició del carregador en el lloc i el temps pactats. Si no es pacta res respecte a l'hora, el portador ha de complir la seva obligació posant el vehicle a disposició del carregador amb antelació suficient perquè pugui ser carregat el dia assenyalat. Si es tracta d'un contracte de transport de mercaderies per carretera, i no se n'ha pactat cap termini, el transportista ha de complir la seva obligació posant a disposició el vehicle per ser carregat abans de les divuit hores del dia assenyalat.

2. Si existeix 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 compleix el termini, el carregador pot desistir de l'expedició de què es tracti i buscar immediatament un altre portador.

Quan el carregador hagi patit perjudicis com a conseqüència de la demora, i aquesta sigui imputable al portador, pot exigir a més la indemnització que sigui procedent.

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

1. El carregador ha de lliurar les mercaderies al portador en el lloc i el temps pactats. En cas d'incompliment, el carregador l'ha d'indemnitzar en la quantia equivalent al preu del transport previst, o bé li ha d'oferir la realització d'un transport de similars característiques que estigui disponible immediatament.

2. Si el carregador només lliura al portador una part de les mercaderies li ha d'abonar, sense perjudici del pagament del preu del transport d'aquesta part, una indemnització igual al preu del transport de la mercaderia no lliurada, o bé oferir-li la immediata realització d'un altre transport de similars característiques 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'aquests, són per compte, respectivament, del carregador i del destinatari, llevat que expressament assumeixi aquestes operacions el portador abans de l'efectiva presentació del vehicle per a la seva càrrega o descàrrega. El mateix règim és aplicable respecte de l'estiba i desestiba de les mercaderies.

2. El carregador i el destinatari han de suportar les conseqüències dels danys derivats de les operacions que els correspongui realitzar de conformitat amb el que assenyala l'apartat anterior.

Tanmateix, el portador ha de respondre dels danys soferts per les mercaderies deguts a una estiba inadequada quan l'operació l'hagi portat a terme el carregador seguint les instruccions del portador.

3. No obstant el que disposen els apartats anteriors, en els serveis de paqueteria i qualssevol altres de similars que impliquin la recollida o repartiment d'enviaments de mercaderies consistents en un reduït nombre de paquets que puguin ser fàcilment manipulats per una persona sense una altra ajuda que les màquines o eines que porti a bord el vehicle utilitzat, les operacions de càrrega i descàrrega, llevat que es pacti una altra cosa, són per compte del portador.

En aquesta classe de serveis, l'estiba i desestiba de les mercaderies correspon, en tot cas, al portador. El portador ha de suportar les conseqüències dels danys causats en les operacions que li correspongui realitzar.

4. El que disposa aquest article no s'aplica quan la normativa reguladora de determinats tipus de transport estableixi específicament una altra cosa.

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

1. Llevat que s'hagi pactat una altra cosa, el carregador ha de condicionar les mercaderies per transportar-les. Els paquets que componen cada enviament han d'estar



clarament identificats i senyalitzats mitjançant els signes corresponents, coincidint amb la descripció d'aquests continguda a la carta de port.

2. Quan la seva naturalesa o les circumstàncies del transport ho exigeixin, les mercaderies han de ser lliurades al portador convenientment condicionades, embalades i, si s'escau, identificades i senyalitzades mitjançant les oportunes marques o inscripcions que avisin del risc que la seva manipulació pugui comportar per a les persones o per a les mateixes mercaderies.

3. El carregador ha de respondre davant el portador dels danys a persones, al material de transport o a altres mercaderies, així com de les despeses ocasionades per defectes en l'emalatge de les mercaderies, llevat que els defectes siguin manifestos o ja coneguts pel portador al moment de fer-se càrrec de les mercaderies i no hagi fet les reserves oportunes.

## Article 22. *Paralitzacions.*

1. Quan el vehicle hagi d'esperar un termini superior a dues hores fins que es conclougi la càrrega i estiba o desestiba i descàrrega, el portador pot exigir al carregador una indemnització en concepte de paralització.

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

3. Llevat que s'hagi pactat expressament una indemnització superior per a aquest supòsit, la paralització del vehicle per causes no imputables al portador, incloses les operacions de càrrega i descàrrega, dóna lloc a una indemnització en la 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 tinguin en compte les dues primeres hores ni es computin més de deu hores diàries per aquest concepte. Quan la paralització del vehicle sigui superior a un dia el segon dia s'ha d'indemnitzar en la quantia equivalent a l'assenyalada per al primer dia incrementada en un 25 per cent. Quan la paralització del vehicle sigui superior a dos dies, el tercer dia i següents s'han d'indemnitzar en la quantia equivalent a l'assenyalada per al primer dia incrementada en un 50 per cent.

## Article 23. *Documentació de la mercaderia.*

1. El carregador ha d'adjuntar a la carta de port o posar a disposició del portador la documentació relativa a la mercaderia que sigui necessària per a la realització del transport i de tots els tràmits que el portador hagi d'efectuar abans de procedir al lliurament en el punt de destí. A aquests efectes, li ha de subministrar la informació necessària sobre la mercaderia i els tràmits indicats.

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

3. El portador ha de respondre de les conseqüències derivades de la pèrdua o mala utilització dels documents. En tot cas, la indemnització a càrrec seu no ha d'excedir la que correspondria en cas de pèrdua de la mercaderia.

## Article 24. *Transport de mercaderies perilloses.*

1. Si el carregador lliura al portador mercaderies perilloses, ha d'especificar la naturalesa exacta del perill que representen, indicant-li les precaucions que ha de prendre. En cas que aquest avís no hagi estat consignat a la carta de port, recau sobre el carregador o destinatari la càrrega de la prova que el portador va tenir coneixement de la naturalesa exacta del perill que presentava el transport de les esmentades mercaderies.

2. El portador que no hagi estat informat de la perillositat de les mercaderies no està obligat a continuar-ne el transport i les pot descarregar, dipositar, neutralitzar-ne el perill, retornar al seu origen o adoptar qualsevol altra mesura que sigui raonable en atenció a les

circumstàncies del cas. El portador ho ha de comunicar immediatament al carregador, el qual ha d'assumir les despeses i danys derivats de tals operacions.

Article 25. *Reconeixement extern.*

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

2. Els defectes apreciats han de ser anotats pel portador a la carta de port, mitjançant la formulació singularitzada de reserves suficientment motivades.

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

Article 26. *Examen de les mercaderies.*

1. Quan existeixin fundades sospites de falsedat al voltant a la declaració del carregador, el portador pot verificar el pes i les mesures de les mercaderies, així com procedir al registre dels paquets. Si la declaració del carregador resulta certa, les despeses derivades d'aquestes actuacions són per compte del portador i, en cas contrari, del carregador.

2. El carregador també pot exigir la realització de totes o alguna d'aquestes comprovacions i el portador hi ha d'accedir amb la condició que el peticionari assumeixi expressament el pagament de les despeses a què donin lloc.

3. Aquest tipus de comprovacions, les ha de portar a terme el portador en presència del carregador o els seus auxiliars. Si no és possible, el reconeixement i registre dels paquets s'ha de fer davant de notari o amb assistència del president de la Junta Arbitral del Transport competent o persona que ell designi.

4. El resultat del reconeixement s'ha de fer constar a la carta de port o mitjançant acta aixecada a l'efecte.

Article 27. *Rebuig de paquets.*

1. El portador pot rebutjar els paquets que es presentin mal condicionats o identificats per al transport, que no vagin acompanyats de la documentació necessària o la naturalesa o característiques dels quals no coincideixin amb les declarades pel carregador. El portador ha de comunicar immediatament al carregador aquest rebuig.

2. De la mateixa manera, el portador pot supeditar l'admissió dels paquets a l'acceptació de les reserves que es proposi 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 lliura al destí, de conformitat amb el que estipula el contracte i les disposicions d'aquesta Llei.

2. El portador assumeix l'obligació de conduir a destí les mercaderies objecte de transport per al seu lliurament al destinatari.

Llevat que s'hagués pactat un itinerari concret, el portador ha 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 hagi assumit amb motiu o ocasió del transport, en els termes i 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 aturi el transport, que torni la mercaderia al seu origen o que la lliuri en un lloc o a un destinatari diferent dels indicats a la carta de port.

2. Tanmateix, aquest dret de disposició correspon al destinatari quan així s'hagi pactat expressament. Si el destinatari exercita aquest dret ordenant lliurar la mercaderia a una altra persona, aquesta, 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 què han de constar les noves instruccions, i rescabalar-lo de les despeses i danys que s'ocasionin per l'execució de tals instruccions.

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

c) Les instruccions no poden tenir com a efecte la divisió de l'enviament.

2. El portador que no executi les instruccions que se li hagin donat en les condicions anteriorment assenyalades, o que les hagi executat sense haver exigint la presentació del primer exemplar de la carta de port, ha de respondre dels perjudicis causats per aquest fet.

3. El dret del carregador regulat en aquest article s'extingeix quan el segon exemplar de la carta de port es lliuri al destinatari o quan aquest reclami el lliurament de la mercaderia o faci ús dels drets que li corresponen en cas de pèrdua o retard del lliurament. A partir d'aquest moment el portador s'ha de sotmetre a les instruccions del destinatari.

## Article 31. *Impediments al transport.*

1. Si el transport de les mercaderies no es pot portar a terme en les condicions que fixa el contracte per causes degudament justificades, el portador ho ha de comunicar al carregador i sol·licitar-li instruccions.

2. A falta d'instruccions, el portador ha de prendre les mesures raonables i proporcionades que consideri adequades per al bon fi de l'operació, inclosa la de restituir les mercaderies al seu lloc d'origen, dipositar-les en un magatzem segur o conduir-les al punt de destí en condicions diferents.

3. Les despeses i els perjudicis derivats de la sol·licitud i execució d'instruccions o, si s'escau, de la falta d'aquestes o del retard en la seva emissió són a compte del carregador, a menys que hi hagi hagut culpa del portador.

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

1. Si, malgrat les mesures que s'hagin pogut adoptar, les mercaderies transportades corren el risc de perdre's o de patir danys greus, el portador ho ha de comunicar immediatament al titular del dret de disposició i sol·licitar-li instruccions.

2. La persona que hagi impartit instruccions ha d'assumir les despeses que derivin de la seva sol·licitud i execució, a menys que hi hagi hagut culpa del portador.

3. El portador pot sol·licitar davant l'òrgan judicial o la Junta Arbitral del Transport competent la venda de la mercaderia sense esperar instruccions, quan així ho justifiqui la naturalesa o l'estat de la mercaderia. El producte de la venda queda a disposició de qui correspongui, amb la deducció prèvia del preu del transport i de les despeses ocasionades.

## Article 33. *Lloc i termini de lliurament de la mercaderia al destinatari.*

1. El portador ha de lliurar la mercaderia transportada al destinatari en el lloc i el termini pactats en el contracte.

Si no hi ha termini pactat, la mercaderia s'ha de lliurar al destinatari dins del termini que raonablement utilitzaria un portador diligent a realitzar el transport, atenent les circumstàncies del cas.

2. En el transport ferroviari, en absència d'acord i sense perjudici del que estableixen els apartats 3 i 4, els terminis de transport no poden 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 pot ampliar el termini de durada del transport en el que és estrictament necessari quan:

a) Els enviaments es transportin per línies amb diferent ample de via, per mar o per carretera quan no existeixi connexió ferroviària.

b) Circumstàncies extraordinàries comportin un augment anormal del trànsit o dificultats anormals d'exploració.

4. El termini de lliurament comença a córrer amb la recepció de les mercaderies per al seu transport. Es prorroga pel temps que les mercaderies estiguin parades per causa no imputable al portador i el còmput se suspèn els dies festius i els inhàbils per circular.

#### Article 34. *Estat de les mercaderies en el moment de lliurament al destinatari.*

1. La mercaderia transportada ha de ser lliurada al destinatari en el mateix estat en què es trobava en ser rebuda pel portador, sense pèrdua ni cap menyscapte, atenent les condicions i la descripció d'aquesta 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 lliurades o a les causes que n'han motivat els danys, poden disposar-ne el reconeixement per un perit designat a aquest efecte per ells mateixos o per l'òrgan judicial o la Junta Arbitral del Transport que correspongui.

3. Quan no es conformin amb el dictamen pericial que, si s'escau, s'hagi realitzat ni transigeixin d'una altra manera les seves diferències, cada una de les parts ha d'usar el seu dret com correspongui.

#### Article 35. *Drets del destinatari.*

1. El destinatari pot exercitar davant el portador els drets derivats del contracte de transport des del moment en què, havent arribat les mercaderies a destí o transcorregut el termini en què haurien d'haver arribat, en sol·liciti el lliurament.

2. El destinatari que es prevalgui del que disposa l'apartat anterior està obligat a fer efectiu el preu del transport i les despeses causades o, en cas de disputa sobre aquests conceptes, a prestar la caució suficient.

#### Article 36. *Impediments al lliurament.*

1. Quan no es realitzi el lliurament perquè el destinatari no es troba en el domicili indicat a la carta de port, perquè no es fa càrrec de la mercaderia en les condicions establertes en el contracte, perquè no realitza la descàrrega quan li correspon fer-ho o perquè es nega a signar el document de lliurament, el portador ho ha de fer saber al carregador en el termini més breu possible i esperar les seves instruccions.

2. Si l'impediment cessa abans que el portador hagi rebut instruccions, ha de lliurar les mercaderies al destinatari, i notificar-ho immediatament al carregador.

3. El portador té dret a exigir al carregador el pagament de les despeses i perjudicis que li ocasionin la petició i execució d'instruccions, així com el retard o la falta d'instruccions, llevat que les despeses siguin causades per culpa seva.

4. Si sorgeixen impediments al lliurament després que el destinatari hagi donat ordre de lliurar les mercaderies a una tercera persona en l'exercici del seu dret de disposició, el destinatari substitueix el carregador i el tercer el destinatari als efectes del que disposa aquest article.

5. Si no fos possible per al transportista sol·licitar noves instruccions al carregador, o si les instruccions no són impartides per aquest en el termini acordat per les parts, el transportista pot procedir de conformitat amb el que estableix l'article 44 de la present Llei.

#### Article 37. *Pagament del preu del transport.*

1. Quan no s'hagi pactat res expressament, s'entén que l'obligació del pagament del preu del transport i altres despeses correspon al carregador.

2. Quan s'hagi pactat el pagament del preu del transport i les despeses pel destinatari, aquest assumeix l'obligació en acceptar les mercaderies.

No obstant això, el carregador ha de respondre subsidiàriament en cas que el destinatari no pagui.

#### 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'hagi pactat expressament una altra cosa per escrit, quan el preu del gasoil hagi augmentat entre el dia de la formalització del contracte i el moment de realitzar-se el transport, el portador pot incrementar en la seva factura el preu inicialment pactat en la quantia que resulti d'aplicar els criteris o fórmules que, en cada moment, tingui establerts l'Administració en les corresponents condicions generals de contractació del transport de mercaderies per carretera.

Aquests criteris o fórmules s'han de basar en la repercussió que la partida de gasoil tingui sobre l'estructura de costos dels vehicles de transport de mercaderies.

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

3. Els criteris o fórmules assenyalats són d'aplicació automàtica sempre que el preu del gasoil hagi experimentat una variació igual o superior al 5 per cent, llevat que, expressament i per escrit, s'hagi pactat una altra cosa diferent prèviament o simultàniament a la formalització del contracte.

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

4. El pacte en contra es considera nul en tots els casos en què tingui un contingut clarament abusiu en perjudici del portador i no té efecte quan estigui contingut en unes condicions generals respecte de les quals la part que no les ha proposat només pugui mostrar-hi l'acceptació o rebuig global.

#### Article 39. *Obligació de pagament del preu i les despeses del transport.*

1. Quan no s'hagi pactat una altra cosa, el preu del transport i les despeses exigibles en virtut d'una operació de transport han de ser abonats una vegada complerta l'obligació de transportar i posades les mercaderies a disposició del destinatari.

2. En cas d'execució parcial del transport, el portador només pot exigir el pagament del preu i les despeses en proporció a la part executada, sempre que aquesta reporti algun benefici al deutor.

No obstant això, el portador conserva el dret al cobrament íntegre quan la inexecució s'hagi degut a causes imputables al carregador o al destinatari.

3. En els contractes de transport continuat, si les parts haguessin acordat el pagament periòdic del preu del transport i de les despeses relatives als enviaments successius, el pagament no és 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 és el que resulti usual per al tipus de servei de què es tracti en el moment i lloc en què el portador hagi de rebre les mercaderies. En cap cas es presumeix 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 despeses ocasionades pel transport, el portador es pot negar a lliurar les mercaderies a menys que se li garanteixi el pagament mitjançant caució suficient.

2. Quan el portador retingui les mercaderies, ha de sol·licitar a l'òrgan judicial o a la Junta Arbitral del Transport competent el dipòsit d'aquelles i l'alienació de les necessàries per cobrir el preu del transport i les despeses causades, 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 incorre en mora en el termini de trenta dies, en els termes previstos a la Llei 3/2004, de 29 de desembre, per la qual s'estableixen 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 presti a dubte, així com en tots els casos d'autofacturació per part de l'obligat al pagament, els trenta dies anteriorment assenyalats es computen des de la data de lliurament de les mercaderies al destí.

3. El pacte en contra es considera nul en tots els casos en què tingui un contingut abusiu en perjudici del portador, de conformitat amb les regles que, a aquest efecte, assenyalen l'article 9 de la Llei 3/2004.

Així mateix, no té efecte el pacte en contra quan estigui contingut en unes condicions generals respecte de les quals la part que no les ha proposat només hi pot mostrar l'acceptació o rebuig global.

#### Article 42. *Lliurament contra reemborsament.*

1. Quan s'hagi pactat que la mercaderia només pot ser lliurada al destinatari a canvi que aquest pagui una quantitat de diners, el portador l'ha de percebre en efectiu o per un altre mitjà expressament autoritzat. Si el destinatari no fa efectiu el reemborsament, és aplicable el que disposa l'article 36 en relació amb els impediments al lliurament.

2. Rebut el reemborsament, el portador ha de lliurar el que ha cobrat al carregador o a la persona designada per aquest en el termini de deu dies, llevat que se n'hagi pactat un altre de més alt.

3. El portador que lliuri la mercaderia sense cobrar la quantitat pactada ha de respondre davant del carregador fins a l'import del reemborsament, sense perjudici del seu dret de repetir contra el destinatari.

4. El lliurament contra reemborsament es pot concertar tant quan sigui el destinatari l'obligat al pagament del preu del transport com quan ho sigui el carregador.

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

1. Els contractes de transport continuat que tinguin un termini de durada determinat s'extingeixen pel seu propi transcurs, llevat que hi hagi pròrroga o renovació. Si no s'ha determinat termini s'entén que han estat pactats per temps indefinit.

2. Els contractes pactats per temps indefinit s'extingeixen mitjançant la denúncia feta de bona fe per qualsevol de les parts, que s'ha de notificar a l'altra per escrit, o per qualsevol



altre mitjà que permeti acreditar la constància de la seva recepció, amb un termini d'antelació raonable, que en cap cas pot ser inferior a trenta dies naturals.

## CAPÍTOL IV

### Dipòsit i alienació de mercaderies

Article 44. *Dipòsit de les mercaderies en els casos d'impediments al transport o al lliurament.*

1. En els casos que preveuen els articles 31 i 36 d'aquesta Llei, el portador pot o bé descarregar immediatament les mercaderies per compte de qui tingui dret sobre aquestes, fent-se càrrec de la custòdia, cas en què es manté el règim de responsabilitat establert en el capítol següent; o bé lliurar les mercaderies en dipòsit a un tercer, cas en què només ha de respondre per culpa en l'elecció del dipositari.

També pot optar per sol·licitar la constitució del dipòsit de la mercaderia davant l'òrgan judicial o la Junta Arbitral del Transport competent. Aquest dipòsit té per al portador els efectes del lliurament, i es considera acabat el transport.

2. En qualsevol dels casos anteriors, el portador pot sol·licitar davant l'òrgan judicial o la Junta Arbitral del Transport competent l'alienació de les mercaderies, sense esperar instruccions del que té dret sobre aquelles, si així ho justifiquen la seva naturalesa perible o l'estat en què es trobin o si les despeses de custòdia són excessives en relació amb el seu valor. Quan no es donin aquestes circumstàncies, el portador només pot 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 resulti proporcionada a les circumstàncies del cas.

3. En el cas del transport de paqueteria o similar en què no s'hagi realitzat declaració de valor, el portador que hagi optat per descarregar la mercaderia pot entendre abandonat el corresponent enviament si, transcorreguts tres mesos des de la data en què per primera vegada va intentar-ne el lliurament al destinatari, no ha rebut instruccions de qui tingués el poder de disposició sobre aquell.

En aquest cas, el portador pot ocupar-lo i procedir a l'alienació de la mercaderia, aplicant el producte de la venda a cobrir el preu i les despeses del transport i les despeses d'emmagatzematge que s'haguessin generat fins a aquell moment. En cas que el valor venal de la mercaderia sigui ínfim, el portador la pot destruir i reclamar contra el carregador l'import total d'allò degut per raó del transport i de l'emmagatzematge. Per a tot això, el portador pot obrir i inspeccionar els paquets el transport dels quals se li hagués encomanat. L'abandonament de l'enviament per part de qui tingués el poder de disposició sobre aquest no ha de perjudicar el portador, que, tant en el cas d'ocupació i alienació com en el de destrucció de l'enviament, queda lliure de qualsevol reclamació formulada per tercers que sostinguin algun dret sobre la mercaderia.

4. En tots els casos que preveu aquest article les mercaderies queden afectes a les obligacions i despeses resultants d'aquestes operacions i del contracte de transport.

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

El producte de la venda de les mercaderies alienades en les condicions que indiquen en els articles 32, 40 i 44 ha de ser posat a disposició del que té dret sobre aquelles, una vegada descomptades les despeses causades i les obligacions que derivin del contracte de transport. Si les quantitats són superiors al producte de la venda, el portador en pot reclamar la diferència.

## CAPÍTOL V

### Responsabilitat del portador

#### Article 46. *Caràcter imperatiu.*

1. Les disposicions d'aquest capítol tenen caràcter imperatiu.
2. Les clàusules contractuals que pretenguin reduir o disminuir el règim de responsabilitat del portador previst en aquesta Llei són ineficaces i es consideren no posades.

#### Article 47. *Supòsits de responsabilitat.*

1. El portador ha de respondre de la pèrdua total o parcial de les mercaderies, així com de les avaries que pateixin, des del moment de la seva recepció per al transport fins al del lliurament al destí. Així mateix, el portador ha de respondre dels danys derivats del retard en l'execució del transport de conformitat amb el que preveu aquesta Llei.

A aquests efectes, també es consideren mercaderies els contenidors, safates de càrrega o altres mitjans similars d'agrupació de mercaderies utilitzats en el transport quan hagin estat aportats pel carregador.

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

3. El portador ha de respondre dels actes i omissions dels auxiliars, dependents o independents, als serveis dels quals recorri per al compliment de les seves obligacions.

4. Els administradors de la infraestructura ferroviària sobre la qual es realitzi el transport es consideren, a aquests efectes, auxiliars del portador.

#### Article 48. *Causas d'exoneració.*

1. El portador no ha de respondre dels fets esmentats a l'article anterior si prova que la pèrdua, l'avaria o el retard han estat ocasionats per culpa del carregador o del destinatari, per una instrucció d'aquests no motivada, per una acció negligent del portador, per vici propi de les mercaderies o per circumstàncies que el portador no va poder evitar i les conseqüències de les quals no va poder impedir.

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

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

#### Article 49. *Presumpcions d'exoneració.*

1. El portador queda exonerat de responsabilitat quan provi que, ateses les circumstàncies del cas concret, la pèrdua o avaria han pogut resultar, de manera versemblant, d'algun dels riscos següents:

- a) Ús de vehicles oberts i sense vela, quan aquest ús hagi estat convingut o d'acord amb el costum.
- b) Absència o deficiència en l'emalatge de mercaderies, a causa de les quals aquestes queden exposades, per la seva naturalesa, a pèrdues o danys.
- c) Manipulació, càrrega, estiba, desestiba o descàrrega realitzades, respectivament, pel carregador o pel destinatari, o persones que actuïn per compte d'un o l'altre.
- d) Naturalesa de certes mercaderies exposades per causes inherents a aquesta pèrdua total o parcial o avaries, degudes especialment a trencament, floridura, rovellament, 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 que preveu l'article següent.

2. No obstant això, el legítimat per reclamar pot provar que el dany no va ser causat, en tot o en part, per cap d'aquests riscos. Quan resulti provat que el dany va ser parcialment causat per una circumstància imputable al portador, aquest només n'ha de respondre en la mesura que aquesta hagi contribuït a la producció del dany.

#### Article 50. *Transport d'animals vius.*

En els transports d'animals vius el portador tan sols pot invocar a favor seu la presumpció d'exoneració de l'article anterior quan provi que, tenint en compte les circumstàncies del transport, ha adoptat les mesures que normalment li incumbeixen i ha seguit les instruccions especials que li puguin haver estat impartides.

#### Article 51. *Transport amb vehicles especialment condicionats.*

Quan el transport hagi estat contractat per realitzar-se per mitjà de vehicles especialment condicionats per controlar la temperatura, la humitat de l'aire o altres condicions ambientals, el portador tan sols pot invocar a favor seu la presumpció que la causa de la pèrdua o avaria va ser la naturalesa de les mercaderies quan provi que ha pres les mesures que li incumbien en relació amb l'elecció, manteniment i ús de les instal·lacions del vehicle, i que s'ha sotmès a les instruccions especials que, si s'escau, li hagin estat impartides.

#### Article 52. *Indemnització per pèrdues.*

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

#### Article 53. *Indemnització per avaries.*

1. En cas d'avaries, el portador està obligat a indemnitzar la pèrdua de valor que experimentin les mercaderies. La indemnització equival 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 aquestes mateixes mercaderies haurien tingut amb les avaries en idèntic temps i lloc.

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

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

#### Article 54. *Supòsits d'equiparació a pèrdua total.*

1. El destinatari pot refusar fer-se càrrec de les mercaderies quan li sigui lliurada tan sols una part de les que componen l'enviament i provi que no les pot fer servir sense les no lliurades.

2. Idèntic dret assisteix el destinatari en els casos d'avaries, quan aquestes facin que les mercaderies resultin inútils per a la seva venda o consum, atenent la naturalesa i ús corrent dels objectes de què es tracti.

3. També es poden considerar perdudes les mercaderies quan hagin transcorregut vint dies des de la data convinguda per al lliurament sense que aquesta s'hagi efectuat; o, si no hi ha termini, quan hagin 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 determina atenent el preu de mercat o, si no n'hi ha, el valor de mercaderies de la seva mateixa naturalesa i qualitat. En cas que les mercaderies

hagin estat venudes immediatament abans del transport, es presumeix, llevat que hi hagi pacte en contra, que el seu valor de mercat és el preu que apareix a la factura de venda, deduïts el preu i els altres costos del transport que, si s'escau, figurin a l'esmentada factura.

**Article 56. *Indemnització per retard.***

En cas de retard, s'ha d'indemnitzar pel perjudici que es provi que ha ocasionat el retard.

**Article 57. *Límits de la indemnització.***

1. La indemnització per pèrdua o avaria no pot 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 perjudicis derivats de retard no pot excedir el preu del transport.

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

**Article 58. *Reemborsament d'altres despeses.***

1. En cas de pèrdua o avaria total, a més de la indemnització que correspongui, s'han de reintegrar en la seva totalitat el preu del transport i les altres despeses meritades en ocasió d'aquest. Si la pèrdua o avaria és parcial, s'han de reintegrar a prorata.

2. En els dos casos, les despeses de salvament en què hagi incorregut el carregador o destinatari també s'han de reintegrar, sempre que hagin estat raonables i proporcionades.

3. No s'ha de rescabalar per cap altre dany o perjudici.

**Article 59. *Recuperació de les mercaderies perdudes.***

1. El que hagi estat indemnitzat per la pèrdua de les mercaderies pot demanar per escrit, en el moment de rebre la indemnització, que se l'avisí immediatament en cas que reapareguin en el període d'un any. El portador li ha d'estendre un rebut fent constar la seva petició.

2. En el termini de trenta dies des de l'avis, es pot exigir el lliurament de les mercaderies reaparegudes, amb el pagament previ de les quantitats que preveu la carta de port, si n'hi ha, i la restitució de la indemnització rebuda, feta la deducció de les despeses que poden ser objecte de rescabament, tot això sense perjudici del dret a la indemnització per retard en el lliurament d'acord amb aquesta Llei.

3. Si no hi ha petició d'avis o d'instruccions per al lliurament o quan la mercaderia reaparegui al cap d'un any comptat des del pagament de la indemnització, el portador pot disposar lliurement de la mercaderia.

**Article 60. *Reserves.***

1. El destinatari ha de manifestar per escrit les seves reserves al portador o als seus auxiliars descrivint de forma general la pèrdua o avaria en el moment del lliurament. En cas d'avaries i pèrdues no manifestes, les reserves s'han de formular dins dels set dies naturals següents al lliurament.

Quan no es formulin reserves s'ha de presumir, llevat que hi hagi prova en contra, que les mercaderies es van lliurar en l'estat descrit a la carta de port.

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

Si no hi ha acord, poden procedir al reconeixement de les mercaderies de conformitat amb el que disposa l'article 26.3.

3. El retard tan sols dóna lloc a indemnització quan s'hagin dirigit reserves escrites al portador en el termini de vint-i-un dies des de l'endemà del lliurament de les mercaderies al destinatari.

4. Les reserves per pèrdues, avaries o retard que s'hagin d'adreçar al portador es poden fer tant davant d'aquest com davant del portador efectiu, i tenen efecte davant de tots dos. Si les reserves es dirigeixen exclusivament a un dels portadors, aquest està obligat a comunicar-l'hi a l'altre. En cas contrari, aquell ha de respondre davant d'aquest dels danys i perjudicis que li causi la falta de comunicació.

#### Article 61. *Declaració de valor i d'interès especial en el lliurament.*

1. El carregador pot declarar a la carta de port, contra el pagament d'un suplement del preu del transport a convenir amb el portador, el valor de les mercaderies, que ha de substituir el límit d'indemnització previst sempre que sigui superior a aquell.

2. Igualment el carregador pot declarar a la carta de port, contra el pagament d'un suplement del preu del transport a convenir amb el portador, l'import d'un interès especial en el lliurament de les mercaderies, per als casos de pèrdua, avaria o retard del lliurament. La declaració permet reclamar, amb independència de la indemnització ordinària, el rescabament dels perjudicis que provi el titular de les mercaderies fins a l'import de l'interès especial declarat.

3. Sense perjudici del que disposen els apartats anteriors, les parts del contracte de transport poden acordar l'augment del límit d'indemnització que preveu l'article 57.1. L'acord dóna dret al portador a reclamar un suplement del port, a convenir entre les parts.

#### Article 62. *Pèrdua del benefici de limitació.*

No s'apliquen les normes del present capítol que excloquin o limitin la responsabilitat del portador o que inverteixin la càrrega de la prova, quan el dany o perjudici hagi estat 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 produeixi danys que, sense ser directament estimats, siguin conseqüència necessària de l'acció.

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

El règim de responsabilitat previst en aquest capítol és aplicable a tota acció que persegueixi una indemnització per danys i perjudicis derivats del transport, amb independència de quin sigui el procediment a través del qual s'exerciti o el seu fonament contractual o extracontractual, tant si es fa valer davant el portador com si es dirigeix contra els seus auxiliars.

## CAPÍTOL VI

### **Portadors successius**

#### Article 64. *Contracte amb portadors successius.*

1. Quan diversos portadors s'obliguin 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 han de respondre de l'execució íntegra d'aquest, d'acord amb les disposicions de la carta de port.

2. El segon i els subsegüents portadors queden obligats en aquests termes a partir del moment en què el portador precedent els faci lliurament material de les mercaderies i de la carta de port, en què s'ha d'haver fet constar el seu nom i domicili, i hagin lliurat a aquell un rebut signat i datat on consti la seva acceptació d'aquestes dues.

3. Quan el portador que rebí les mercaderies d'un altre de precedent consideri necessari formular alguna reserva, l'ha de fer constar en el segon exemplar de la carta de port, així com en el rebut en què consti la seva acceptació.

**Article 65. *Exercici de reclamacions.***

En el supòsit de l'article anterior, les accions derivades del contracte únicament es poden dirigir contra el primer portador, contra l'últim o contra el que hagi executat la part del transport en el curs del qual s'ha produït el fet en què es fonamenta l'acció. Aquest dret d'opció s'extingeix des del moment en què el demandant exerciti la seva acció contra un d'ells. L'acció es pot interposar contra diversos portadors a la vegada.

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

1. El portador que s'hagi vist obligat a pagar una indemnització en virtut del que disposen els articles 64 i 65 té dret a repetir pel principal, interessos i despeses contra la resta dels portadors que hagin participat en l'execució del contracte; el cost de la indemnització s'imputa de conformitat amb les regles següents:

a) Quan el fet causant del dany sigui imputable a un únic portador, aquest ha de suportar el cost total de la indemnització.

b) Quan el fet causant del dany sigui imputable a diversos portadors, cadascun d'ells ha de suportar una part del cost de la indemnització proporcional a la seva quota de responsabilitat; si no es pot valorar la responsabilitat, el cost es reparteix en proporció al preu que a cadascun li correspongui pel transport.

c) Si no es pot determinar qui són els portadors responsables, el cost de la indemnització es reparteix entre tots els que hagin intervingut en el transport de forma proporcional al preu que correspongui per aquest.

d) Si un dels portadors obligat a assumir totalment o parcialment el cost de la indemnització és insolvent, la part que li correspongui i que no hagi estat pagada es reparteix entre els altres obligats en proporció a la seva participació en el preu del transport.

2. El portador contra el qual s'exerciti el dret de repetició no pot formular protesta o promoure discussió pel fet que el portador contra el qual es va presentar la reclamació hagi pagat la indemnització quan aquesta hagi estat fixada per decisió judicial o arbitral i se l'hagi informat degudament del procés i del seu dret a intervenir-hi.

## CAPÍTOL VII

### Transport multimodal

**Article 67. *Definició.***

Als efectes d'aquesta Llei, es denomina multimodal el contracte de transport formalitzat pel carregador i el portador per traslladar mercaderies per més d'un sistema de transport, un dels quals ha de ser terrestre, amb independència del nombre de portadors que intervinguin en l'execució.

**Article 68. *Regulació.***

1. El contracte de transport multimodal es regeix per la normativa pròpia de cada sistema, com si el portador i el carregador haguessin formalitzat un contracte de transport diferent per a cada fase del trajecte.

2. La protesta per pèrdues, avaries o retard es regeix per les normes aplicables al sistema de transport en què es realitzi o s'hagi de realitzar el lliurament.

3. Quan no es pugui determinar la fase del trajecte en què van sobrevenir els danys, la responsabilitat del portador es decideix d'acord amb el que estableix la present Llei.



Article 69. *Normes aplicables a casos especials.*

1. Quan s'hagi pactat la realització del transport per dos o més sistemes determinats i en l'operació se n'utilitzi només un o bé un altre o altres de diferents dels acordats, s'ha d'aplicar el règim de responsabilitat del portador corresponent a aquell sistema de transport d'entre els contractats que sigui més beneficiós per al perjudicat.

2. Així mateix, quan s'hagi contractat un transport terrestre i es realitzi per un altre o altres sistemes diferents, s'ha d'aplicar el règim de responsabilitat corresponent a aquell sistema de transport, el terrestre o l'efectivament utilitzat, que resulti més beneficiós per al perjudicat.

3. En els casos en què el contracte no especifiqui el sistema de transport i aquest s'executi per via terrestre, s'han d'aplicar les normes corresponents al sistema esmentat. Quan en idèntic cas el transport es realitzi per diversos sistemes, un dels quals sigui terrestre, s'han d'aplicar les normes que estableix aquesta Llei.

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

1. Les normes sobre responsabilitat d'aquesta Llei s'apliquen al conjunt del transport encara que durant l'execució el vehicle de transport per carretera, el remolc o el semiremolc siguin transportats per un sistema diferent, sempre que les mercaderies no hagin estat transbordades. A aquests efectes no es tenen 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 produeixin durant una fase del transport diferent de la carretera, per fets que només s'han pogut donar en ocasió del transport a través d'aquest altre sistema, i que no han estat degudes a un acte o omissió del portador per carretera, la responsabilitat d'aquest últim es regeix per les regles imperatives aplicables al sistema de transport en què s'hagi 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, béns i els seus complementos procedents d'habitatges o amb destinació a habitatges, 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 trobin fins a situar-los a l'habitatge, local o centre de treball de destí. La resta de les operacions, com la preparació, muntatge o desmuntatge, embalatge, desembalatge i altres de complementàries, queden a la voluntat contractual de les parts contractants.

Article 72. *Regulació.*

El contracte de mudança està sotmès a les normes aplicables al sistema de transport que s'utilitzi en el que no s'oposin al que estableix aquest capítol.

Article 73. *Documentació del contracte de mudança.*

1. Abans de començar la mudança, el portador està obligat a presentar un pressupost escrit al carregador on constin els serveis a prestar, el seu cost, el cost del pressupost i el preu total de la mudança, especificant, si s'escau, si les despeses que generin els tràmits administratius o dels permisos que calgui sol·licitar hi estan inclosos o no. Una vegada acceptat pel carregador, el pressupost fa prova de l'existència i contingut del contracte.

2. A falta d'un document on s'indiquin els béns objecte de la mudança, les parts es poden exigir mútuament, abans de començar el trasllat, la realització i acceptació d'un inventari dels esmentats béns.

3. Quan la part contractant requerida a realitzar o acceptar un inventari dels béns s'hi negui, l'altra pot considerar que desisteix del contracte, amb els efectes que, si s'escau, corresponguin 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 pacti el contrari, són a compte del portador. En els mateixos termes, està obligat a muntar, desmuntar, embalar, desembalar i col·locar al lloc que se li indiqui els béns objecte de la mudança.

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

3. El portador ha d'informar, si s'escau, el carregador sobre les normes administratives que siguin aplicables al trasllat pactat, però no està obligat a comprovar si els documents posats a la seva disposició són correctes i complets.

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

No és aplicable la limitació de responsabilitat del portador assenyalada a l'article 76 quan aquest incompleixi l'obligació d'informació ressenyada anteriorment.

#### Article 75. *Presumpcions d'exoneració.*

1. Sense perjudici del que disposa l'article 48, el portador queda exonerat de responsabilitat quan provi que la pèrdua o avaria dels béns objecte de la mudança ha pogut resultar versemblantment d'algun dels riscos següents:

- a) Deficiències en l'embalatge o marcatge dels béns realitzat pel carregador.
- b) La manipulació efectuada pel carregador.
- c) Càrrega o descàrrega de béns la dimensió o pes dels quals no sigui adequat per als mitjans de transport acordats, sempre que el portador hagi avisat el carregador del risc de danys i aquest hagi 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 legítimat per reclamar pot provar que el dany no va ser causat, en tot o en part, per cap de tals riscos. Quan resulti provat que el dany va ser parcialment causat per una circumstància imputable al portador, aquest només n'ha de respondre en la mesura que aquesta hagi contribuït a la producció del dany.

#### Article 76. *Límits d'indemnització.*

1. La responsabilitat del portador per danys o pèrdua dels béns transportats no pot 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. Aquesta limitació de la responsabilitat no és aplicable als danys que, en ocasió de la mudança, puguin patir béns del carregador diferents dels transportats.

#### Article 77. *Reserves.*

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

2. El que disposa l'apartat anterior no s'aplica quan el destinatari sigui un consumidor i el portador no l'hagi informat per escrit, de forma clara i destacada, abans del lliurament,

sobre la forma i terminis en què ha de manifestar les reserves així com de les conseqüències de la seva absència.

## CAPÍTOL IX

### Prescripció d'accions

#### Article 78. *Caràcter imperatiu.*

Les normes d'aquest capítol tenen caràcter imperatiu.

#### Article 79. *Terminis generals.*

1. Les accions a què pugui donar lloc el transport que regula aquesta Llei prescriuen en el termini d'un any. Tanmateix, en cas que les accions derivin d'una actuació dolosa o amb una infracció conscient i voluntària del deure jurídic assumit que produeixi danys que, sense ser directament estimats, siguin conseqüència necessària de l'acció, el termini de prescripció és de dos anys.

2. El termini de prescripció es comença a comptar:

a) En les accions d'indemnització per pèrdua parcial o avaria en les mercaderies o per retard, des del seu lliurament al destinatari.

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

c) En tots els altres casos, inclosa la reclamació del preu del transport, de la indemnització per paralitzacions o derivada del lliurament contra reemborsament i d'altres despeses del transport, transcorreguts tres mesos a partir de la formalització del contracte de transport o des del dia en què l'acció es pogués exercitar, si és posterior.

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

Sense perjudici d'això, la reclamació per escrit suspèn la prescripció, i se'n reprèn el còmput només a partir del moment en què el reclamat rebutgi la reclamació per escrit i torni els documents que, si s'escau, van acompanyar la reclamació. Una reclamació posterior que tingui el mateix objecte no suspèn novament la prescripció. En el cas d'acceptació parcial de la reclamació, la prescripció es reprèn respecte de la part encara 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 invoqui.

4. Entre portadors, la prescripció de les accions de tornada es comença a comptar a partir del dia en què s'hagi dictat una sentència o laude arbitral ferm que fixi la indemnització a pagar segons el que disposa aquesta Llei, i si no existeix tal sentència, a partir del dia en què el portador reclamant va efectuar el pagament.

#### Disposició addicional primera. *Transport fluvial.*

Mentre no es reguli per llei especial el contracte de transport fluvial de mercaderies, aquest queda sotmès 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'obligui a transportar a bord del vehicle qualsevol objecte que no tingui relació directa amb cap dels viatgers que ocupen plaça en el vehicle, l'esmentat transport es regeix per les normes d'aquesta Llei.

Disposició addicional tercera. *Transports postals.*

La contractació dels serveis de recollida, transport i distribució d'enviaments postals en el marc del servei postal universal es regeix per les normes reguladores del sector postal i, en el que aquestes no preveuen, per la present Llei.

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

En l'aplicació de les causes i presumpcions d'exoneració que preveu aquesta Llei, en el contracte d'auxili i rescat a la carretera s'ha de tenir en compte la concurrència de circumstàncies d'urgència, protecció de la seguretat viària i restabliment del trànsit.

Disposició addicional cinquena. *Transport realitzat amb bicicleta.*

Mentre no es dictin disposicions reguladores del contracte de transport realitzat mitjançant la utilització de bicicleta, aquest queda subjecte a les normes contingudes a la present Llei que li siguin aplicables.

Disposició addicional sisena. *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 Acord del Consell de Ministres, atenent les especials característiques del transport ferroviari i la progressiva adaptació dels agents que hi intervenen, es poden adoptar 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 norma esmentada s'imposen a les empreses ferroviàries i als administradors d'infraestructura ferroviària.

Disposició transitòria única. *Contractes preexistents.*

Queda regulada sota els termes d'aquesta Llei l'execució de tots els contractes que comencin a partir de l'u de gener de l'any següent al de l'entrada en vigor d'aquesta norma, encara que s'haguessin formalitzat amb anterioritat.

Disposició derogatòria única. *Derogacions i vigències.*

1. Queden derogades les disposicions següents:

- a) Els articles 349 a 379, tots dos inclusivament i, en el que afectin 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'oposin al que disposa aquesta Llei.
- c) Totes les normes del mateix rang o inferior que s'oposin a aquesta Llei.

2. En el que no s'oposin al que disposa aquesta Llei, es declaren vigents les condicions generals de contractació dels transports de mercaderies per carretera, aprovades per l'Ordre del Ministeri de Foment de 25 d'abril de 1997, modificada per l'Ordre FOM/2184/2008, de 23 de juliol. L'esmentada Ordre ministerial s'ha d'adaptar al contingut de la present Llei en el termini de dotze mesos a partir de la seva 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 resulti insuficient en funció de les característiques del viatge i condicions generals de contractació establertes que siguin aplicables, així com l'ús indegut del títol que es posseeixi o viatjar en llocs diferents dels habilitats per als viatgers.»

Dos. S'afegeix una nova disposició addicional desena a la Llei 39/2003, de 17 de novembre, del sector ferroviari, amb la redacció següent:

«Disposició addicional desena de la Llei 39/2003, de 17 de novembre, del sector ferroviari. *Serveis internacionals de transport ferroviari de viatgers. Acords marc.*

1. A partir de l'1 de gener de 2010 les empreses ferroviàries tenen lliure accés a la Xarxa Ferroviària d'Interès General per a l'explotació de serveis internacionals de transport de viatgers. Per a la realització dels esmentats serveis de transport és necessari haver obtingut la corresponent llicència d'empresa ferroviària atorgada per l'autoritat competent d'un Estat membre de la Unió Europea. A aquest efecte s'entén per servei internacional de transport de viatgers, el servei de transport de viatgers en què el tren travessi almenys una vegada la frontera d'Espanya i el principal objecte del qual sigui transportar viatgers entre estacions situades en estats membres diferents; el tren pot formar-se i/o dividir-se, i les diferents parts que el constitueixin poden tenir procedències i destins diferents, sempre que tots els cotxes travessin almenys una frontera. S'entén per trànsit el pas a través del territori espanyol que s'efectua sense que es recullin o es deixin viatgers i/o sense que hi hagi càrrega o descàrrega de mercaderies.

A partir de la data indicada no és aplicable al transport internacional de viatgers el règim sobre gestió del transport ferroviari de viatgers que estableix la disposició transitòria tercera d'aquesta Llei.

Durant la realització dels serveis internacionals de transport de viatgers les empreses ferroviàries poden recollir i deixar viatgers en qualsevol de les estacions situades a 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 hagi determinat prèviament que el principal objecte del servei internacional de transport ferroviari de viatgers que es pretengui 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 ha de determinar, prèviament, si l'equilibri econòmic d'un contracte de servei públic ferroviari preexistent es pot veure compromès quan les estacions espanyoles en què es pretengui prendre i deixar viatgers estiguin afectades per la realització del servei internacional de transport ferroviari de viatgers projectat.

Amb aquesta finalitat, el Comitè de Regulació Ferroviària, a petició prèvia de l'òrgan que hagi adjudicat el contracte de servei públic, de qualsevol altra autoritat competent interessada que tingui dret a limitar l'accés, de l'administrador de la infraestructura ferroviària, o de l'empresa ferroviària que executi el contracte de servei públic, n'ha d'efectuar una anàlisi econòmica objectiva i de criteris predefinits.

Les autoritats competents i les empreses ferroviàries que prestin els serveis públics han de facilitar al Comitè de Regulació Ferroviària la informació suficient per prendre una decisió.

El Comitè ha d'estudiar la informació facilitada, consultar totes les parts interessades i comunicar-los la seva decisió motivada en un termini de dos mesos a partir de la recepció de tota la informació pertinent. El Comitè ha d'exposar els motius de la seva decisió i precisar dins de quin termini i sota quines condicions les autoritats competents, l'administrador d'infraestructures ferroviàries, l'empresa ferroviària que executi el contracte de servei públic, o l'empresa ferroviària que sol·liciti l'accés, poden sol·licitar una revisió de l'esmentada decisió. La decisió té eficàcia executiva, i pot ser objecte de recurs davant la jurisdicció contenciosa administrativa sense perjudici del dret a interposar-hi recurs de reposició.

El candidat que es proposi sol·licitar una capacitat d'infraestructura amb la finalitat d'explotar un servei internacional de transport de viatgers n'ha d'informar l'administrador d'infraestructures ferroviàries i el Comitè de Regulació Ferroviària.

Amb la finalitat de permetre l'avaluació de la finalitat del servei internacional de transport de viatgers entre estacions situades en diferents estats membres, així com l'impacte econòmic potencial en els contractes de servei públic en vigor, el Comitè de Regulació Ferroviària ha de vetllar perquè se n'informi l'autoritat competent que hagi adjudicat un servei de transport de viatgers per ferrocarril definit en un contracte de servei públic, qualsevol altra autoritat competent interessada que tingui dret a limitar l'accés i les empreses ferroviàries que executin el contracte de servei públic en el trajecte de l'esmentat servei internacional de transport de viatgers.

2. Les empreses ferroviàries que vulguin realitzar transport internacional de viatgers per ferrocarril a partir de l'1 de gener de 2010 poden sol·licitar al Ministeri de Foment, des de l'endemà de publicació d'aquesta disposició en el «Butlletí Oficial de l'Estat», la sol·licitud de llicència ferroviària adjuntant-hi a aquest 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 tenen una vigència de cinc anys, renovable per períodes iguals a la vigència inicial. En casos concrets es pot acordar un període més llarg o més breu. Tot període superior a cinc anys està justificat per l'existència de contractes comercials, inversions especialitzades o riscos.

b) En el cas dels serveis que utilitzin una infraestructura especialitzada que requereixi inversions de gran magnitud i a llarg termini, degudament justificades pel candidat, els acords marc poden tenir un període de vigència de quinze anys.

c) És 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 aquestes siguin objecte de compromisos contractuals que incloguin un pla d'amortització plurianual. En aquest cas, les necessitats del candidat poden requerir que es defineixin amb precisió les característiques de la capacitat –amb inclusió de les freqüències, el volum i la qualitat de les franges ferroviàries– que s'han d'adjudicar al candidat durant la vigència de l'acord marc. En el cas d'infraestructures congestionades, l'administrador d'infraestructures ferroviàries pot reduir la capacitat reservada quan, en un període d'almenys un mes, aquesta hagi estat utilitzada per sota de la quota assignada al candidat.

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

4. Les resolucions que, en el marc del que s'ha establert anteriorment, siguin dictades pel Comitè de Regulació Ferroviària tenen eficàcia executiva i són vinculants per a les entitats que actuïn en l'àmbit ferroviari; aquestes poden ser directament objecte de recurs davant 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:

«Poden obtenir, d'acord amb aquesta Llei, assignació de capacitat d'infraestructura, els candidats nacionals d'altres països de la Unió Europea que vulguin prestar serveis de transport ferroviari a Espanya.

En tot cas, les previsions d'aquesta Llei són aplicables als referits candidats en la data que expiri el termini perquè els estats membres de la Unió Europea liberalitzin, d'acord amb les directives comunitàries, cada tipus de servei.



Es reconeix, així mateix, el dret d'accés a la Xarxa Ferroviària d'interès General a les empreses ferroviàries que prestin serveis de transport internacional combinat de mercaderies.»

Disposició final segona. *Títol competencial.*

Aquesta Llei es dicta a l'empara de les competències que l'article 149.1.6a de la Constitució atribueix 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 aquesta Llei, pot establir contractes tipus o condicions generals de contractació per a les diferents classes de transport terrestre, en què es determinin els drets i les 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 refereixin a contractes de transports de mercaderies per carretera o per ferrocarril, o transports de viatgers en ferrocarril o autobús contractats per cotxe complet, incloent, a aquest efecte, els regulars d'ús especial, són aplicables en forma subsidiària o supletòria a les que lliurement pactin les parts en els corresponents contractes singulars.

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

4. No obstant el que disposen els apartats anteriors, els portadors poden oferir als usuaris condicions més favorables a les establertes en els contractes tipus, que en aquest cas tenen 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 qui es doni la circumstància de ser econòmicament dependent en el supòsit a què es refereix la disposició addicional onzena i en el supòsit de l'agent d'assegurances, ho ha de comunicar al client respecte al qual adquireixi aquesta condició, en el termini comprès des de l'entrada en vigor de la present Llei fins a un any després de l'entrada en vigor de les disposicions reglamentàries esmentades.»

Disposició final cinquena. *Entrada en vigor.*

La present Llei entra en vigor al cap de tres mesos de la publicació en el «Butlletí Oficial de l'Estat».

Per tant,  
Mano a tots els espanyols, particulars i autoritats, que compleixin aquesta Llei i que la facin complir.

Madrid, 11 de novembre de 2009.

JUAN CARLOS R.

El president del Govern,  
JOSÉ LUIS RODRÍGUEZ ZAPATERO