

CONTRATO DE TRANSPORTE NACIONAL DE MERCANCIAS CONDICIONES GENERALES DE CONTRATACIÓN.

PARTE 2 DE 3 . CONTENIDO DEL CONTRATO

Alfonso Cabrera Cánovas
alfonsoprofesor@yahoo.es

DOCUMENTO DE CONTROL DE TRANSPORTE DE MERCANCIAS POR CARRETERA

Orden FOM/238/2003, de 31 de enero

CONTRATO MERCANTIL DE TRANSPORTE DE MERCANCIAS POR CARRETERA



1 Cargador o remitente (nombre, domicilio y CIF/NIF)	El presente contrato se regirá en lo no previsto expresamente en el mismo por las Condiciones Generales de Contratación aprobadas por el Ministerio de Fomento (art. 13.5 Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres).
2 Consignatario o destinatario (nombre, domicilio y CIF/NIF)	14 Porteador (transportista u operador de transportes que ha contratado directamente con el cargador) (nombre, domicilio y CIF/NIF) 15 Porteadores sucesivos (nombre, domicilio y CIF/NIF)
3 Lugar de entrega de la mercancía (localidad)	
4 Lugar y fecha de carga de la mercancía (lugar, fecha) 5 Documentos anexos	16 Reservas y observaciones del porteador

*Ley 16/1987, de 30 de julio,
de Ordenación de
los Transportes Terrestres*

6 Descripción de la mercancía (cantidad, características, marcas, números u otras marcas o signos que identifiquen los bultos) 7 Número de bultos 8 Clase de embalaje 9 Naturaleza de la mercancía 10 Peso bruto, kg. 11 Volumen m³

2.9. CONTRATO DE TRANSPORTE NACIONAL DE MERCANCÍAS.
CONDICIONES GENERALES DE CONTRATACIÓN.

2. CONTENIDO

DEL

CONTRATO

2.1A 2.35.

2.9. CONTRATO DE TRANSPORTE NACIONAL DE MERCANCÍAS.
CONDICIONES GENERALES DE CONTRATACIÓN.

2.1 Preciodel transporte.-

Libres.

Esta condición ha sido modificada en 2 ocasiones en los últimos años. Se modificó por la Orden MFOM 3947/2005 para permitir actualizar los precios de transporte ante subidas del coste de combustible y recientemente por la Orden FOM 2184/2008 de 23 de Julio (BOE de 25) consecuencia de los acuerdos de 11 de Junio (movilizaciones del sector).

ACTUALIZACION
MEDIANTE Orden
2184 / 2008

La Orden 2184/2008

**actualizalas cláusulas 2.1
y 2.3. La 2.1 queda así:**

**“Salvo que las partes
hayan pactado otro
distinto mediante contrato
o carta de porte el precio a
aplicar a un servicio será el
usual para el lugar y
momento en que el
porteador reciba las
mercancías.**

apartado 1.6 se determina revisar la orden ministerial que regula el régimen de autorizaciones de transporte de viajeros por carretera, «a fin de permitir la aportación de la autorización de transporte al capital de una persona jurídica en la que se integre el anterior titular de la autorización, ya se trate de una sociedad unipersonal o pluripersonal, así como que los herederos del anterior titular de la autorización que no deseen continuar en la actividad puedan transmitirla sin necesidad de haber sido ellos mismos titulares de aquélla durante un tiempo determinado».

En su virtud, visto el Acuerdo del Consejo de Ministros de 3 de junio de 2008, oídos el Comité Nacional del Transporte por Carretera y el Consejo Nacional de Transportes Terrestres, así como los órganos competentes en materia de transportes de las Comunidades Autónomas y las Ciudades de Ceuta y Melilla, y de conformidad con la autorización contenida en la disposición adicional décima del Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, dispongo:

Artículo único. *Modificación de la Orden del Ministerio de Fomento de 23 de julio de 1997, en materia de autorizaciones de transporte discrecional y privado complementario de viajeros en autobús.*

Se modifica el artículo 20, el cual queda redactado de la siguiente forma:

Artículo 20. *Transmisibilidad de las autorizaciones.*

12719 *ORDEN FOM/2184/2008, de 23 de julio, por la que se modifica la Orden de 25 de abril de 1997, del Ministerio de Fomento, por la que se establecen las condiciones generales de contratación de los transportes de mercancías por carretera.*

La Orden de 25 de abril de 1997 estableció las condiciones generales de contratación de los transportes de mercancías por carretera, en ejecución de las facultades atribuidas al Ministro de Fomento por el artículo 24.2 de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres y el artículo 13 de su Reglamento, aprobado por Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre.

A tenor de lo que se dispone en los referidos preceptos, dichas condiciones resultan aplicables en forma subsidiaria o supletoria a las que libremente pacten las partes de forma escrita en los correspondientes contratos singulares.

Considerando la relevancia que el precio del gasóleo tiene en la determinación de los costes de realización del transporte, y habida cuenta de las continuas subidas que dicho precio viene experimentando de forma acelerada desde hace meses, ha parecido necesario introducir, en dichas condiciones generales, una regla que alcance a suplir la posible imprevisión de las partes al determinar el precio del transporte en relación con la variación que puedan haber experimentado los costes generados por el consumo de combustible entre el momento de celebrar el

Páginas

Archivos adjuntos

Dos. La cláusula 2.1 del anexo A queda redactada del siguiente modo:

«2.1 Precio del transporte.

Salvo que las partes hubieran pactado otro distinto en los términos previstos en la condición 4.1, el precio del transporte será el que resulte usual para el tipo de servicio de que se trate en la plaza y momento en que el porteador haya de recibir las mercancías.

A los efectos señalados en el párrafo anterior, se considerará, salvo prueba en contrario, como precio usual del tipo de transporte de que se trate en la plaza y momento en que el porteador haya de recibir las mercancías el equivalente al coste que para ese tipo de transporte venga determinado en el último Observatorio de Costes publicado por el Ministerio de Fomento.

Sin perjuicio de ello, cuando el precio del gasóleo hubiese aumentado entre el día de celebración del contrato y el momento de realizarse el transporte, el porteador podrá, asimismo, incrementar en su factura el precio inicialmente pactado en la cuantía que resulte de aplicar la fórmula que corresponda de entre las siguientes:

- a) Vehículos con una masa máxima autorizada igual o superior a 20.000 kilogramos, con excepción de los de obras:

$$\Delta P = \frac{G \times P \times 0,3}{100};$$

- b) Vehículos con una masa máxima autorizada supe

El pacto en contrario se co
 aquellos casos en que tenga u
 abusivo en perjuicio del portea
 cuando se contenga en unas cc
 pecto de las que la parte que r
 pueda mostrar su aceptación o r

Asimismo, salvo pacto en c
 forma automática los incremen
 nados por la aplicación de las ante
 ter trimestral en relación con el pi
 en los contratos de duración cor
 porcentaje en que hubiese variad

Las fórmulas anteriormente
 cación con carácter general er
 transporte por carretera, sean cu
 ticas del servicio concretamente
 cía transportada.»

Tres. La cláusula 2.3 del ar
 de la siguiente manera:

«2.3 Exigibilidad del pago c

Salvo que previamente se
 momento anterior o posterior en
 la condición 4.1, cuando el transp
 a porte pagado, el porteador pod
 dor tan pronto como haya realiz
 justificación de la entrega del env

Cuando el transporte se hul
 debido, el porteador podrá exigi
 de hacer entrega del envío al co
 Salvo que expresamente y

El precio usual equivaldrá al coste del servicio según el último Observatorio de Costes del MFOM.

Cuando entre el día de celebración del contrato y el momento de realizarse el transporte el precio del gasóleo hubiese aumentado el porteador podrá incrementar en su factura el precio inicialmente pactado en la cuantía que resulte de aplicar una fórmula según el tipo de vehículo.

Por ej. para vehículos de MMA superior a 20 toneladas:

$\Delta P = G \times P \times 0,3 / 100$; siendo:

ΔP = cantidad en que el transportista podrá incrementar el precio contratado en su factura

G = índice de variación del precio medio del gasóleo publicado por la Admón. entre la fecha de contrato y la de realización del transporte. Se introduce en la fórmula el resultado de $(G-100)$ en número entero, de forma que cuando el índice ha subido incorpora un incremento y si ha descendido incorpora una disminución en la fórmula.

P = precio del transporte establecido al contratar

Páginas

Archivos adjuntos

Dos. La cláusula 2.1 del anexo A queda redactada del siguiente modo:

«2.1 Precio del transporte.

Salvo que las partes hubieran pactado otro distinto en los términos previstos en la condición 4.1, el precio del transporte será el que resulte usual para el tipo de servicio de que se trate en la plaza y momento en que el porteador haya de recibir las mercancías.

A los efectos señalados en el párrafo anterior, se considerará, salvo prueba en contrario, como precio usual del tipo de transporte de que se trate en la plaza y momento en que el porteador haya de recibir las mercancías el equivalente al coste que para ese tipo de transporte venga determinado en el último Observatorio de Costes publicado por el Ministerio de Fomento.

Sin perjuicio de ello, cuando el precio del gasóleo hubiese aumentado entre el día de celebración del contrato y el momento de realizarse el transporte, el porteador podrá, asimismo, incrementar en su factura el precio inicialmente pactado en la cuantía que resulte de aplicar la fórmula que corresponda de entre las siguientes:

- a) Vehículos con una masa máxima autorizada igual o superior a 20.000 kilogramos, con excepción de los de obras:

$$\Delta P = \frac{G \times P \times 0,3}{100};$$

- b) Vehículos con una masa máxima autorizada supe

El pacto en contrario se co
 aquellos casos en que tenga u
 abusivo en perjuicio del portea
 cuando se contenga en unas cc
 pecto de las que la parte que r
 pueda mostrar su aceptación o r

Asimismo, salvo pacto en c
 forma automática los increment
 nados por la aplicación de las ante
 ter trimestral en relación con el pi
 en los contratos de duración cor
 porcentaje en que hubiese variad

Las fórmulas anteriormente
 cación con carácter general er
 transporte por carretera, sean cu
 ticas del servicio concretamente
 cía transportada.»

Tres. La cláusula 2.3 del ar
 de la siguiente manera:

«2.3 Exigibilidad del pago c

Salvo que previamente se
 momento anterior o posterior en
 la condición 4.1, cuando el transp
 a porte pagado, el porteador pod
 dor tan pronto como haya realiz
 justificación de la entrega del env

Cuando el transporte se hul
 debido, el porteador podrá exigi
 de hacer entrega del envío al co
 Salvo que expresamente y

De igual forma el obligado a pagar puede exigir la reducción equivalente.

Estas actualizaciones serán automáticas cuando el precio del gasóleo hubiese experimentado una variación igual o superior al 5%.

Se considerará nulo el pacto contrario que resulte abusivo.

Estas actualizaciones se aplicarán trimestralmente a los contratos de duración continuada.

Caso Práctico.

El transportista TRANSMURCIA, S.A. el pasado mes de Mayo una tarifa unitaria con el cargador EXPORTACOM. S.A. a razón de 1,1 euros por km. con carga para cualquier servicio ya sea nacional o internacional. Determine el precio a aplicar a un servicio de transporte de 2.200 km realizado el 15 de Octubre.

El índice de variación lo publicase manalmente el MFOMen

**[http://www.fomento.es/
MFOM/LANG CASTELLAN
O/DIRECCIONES GENER
ALES/TRANSPORTE POR
CARRETERA/SERVICIOS
TRANSPORTISTA/inc g
asoleo semanal.htm](http://www.fomento.es/MFOM/LANG_CASTELLANO/DIRECCIONES_GENERALES/TRANSPORTE_POR_CARRETERA/SERVICIOS_TRANSPORTISTA/inc_gasoleo_semanal.htm)**

 GOBIERNO DE ESPAÑA
 MINISTERIO DE FOMENTO


- Información general
- Sala de prensa
- Oficina virtual
- Tienda virtual
- Áreas de actividad**
- Planificación y Coordinación Territorial
- Carreteras
- Ferrocarriles
- Aviación Civil
- Marina Mercante
- Transportes por Carretera**
- Comité Nacional del Transporte
- Documentos de interés
- Líneas regulares de transporte de viajeros
- Mercancías peligrosas y perecedoras
- Observatorios
- Seguridad en el transporte
- Servicios al transportista**
- Transporte intermodal
- Transporte internacional de mercancías
- Transporte

Inicio > Transportes por Carretera > Servicios al transportista

Transportes por Carretera

Servicios al transportista

- Asistente para el cálculo de Costes del transporte de mercancías
- Asistente para el cálculo de Costes del transporte de viajeros
- Ayudas a los transportistas
- Código de buenas prácticas
- Contratación de transporte de mercancías
- Exámenes de capacitación profesional
- Incremento de los precios del gasóleo
- Juntas Arbitrales del Transporte
- Observatorios del transporte de mercancías
- Observatorios del transporte de viajeros
- Observatorio social del transporte por carretera
- Préstamos línea ICO

28/10/2008



- Correo
- Imprimir
- Mapa

Información

- Organización y funciones
- Información estadística
- Boletines informativos
- Normativa
- Contratación
- Ayudas y subvenciones
- Descarga de programas

Oficina virtual

- Servicios electrónicos

GOBIERNO DE ESPAÑA MINISTERIO DE FOMENTO
Buscar

- Información general
- Sala de prensa
- Oficina virtual
- Tienda virtual

- Áreas de actividad
- Planificación y Coordinación Territorial
 - Carreteras
 - Ferrocarriles
 - Aviación Civil
 - Marina Mercante
 - Transportes por Carretera**
 - Comité Nacional del Transporte
 - Documentos de interés
 - Líneas regulares de transporte de viajeros
 - Mercancías peligrosas y perecederas
 - Observatorios
 - Seguridad en el transporte
 - Servicios al transportista
 - Transporte intermodal
 - Transporte internacional de mercancías
 - Transporte

Inicio > Transportes por Carretera > Servicios al transportista

Transportes por Carretera

Índice de variación los precios del gasóleo en España
Índice de variación semanal (índice 100 = 10 de junio de 2008)
Índice de variación mensual

28/10/2008



- Correo
- Imprimir
- Mapa

- Información
- Organización y funciones
 - Información estadística
 - Boletines informativos
 - Normativa
 - Contratación
 - Ayudas y subvenciones
 - Descarga de programas

- Oficina virtual
- Servicios electrónicos



Buscar

- Información general
- Sala de prensa
- Oficina virtual
- Tienda virtual

Inicio > Transportes por Carretera > Servicios al transportista

28/10/2008

Transportes por Carretera

Índice de variación semanal de los precios medios del gasóleo en España



- Correo
- Imprimir
- Mapa

- Áreas de actividad**
- Planificación y Coordinación Territorial
 - Carreteras
 - Ferrocarriles
 - Aviación Civil
 - Marina Mercante
 - Transportes por Carretera**
 - Comité Nacional del Transporte
 - Documentos de interés
 - Líneas regulares de transporte de viajeros
 - Mercancías peligrosas y perecederas
 - Observatorios
 - Seguridad en el transporte
 - Servicios al transportista
 - Transporte intermodal
 - Transporte internacional de mercancías
 - Transporte

Índice 100 = Precio medio del gasóleo a 10 de junio de 2008

Fecha	Índice	Variación del precio		
		desde el día	hasta el día	%
10/06/2008	100,00			
15/06/2008	99,95	10/06/2008	15/06/2008	-0,05%
22/06/2008	100,66	15/06/2008	22/06/2008	0,71%
29/06/2008	101,09	22/06/2008	29/06/2008	0,43%
06/07/2008	102,02	29/06/2008	06/07/2008	0,92%
13/07/2008	102,56	06/07/2008	13/07/2008	0,53%
20/07/2008	102,8	13/07/2008	20/07/2008	0,23%
27/07/2008	100,77	20/07/2008	27/07/2008	-1,97%
03/08/2008	98,58	27/07/2008	03/08/2008	-2,17%
10/08/2008	95,27	03/08/2008	10/08/2008	-3,36%
17/08/2008	93,83	10/08/2008	17/08/2008	-1,51%
24/08/2008	92,84	17/08/2008	24/08/2008	-1,06%
31/08/2008	93,11	24/08/2008	31/08/2008	0,29%
07/09/2008	92,75	31/08/2008	07/09/2008	-0,39%
14/09/2008	92,09	07/09/2008	14/09/2008	-0,71%
21/09/2008	90,61	14/09/2008	21/09/2008	-1,61%
28/09/2008	89,37	21/09/2008	28/09/2008	-1,37%
05/10/2008	89,58	28/09/2008	05/10/2008	0,23%
12/10/2008	87,95	05/10/2008	12/10/2008	-1,82%

- Información
 - Organización y funciones
 - Información estadística
 - Boletines informativos
 - Normativa
 - Contratación
 - Ayudas y subvenciones
 - Descarga de programas
- Oficina virtual
 - Servicios electrónicos

RESOLUCIÓN DE LA ACTUALIZACIÓN DEL PRECIO

$$\Delta P = G \times \frac{P}{100} \times 0,3$$

$$G = 87,95 - 100 = -12,05$$

$$\Delta P = -12,05 \times \frac{0,3}{100} P$$

$$\Delta P = -0,03615 P$$

Se reducirá el P en un
3,615%.

RESOLUCIÓN DE LA ACTUALIZACIÓN DEL PRECIO

**PRECIO ORIGINAL = 2200 KM X
1,1 € = 2420 €**

ACTUALIZACIÓN: -3,615%

1-0,03615 = 0,96385

**PRECIO A COBRAR =
0,96385 X 2420**

PRECIO A COBRAR = 2332 €

**EN LA PRÁCTICA SER Á MUY
DIFÍCIL QUE LOS
CONTRATOS, SI LOS HAY,
PERMITAN ESTAS
ACTUALIZACIONES Y QUE
SEAN ACEPTADAS POR LOS
CARGADORES,
NORMALMENTE CON MÁS
PODER DE NEGOCIACIÓN.**

BENESA
Att. José Molina

Asunto: Actualización tarifas 2008

Apreciado Cliente:

Nos ponemos nuevamente en contacto con Vds para hacerles un balance resumido de los costes de transporte experimentados en el año 2007.

Así mismo informarles de la repercusión que ha tenido la entrada en vigor de la nueva normativa laboral sobre tiempos de trabajo (Directiva 2002/15/CE), que reduce el tiempo de trabajo a 48 horas semanales y considera los tiempos de espera para la carga y descarga como tiempo de trabajo efectivo. Su aplicación supondrá una rigidez en los tiempos de descanso, menores tiempos de conducción, necesidad de más días para los mismos viajes y en consecuencia una pérdida de competitividad del transporte generando un aumento del coste.

Respecto a las variables más importantes que intervienen el coste del vehículo, combustible que representa un 33%, gastos de personal un 28%, amortizaciones/reparaciones un 25% y lavados un 6%, éstas han supuesto un incremento del 14% respecto respecto del año anterior (así por ejemplo en el período de octubre 06 a octubre 07 el precio medio del litro se ha incrementado en 10.50%, siendo la subida imparable; y el IPC correspondiente a Octubre de 2007 se sitúa en el 3.6%).

Por ello teniendo en cuenta estos factores, además de la evolución al alza del resto de componentes que conforman los costes, nos vemos en la obligación de repercutir una subida del **10 %** a partir del **1 de Enero de 2008**.

Agradeciendo que tengan en consideración todas estas razones y esperando contar con su confianza un año más, aprovechamos la ocasión para saludarle muy atentamente,

José Alcaraz Torroglosa
Gerente

**COMUNICACIÓN
de un
transportista a
un cliente de la
ACTUALIZACIÓN
DE TARIFAS
para 2008**

2.9. CONTRATO DE TRANSPORTE NACIONAL DE MERCANCÍAS. CONDICIONES GENERALES DE CONTRATACIÓN.

2.2 Obligación de pago del

precio del transporte. -La obligación de pagar el precio del transporte recaerá sobre el **cargador**, cuando aquél se hubiera concertado a **porte pagado**, y sobre el **consignatario**, cuando lo hubiera sido a **porte debido**. Cuando **no exista pacto previo**, se entenderá que el transporte se ha concertado a **porte pagado**.

2.3 Exigibilidad del pago del precio del transporte.-

Salvo que previamente se hubiera pactado otro momento anterior o posterior, cuando se hubiera concertado **A PORTE PAGADO, el porteador podrá exigir su pago al cargador **tan pronto como haya realizado el transporte y previa justificación de la entrega del envío al consignatario (Entrega de la carta de porte firmada por el destinatario).****

Si es **A PORTE DEBIDO, el porteador podrá exigir su pago en el momento de hacer entrega del envío al consignatario.**

OBSERVACIONES:

iii Su FACTURA con los CMRs o ALBARANES deberán ser enviados en un plazo máximo de 20 días desde la descarga del camión o será penalizado el precio del transporte con una reducción del 10 % !!!

Se ruega avisen inmediatamente en caso de retraso, imprevistos o incidencias.

Transporte bajo condiciones generales C.M.R.

El Seguro de Responsabilidad civil y las mercancía serán cubiertas por el transportista.

Con este acuerdo, se compromete también a la confidencialidad y respeto hacia el cliente.

Para comunicación de cualquier incidencia, se ruega lleven el móvil conectado.

Cumplimentar el albarán o C.M.R. con la firma y sello del consignatario, o en su defecto firma y D.N.I.

Liquidación de Facturas a 90 días de ser recibidos los C.M.R. originales y albaranes.

Facturar a:

OBSERVACIONES:

iii Su FACTURA con los CMRs o ALBARANES deberán ser enviados en un plazo máximo de 20 días desde la descarga del camión o será penalizado el precio del transporte con una reducción del 10 % !!!

Se ruega avisen inmediatamente en caso de retraso, imprevistos o incidencias.

Transporte bajo condiciones generales C.M.R.

El Seguro de Responsabilidad civil y las mercancía serán cubiertas por el transportista.

Con este acuerdo, se compromete también a la confidencialidad y respeto hacia el cliente.

Para comunicación de cualquier incidencia, se ruega lleven el móvil conectado.

Cumplimentar el albarán o C.M.R. con la firma y sello del consignatario, o en su defecto firma y D.N.I.

Liquidación de Facturas a 90 días de ser recibidos los C.M.R. originales y albaranes.

Facturar a:

(ACTUALIZACIÓN DE CLÁUSULA 2.3 POR ORDEN FOM2184/2008)

Salvo que, expresamente y por escrito, se hubiese pactado otra cosa por escrito el obligado al pago incurre en mora y tendrá que pagar el interés señalado en la ley 3/2004 de 29 de Diciembre de lucha contra la morosidad, por el incumplimiento del plazo de 30 día contados desde emisión de factura del porteador, o desde el recibo de dicha factura por el deudor.

perjuicio de uno, cuando el precio del gasóleo aumentado entre el día de celebración del contrato y el momento de realizarse el transporte, el porteador deberá, asimismo, incrementar en su factura el precio del transporte pactado en la cuantía que resulte de aplicar la fórmula que corresponda de entre las siguientes:

Vehículos con una masa máxima autorizada igual o superior a 20.000 kilogramos, con excepción de los de

$$\Delta P = \frac{G \times P \times 0,3}{100};$$

Vehículos con una masa máxima autorizada superior a 500 kilogramos e inferior a 20.000 kilogramos, con excepción de los de obras:

$$\Delta P = \frac{G \times P \times 0,2}{100};$$

Vehículos de obras con una masa máxima autorizada superior a 3.500 kilogramos:

$$\Delta P = \frac{G \times P \times 0,2}{100};$$

Vehículos con una masa máxima autorizada igual o superior a 3.500 kilogramos:

$$\Delta P = \frac{G \times P \times 0,1}{100};$$

En todas las fórmulas anteriores:

G: Cantidad en que el transportista podrá incrementar

Tres. La cláusula 2.3 del anexo A, queda redactada de la siguiente manera:

«2.3 Exigibilidad del pago del precio del transporte.

Salvo que previamente se hubiera pactado otro momento anterior o posterior en los términos previstos en la condición 4.1, cuando el transporte se hubiera concertado a porte pagado, el porteador podrá exigir su pago al cargador tan pronto como haya realizado el transporte y previa justificación de la entrega del envío al consignatario.

Cuando el transporte se hubiera concertado a porte debido, el porteador podrá exigir su pago en el momento de hacer entrega del envío al consignatario.

Salvo que, expresamente y por escrito, se hubiese pactado otra cosa distinta, el obligado al pago del transporte incurrirá en mora y deberá pagar el interés señalado en la Ley 3/2004, de 29 de diciembre, por la que se establecen medidas de lucha contra la morosidad en las operaciones comerciales, por el mero incumplimiento del pago en el plazo de 30 días contados a partir de la emisión de la correspondiente factura por el porteador o, en su defecto, desde que el deudor haya recibido la correspondiente factura o una solicitud de pago equivalente.

Si la fecha de recibo de la factura o la solicitud de pago equivalente se presta a duda, así como en todos los casos de autofacturación por parte del obligado al pago, los 30 días anteriormente señalados se computarán desde la fecha de entrega de las mercancías en destino.

El pacto en contrario se considerará nulo en todos aquellos casos en que tenga un contenido abusivo en perjuicio del porteador, conforme a las reglas que, a tal efecto, señala el artículo 9 de la citada Ley de lucha contra la morosidad.

Asimismo, carecerá de efecto el pacto en contrario cuando se contenga en unas condiciones generales respecto de las que la parte que no las ha propuesto sólo pueda mostrar su aceptación o rechazo global.»

El obligado al pago de la deuda dineraria surgida como contraprestación en operaciones comerciales incurrirá en mora y deberá pagar el interés pactado en el contrato o el fijado por esta Ley automáticamente por el mero incumplimiento del pago en el plazo pactado o legalmente establecido, sin necesidad de aviso de vencimiento ni intimación alguna por parte del acreedor.

Artículo 6. *Requisitos para que el acreedor pueda exigir los intereses de demora.*

El acreedor tendrá derecho a intereses de demora cuando concurren simultáneamente los siguientes requisitos:

- a) Que haya cumplido sus obligaciones contractuales y legales.
- b) Que no haya recibido a tiempo la cantidad debida a menos que el deudor pueda probar que no es responsable del retraso.

Artículo 7. *Interés de demora.*

1. El interés de demora que deberá pagar el deudor será el que resulte del contrato y, en defecto de pacto, el tipo legal que se establece en el apartado siguiente.
2. El tipo legal de interés de demora que el deudor estará obligado a pagar será la suma del tipo de interés aplicado por el Banco Central Europeo a su más reciente operación principal de financiación efectuada antes del primer día del semestre natural de que se trate más siete puntos porcentuales.

Por tipo de interés aplicado por el Banco Central Europeo a sus operaciones principales de financiación se entenderá el tipo de interés aplicado a tales operaciones en caso de subastas a tipo fijo. En el caso de que se efectuara una operación principal de financiación con arreglo a un procedimiento de subasta a tipo variable, este tipo de interés se referirá al tipo de interés marginal resultante de esa subasta.

El tipo legal de interés de demora, determinado conforme a lo dispuesto en este apartado, se aplicará durante los seis meses siguientes a su fijación.

3. El Ministerio de Economía y Hacienda publicará semestralmente en el «Boletín Oficial del Estado» el tipo de interés resultante por la aplicación de la norma contenida en el apartado anterior.

Artículo 8. *Indemnización por costes de cobro.*

1. Cuando el deudor incurra en mora, el acreedor tendrá derecho a reclamar al deudor una indemnización por todos los costes de cobro debidamente acreditados que haya sufrido a causa de la mora de éste. En la determinación de estos costes de cobro se aplicarán los principios de transparencia y proporcionalidad respecto a la deuda principal. La indemnización no podrá superar, en ningún caso, el 15 por ciento de la cuantía de la deuda, excepto en los casos en que la deuda no supere los 30.000 euros en los que el límite de la indemnización estará constituido por el importe de la deuda de que se trate.

No procederá esta indemnización cuando el coste de cobro de que se trate haya sido cubierto por la condena en costas del deudor, de conformidad con lo dispuesto en los [artículos 241 a 246](#) y [394 a 398 de la Ley 1/2000, de 7 de enero, de Enjuiciamiento Civil](#).

Ej. publicación semestral por el ministerio de Economía del tipo de interés de demora a aplicar según ley 3/2004 a 2º SEMESTRE 2008

MINISTERIO DE ECONOMÍA Y HACIENDA

11362 *RESOLUCIÓN de 27 de junio de 2008, de la Dirección General del Tesoro y Política Financiera, por la que se hace público el tipo legal de interés de demora aplicable a las operaciones comerciales durante el segundo semestre natural del año 2008.*

A efectos de lo previsto en el artículo 7 de la Ley 3/2004, de 29 de diciembre, por la que se establecen medidas de lucha contra la morosidad en las operaciones comerciales, y en cumplimiento de la obligación de publicar semestralmente en el Boletín Oficial del Estado el tipo legal de interés de demora, esta Dirección General del Tesoro y Política Financiera hace público:

1. En la última operación principal de financiación del Banco Central Europeo en el primer semestre de 2008, efectuada mediante subasta a tipo variable que ha tenido lugar el día 24 de junio, el tipo de interés marginal resultante ha sido el 4,07 por 100.

2. En consecuencia, a efectos de lo previsto en el artículo 7 de la Ley 3/2004, de 29 de diciembre, el tipo legal de interés de demora a aplicar durante el segundo semestre natural de 2008, es el 11,07 por 100.

Madrid, 27 de junio de 2008.—La Directora General del Tesoro y Política Financiera, Soledad Núñez Ramos.

(ACTUALIZACIÓN DE
CLÁUSULA 2.3 POR ORDEN
FOM 2184/2008)

**Silas fecha se presta una
duda desde 30 días
después de la entrega de las
mercancías. Son nulos los
pactos en contrario.**

2.9. CONTRATO DE TRANSPORTE NACIONAL DE MERCANCÍAS.
CONDICIONES GENERALES DE CONTRATACIÓN.

2.6 Obligación de realizar el

transporte.-...En todo caso, los vehículos utilizados habrán de reunir las condiciones adecuadas para el transporte del envío de que se trate, ..., cuando tales condiciones le hubiesen sido previamente comunicadas por el cargador. Cuando el transporte hubiera sido contratado por un operador de transporte, éste responderá frente a su cargador de la adecuación de los medios....aportados por los transportistas con los que contrate, sin perjuicio de las acciones que le correspondan frente a éstos como cargador en nombre propio.

2.9. CONTRATO DE TRANSPORTE NACIONAL DE MERCANCÍAS.
CONDICIONES GENERALES DE CONTRATACIÓN.

2.7 Acceso a los lugares de
carga y descarga del envío.-
...., el porteador deberá cumplir las
instrucciones que, en su caso, le
sean previamente impartidas por
el expedidor o el consignatario en
relación con el acceso y salida,
circulación interior y colocación del
vehículo, siendo, en caso contrario,
responsable de los daños...

2.8 Puesta a disposición del vehículo para su carga.-

Cuando exista pacto previo el porteador deberá cumplir dicho plazo, presentando, en los citados lugar, fecha y hora, un vehículo adecuado para el transporte del envío de que se trate en condiciones de ser cargado, pudiendo el cargador, en caso contrario, y sin perjuicio de exigir la indemnización a que en su caso hubiere lugar, buscar inmediatamente otro porteador.

2.8 Puesta a disposición del vehículo para su carga.-

Si nada se hubiese convenido respecto a la hora, el porteador cumplirá su obligación poniendo a disposición el vehículo para su carga antes de las dieciocho horas del día señalado.

Transcurrido dicho plazo, el cargador podrá, sin perjuicio de exigir la indemnización a que en su caso hubiere lugar, buscar otro porteador.

Es aconsejable especificar la hora de puesta a disposición para la carga por escrito, al igual que la solicitud del porte, el tipo de vehículo, etc.

Todos estos aspectos son responsabilidad del cargador, y su no realización supone siempre aspecto negativos para el cargador.

**CONSEJO: TODO POR ESCRITO
CON CONFIRMACIÓNiiii**

2.9 Entrega del envío al

porteador.-....., el cargador deberá hacerle entrega del envío para su transporte. En caso contrario deberá indemnizarlo, salvo en caso de fuerza mayor, en cuantía igual a la tercera parte del precio del transporte previsto, o bien ofertarle la realización de un transporte de similares características cuyo envío se encuentre inmediatamente disponible.

2.10 Exigencia de carta de

porte. - El porteador podrá exigir, antes de hacerse cargo del envío, que el cargador le extienda una carta de porte referida a las características de aquél y a las condiciones de su transporte.

Si el cargador se niega injustificadamente a extender la citada carta de porte una vez que el porteador ha puesto a disposición el vehículo para su carga, éste podrá, a su vez, negarse a realizar el transporte, sin incurrir por ello en responsabilidad alguna.

2.9. CONTRATO DE TRANSPORTE NACIONAL DE MERCANCÍAS. CONDICIONES GENERALES DE CONTRATACIÓN.

COM. Además de que ambas partes pueden exigirse la carta de porte, su emisión tiene ventajas para todos pues prueba la existencia de un contrato y sus términos.

La legislación nacional posterior, 2003, especifica la obligación de documentar todos los portes con un DOCUMENTO DE CONTROL.

El porteador podrá formular por escrito sobre la carta de porte expedida por el cargador cuantas observaciones estime pertinentes en relación con las características, condiciones o estado que presenta el envío en el momento de hacerse cargo de éste, debiendo, en dicho supuesto, firmar también el referido documento.

2.9. CONTRATO DE TRANSPORTE NACIONAL DE MERCANCÍAS. **CONDICIONES GENERALES DE CONTRATACIÓN.**

Comentario.

Si no existen observaciones y el transportista firma la carta de porte, esta firma supone que la mercancía reflejada en ella ha sido cargada en su camión en correcto estado.

2.9. CONTRATO DE TRANSPORTE NACIONAL DE MERCANCÍAS. **CONDICIONES GENERALES DE CONTRATACIÓN.**

COM: Para normalizar, evitar los problemas de idioma y facilitar el entendimiento de las observaciones la IRU ha creado una **LISTA DE COMPROBACIONES referidas a un código, la fijación del código remite a una observación ó reserva en concreto que se podrá expresar en otro idioma distinto al que se redacta la carta de porte.**

2.9. CONTRATO DE TRANSPORTE NACIONAL DE MERCANCÍAS.
CONDICIONES GENERALES DE CONTRATACIÓN.

**COM:Esta listade
comprobaciónse usaen
principioen los
transportes
internacionalesCMR pero
sepodr íaaplicar aportes
nacionales.**

COM. La IRU,(Unión de Transportistas Internacionales, www.iru.org ha creado una **LISTA DE COMPROBACIONES** con una NUMERACIÓN conocida por todos los transportistas para ayudar a marcar sus observaciones salvando los problemas de idioma.

COM. Es importante conocerla. Si un transportista extranjero marca alguna observación junto a un **dígito** con la expresión **“numero de la Check List IRU”** o equivalente, está indicando la observación correspondiente de dicha lista.

También se usa para observaciones del destinatario respecto al estado de la mercancía en la entrega en destino.

El cargador, por su parte, podrá exigir, en todo caso, al porteador que firme, a la vista del envío, un ejemplar de la carta de porte idéntico al que le ha extendido, el cual conservará en su poder.

**Si el porteador se niega injustificadamente a firmar dicho ejemplar, podrá proceder el cargador inmediatamente a contratar otro porteador para la realización del transporte.
(Exigencia recíproca de la carta de porte).**

Comentario.

En la actualidad es usual el no permitir a los transportistas revisar la carga de sus camiones por motivos de **SEGURIDAD EN LOS ALMACENES (Prevención de Riesgos Laborales), por lo que no pueden comprobar que lo que le han cargado es lo que refleja la carta de porte.**

En este caso pueden y deben por su interés fijar **Observaciones y Reservas en este sentido en la **carta de porte.****

2.11 Acondicionamiento, embalaje y señalización del envío.-

Cuando la naturaleza de las mercancías que componen el envío así lo exija, deberán ser entregadas al porteador convenientemente acondicionadas y embaladas,

El porteador podrá rechazar los envíos o bultos que se presenten mal acondicionados, embalados o señalizados para su transporte.

2.12 Examendel contenido delos bultos.-

Si, por fundadas sospechas de falsedad en la declaración del contenido de un bulto, el porteador determina registrarlo, procederá a su reconocimiento ante testigos, en presencia del cargador o del expedidor.

Si la inicial declaración del cargador resultase ser cierta, los gastos que ocasionen las operaciones de registro y las de volver a cerrar cuidadosamente los bultos serán de cuenta del porteador y, en caso contrario, del cargador.

2.13 Etiquetado de los bultos.-

El cargador o el expedidor habrán de proceder al etiquetado de los bultos que componen el envío cuando resulte necesaria una identificación precisa del consignatario o del lugar de entrega.

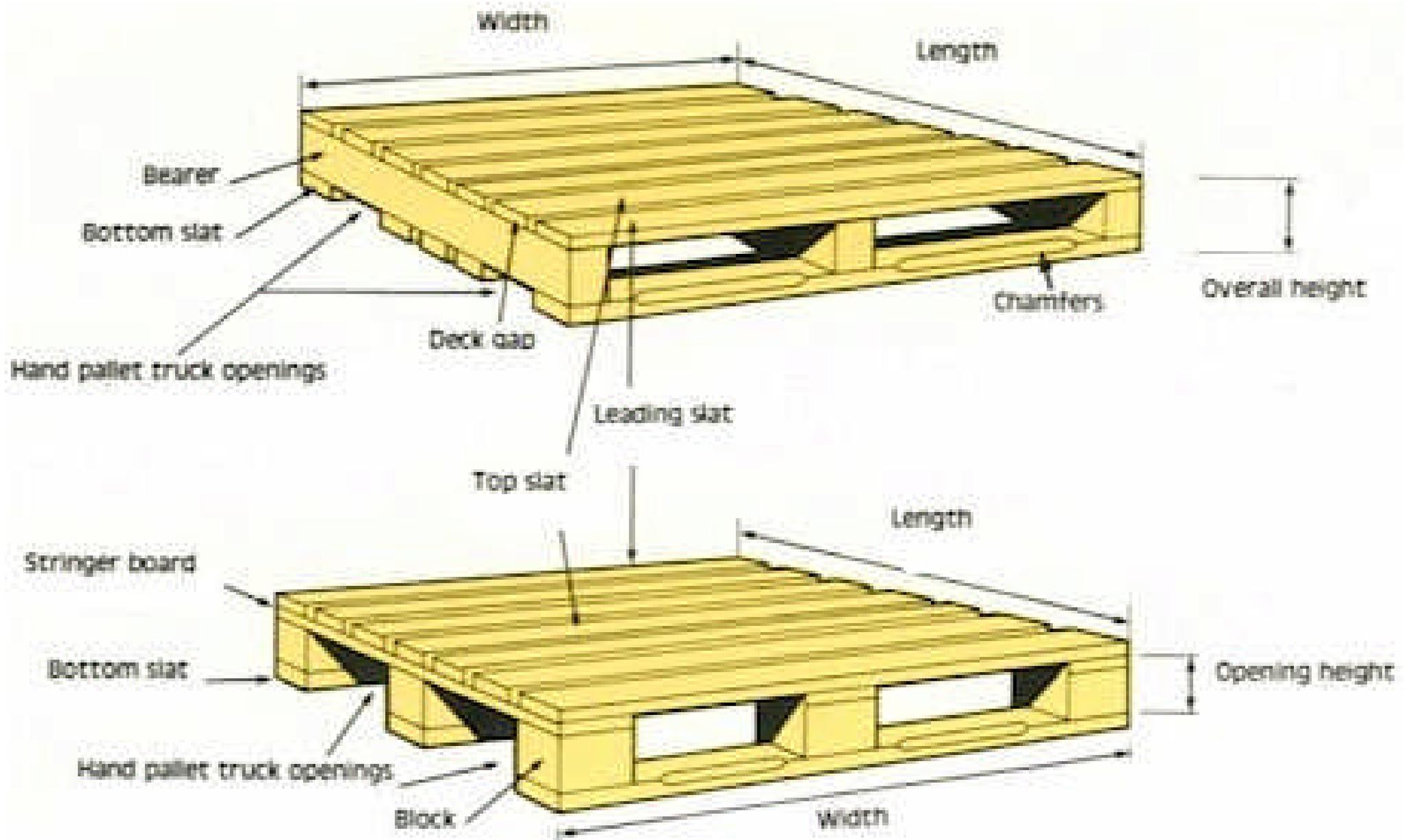
Las menciones de las correspondientes etiquetas deberán corresponder con las que, en su caso, se hayan hecho constar en la carta de porte.

El porteador no será responsable de los posibles errores que puedan producirse en la entrega de los bultos en destino que se deriven de un etiquetado insuficiente o inadecuado.

2.14 Soportes de la mercancía

Los soportes utilizados para el transporte de las mercancías (paletas, cajas, envases, etc.) aportados por el cargador o el expedidor forman parte integrante del envío y, no podrán ser objeto de alquiler al porteador, ni darán lugar a deducción alguna sobre los costes del transporte, así como tampoco podrá exigirse el establecimiento o depósito de garantía alguna en relación con ellos al porteador.

El transporte de retorno de los mencionados soportes vacíos constituirá, en todo caso, objeto de un envío de transporte distinto



COM.: En la práctica se lleva un control de los pallets entregados en cada viaje a los transportistas. Se usan pool de palets.

El funcionamiento normal es que el camión llega a cargar al almacén con el mismo número de pallets vacíos que va a transportar llenos y de esta forma queda saldada la posible deuda.

En la entrega de pallets cargados vuelve a llevarse el mismo número de pallets vacíos cerrándose el circuito.

2.15 Cargay estibadel

envío.-

Salvo que exista pacto previo en contrario , las operaciones de carga y estiba del envío en el correspondiente vehículo serán por cuenta del cargador (en la realidad muchas veces se obliga a los transportistas a realizar labores de carga y descarga que no se remuneran).

2.15 Cargay estibadel envío.-

No obstante, el porteador podrá impartir instrucciones para la colocación y estiba de las mercancías que componen el envío, en este caso la responsabilidad corresponderá al porteador cuando dichas instrucciones hayan sido determinantes de los daños ocasionados.

2.16 Manipulación del vehículo para su carga .-

Las operaciones que se hayan de realizar en el vehículo o sus elementos a fin de posibilitar su adecuada carga o de asegurar la integridad del envío durante su transporte, tales como desentoldado y entoldado, desmontaje o montaje de cartolas, etc., **serán de cuenta del porteador,...**

2.17 Plazo para realizarla carga del envío.-

El plazo para realizar la carga del
envío a bordo del vehículo será de
dos horas contadas desde
su puesta a disposición por el
porteador, ...

2.17 Plazo para realizarla carga del envío.-

...cuando los plazos anteriormente señalados no hubieran transcurrido completamente a las dieciocho horas, o a la hora de cierre del correspondiente establecimiento si ésta es posterior, su cómputo quedará suspendido hasta las ocho horas, o hasta la hora de apertura de dicho establecimiento si ésta es anterior, del primer día laborable siguiente.

Cuando el cargador incumpla los plazos anteriormente señalados podrá el porteador exigirle una indemnización en concepto de paralización del vehículo, la indemnización será equivalente, por cada hora o fracción de paralización, a la cantidad resultante de multiplicar por 2 el IPREM (Indicador Público de renta de efectos múltiples/día.



WIKIPEDIA
La enciclopedia libre

navegación

- [Portada](#)
- [Portal de la comunidad](#)
- [Actualidad](#)
- [Cambios recientes](#)
- [Página aleatoria](#)
- [Ayuda](#)
- [Donaciones](#)

buscar

herramientas

- [Lo que enlaza aquí](#)
- [Cambios en enlazadas](#)
- [Subir archivo](#)
- [Páginas especiales](#)
- [Versión para imprimir](#)
- [Enlace permanente](#)
- [Citar este artículo](#)

en otros idiomas

- [Català](#)

[artículo](#)[discusión](#)[editar](#)[historial](#)[Registrarse/Entrar](#)

Indicador Público de Renta de Efectos Múltiples

El **Indicador Público de Renta de Efectos Múltiples** (IPREM) es el índice de referencia en [España](#) para el cálculo del umbral de ingresos a muchos efectos (ayudas para vivienda, becas, subsidios por desempleo...). Fue introducido el 1 de julio de 2004 en sustitución del [Salario Mínimo Interprofesional](#) (SMI) cuya utilización se restringió al ámbito laboral.¹

En 2004, la cuantía del IPREM era igual a la del SMI. A partir de 2005, el crecimiento anual del IPREM era menor al del SMI.

El IPREM se actualiza a principios de cada año en la [Ley de Presupuestos](#). Desde su creación, creció menos que el [IPC](#), con excepción del IPREM de 2007 que creció un 4,2% con respecto a 2006. El IPREM de 2008, que a pesar de que figuraba un aumento de un 2% en los Presupuestos Generales del Estado,² al final se incrementó un 3,5%³ respecto a 2007.

Año	IPREM diario	IPREM mensual (30 días)	IPREM anual (12 pagas)	IPREM anual con pagas extra (14 pagas)	Variación	Variación IPC ⁴
2004 ⁵	15,35 €	460,50 €	5.526,00 €	6.447,00 €	n/a	3,2%
2005 ⁶	15,66 €	469,80 €	5.637,60 €	6.577,20 €	2,0%	3,7%
2006 ⁷	15,97 €	479,10 €	5.749,20 €	6.707,40 €	2,0%	2,7%
2007 ⁸	16,64 €	499,20 €	5.990,40 €	6.988,80 €	4,2%	4,2%
2008 ⁹	17,23 €	516,90 €	6.202,80 €	7.236,60 €	3,5%	

Es el IPREM anual con pagas extras que se utiliza en sustitución al salario mínimo interprofesional cuando las correspondientes normas se refieren al salario mínimo interprofesional en cómputo anual, salvo cuando se excluyen expresamente las pagas extraordinarias.¹⁰ Por ejemplo, los límites de ingresos para acceder a una [Vivienda de Protección Pública](#) y [Vivienda Joven](#) se calculan en múltiplos del IPREM anual con pagas extras.

Notas

- ↑ Real Decreto-ley 3/2004, de 25 de junio, para la racionalización de la regulación del salario mínimo interprofesional y para el incremento de su cuantía. [\[editar\]](#)
- ↑ Ley 51/2007, de 26 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2008, Disposición adicional trigésima quinta ↓
- ↑ Real Decreto-Ley 1/2008, de 18 de enero, por el que se determina el Indicador Público de Renta de Efectos Múltiples (IPREM) para 2008 ↗
- ↑ Tasa de variación anual de diciembre del año anterior a diciembre del año de referencia.
- ↑ Real Decreto-ley 3/2004, de 25 de junio, para la racionalización de la regulación del salario mínimo interprofesional y para el incremento de su cuantía, Artículo 2
- ↑ Ley 2/2004, de 27 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2005, Disposición Adicional Decimosexta ↗
- ↑ Ley 30/2005, de 29 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2006, Disposición Adicional Vigésima Segunda ↗

**Para el año 2008 el IPREM/DÍA
está fijado en 17,23 € por lo
que por cada hora de
paralización se podrán exigir
34,46€ con un tope de 10
horas.**

**Un día completo de paralización
puede suponer una
indemnización de 344,60
euros.**

Google Froet Ir Marcadores 96 bloqueados Corrector ortográfico Traducir Enviar a Configuración

zapu Froet Go Share Accelerator Games Juegos y mucho mas en tu mobil - 1

http://www.boe.es/boe/dias/2008/06/14/pdfs/A27154-27157.pdf

http://www.boe.es/boe/dias/2008/06/14/pdfs/A2715...

Guardar una copia Seleccionar 125% Buscar en Web Adobe Reader 7.0

Páginas

ACUERDO POR EL QUE SE TOMA CONOCIMIENTO DEL ACUERDO DE LA ADMINISTRACIÓN GENERAL DEL ESTADO CON EL DEPARTAMENTO DE TRANSPORTE DE MERCANCIAS DEL COMITÉ NACIONAL DEL TRANSPORTE POR CARRETERA DE 11 DE JUNIO DE 2008

Las circunstancias que concurren en el ámbito del sector del transporte por carretera han ocasionado que ciertos factores de la coyuntura económica hayan tenido un efecto especialmente negativo en el mismo.

La Administración General del Estado, para facilitar la recuperación y estabilización de la actividad económica del transporte por carretera, ha suscrito un Acuerdo con fecha 11 de junio de 2008 con el Departamento de Transporte de Mercancías del Comité Nacional del Transporte por Carretera, que contiene una serie de medidas cuya implantación y eficacia ha de impulsar el Gobierno.

A tal efecto, a propuesta de los Ministros de Justicia, de Economía y Hacienda, del Interior, de Fomento, de Educación, Política Social y Deporte, de Trabajo e Inmigración, de Industria, Turismo y Comercio, el Consejo de Ministros en su reunión del día 13 de junio de 2008, acuerda:

1. Tomar conocimiento del Acuerdo de la Administración General del Estado con el Departamento de Transporte de Mercancías del Comité Nacional del Transporte

1.2 Establecimiento de una cláusula para la actualización automática del precio pactado en los contratos, en función de la evolución del precio del gasóleo, de aplicación obligatoria, salvo que expresamente se hubiese pactado por escrito otra cosa distinta.

El pacto en contrario se considerará nulo en todos aquellos casos en que tenga un contenido claramente abusivo en perjuicio del porteador y carecerá de efecto cuando se contenga en unas condiciones generales respecto de las que la parte que no las ha propuesto sólo pueda mostrar su aceptación o rechazo global.

Dicha cláusula será de aplicación desde el momento de su publicación en el Boletín Oficial del Estado, incluso a los contratos que, aún habiéndose celebrado con anterioridad, se encuentren vigentes en ese momento.

1.3 Actualización de la indemnización por la paralización de los vehículos como consecuencia de la realización de operaciones de carga y descarga, fijando su cuantía por cada hora de paralización en la cantidad resultante de multiplicar por 2 el IPREM (Indicador público de renta de efectos múltiples)/día.

En lo demás, continuarán siendo de aplicación todas las condiciones señaladas para esta indemnización en las vigentes Condiciones Generales de Contratación del transporte de mercancías por carretera aprobadas por la Orden Ministerial de 24 de abril de 1997.

Archivos adjuntos

235 x 315 mm 2 de 4

**Cuando la paralización
fuese superior a 2 días, la
cantidad de la
indemnización
correspondiente al tercer
día siguientes se
incrementará en un
50%.**

La cláusula 2.17 se modificó añadiéndole “La obligación del pago de la indemnización por paralización en la carga se devengará en el momento de la recepción efectiva del envío por el porteador” por la Orden Ministerial MFOM 3947/2005.



mentarios, se os tenga por tal
ades, Corporaciones y perso-
os y haciendo que se os guar-
el cargo que ostentáis corres-
do que se satisfaga a V.S. el
do al referido cargo durante el

Industria, Turismo y Comercio, y se considerará un con-
sumo de gasóleo equivalente al que, en relación con el tipo
de vehículo de que se trata, se haya tomado en considera-
ción para determinar la evolución del coste del transporte
de viajeros en el observatorio que, en su caso, haya elabo-
rado al efecto el Ministerio de Fomento.

Disposición adicional única. *Entrada en vigor.*

Esta orden entrará en vigor a los veinte días de su
publicación en el Boletín Oficial del Estado.

Madrid, 9 de diciembre de 2005.

ALVAREZ ARZA

20842 *ORDEN FOM/3947/2005, de 9 de diciembre,
por la que se modifica la Orden de 25 de abril
de 1997, por la que se establecen las condicio-
nes generales de contratación de los transpor-
tes de mercancías por carretera.*

La Orden del Ministro de Fomento de 25 de abril de
1997 estableció las condiciones generales de contratación
de los transportes de mercancías por carretera, en ejecu-

210 x 297 mm

1 de 3





devengo de la indemnización por la paralización en la realización de las operaciones de carga y descarga del envío, con objeto de alcanzar una mejor definición de las consecuencias de dicha paralización.

En su virtud, visto el artículo 13 del Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, oídos la Sección del Transporte de Mercancías del Consejo Nacional de Transportes Terrestres, el Departamento de Transporte de Mercancías del Comité Nacional del Transporte por Carretera y las asociaciones representantes de cargadores, dispongo:

Artículo único. *Modificación de la Orden del Ministro de Fomento de 25 de abril de 1997 por la que se establecen las condiciones generales de contratación de los transportes de mercancías por carretera.*

La Orden del Ministro de Fomento de 25 de abril de 1997 por la que se establecen las condiciones generales de contratación de los transportes de mercancías por carretera, queda modificada como sigue:

Uno.-La cláusula 2.1 del anexo A queda redactada del siguiente modo:

«2.1 Precio del transporte.-En los transportes respecto de los que la Administración haya establecido tarifa obligatoria única, el precio del transporte será el de dicha tarifa.

En los transportes respecto de los que la Administración haya establecido tarifa obligatoria en horquilla, el precio del transporte será el correspondiente al límite mínimo de la horquilla, salvo que las partes hubieran establecido otro distinto dentro de los límites de la misma, en los términos previstos en la condición 4.1.

En los transportes respecto de los que la Administración haya establecido tarifa de referencia, el precio del transporte será el correspondiente a ésta, salvo que las partes hubieran acordado otro distinto en los términos previstos en la condición 4.1.

En los transportes respecto de los que no tenga esta-

Dos.-La cláusula 2.17 del anexo A queda redactada del siguiente modo:

«2.17 Plazo para realizar la carga del envío.-El plazo para realizar la carga del envío a bordo del vehículo será de dos horas contadas desde su puesta a disposición por el porteador, salvo que las partes hubieran pactado, en los términos previstos en la condición 4.1, la puesta a disposición del vehículo a una hora determinada y ésta se hubiera cumplido por el porteador, en cuyo caso se contarán a partir de aquélla.

En ausencia de precisión por parte del cargador sobre los horarios de carga existentes en el lugar en que ésta deba realizarse, cuando los plazos anteriormente señalados no hubieran transcurrido completamente a las dieciocho horas, o a la hora de cierre del correspondiente establecimiento si ésta es posterior, su cómputo quedará suspendido hasta las ocho horas, o hasta la hora de apertura de dicho establecimiento si ésta es anterior, del primer día laborable siguiente.

Cuando el cargador incumpla los plazos anteriormente señalados podrá el porteador exigirle una indemnización en concepto de paralización del vehículo, al pago de la cual sólo podrá negarse el cargador si prueba la concurrencia de fuerza mayor, caso fortuito o causa imputable al porteador.

Cuando la Administración tenga establecidas unas cuantías determinadas para la indemnización por paralización del vehículo, el porteador no podrá exigir una indemnización mayor. Si nada tiene establecido la Administración, la indemnización será equivalente, por cada hora o fracción de paralización, a la cantidad legalmente establecida como salario mínimo interprofesional/día multiplicado por 1,2, sin que se computen más de diez horas de paralización diarias, salvo que las partes hubieran pactado, en los términos previstos en la condición 4.1, una indemnización distinta para este supuesto.

La obligación del pago de la indemnización por paralización en la carga se devengará en el momento de la recepción efectiva del envío por el porteador.»

EJEMPLOS DE CÁLCULO DE INDEMNIZACIÓN POR PARALIZACIÓN.

El porteador se presenta a las 10:00 y se le termina de cargar a las 18:00. Las 2 primeras horas se reservan para la operación de carga. De las 12:00 a las 18:00, han pasado 4 más que se consideran paralización: 4 horas x 34,46 euros = 137,84 euros.

EJEMPLOS DE CÁLCULO DE INDEMNIZACIÓN POR PARALIZACIÓN.

El porteador se presenta a las 12:00 horas del día 1 y se le termina de cargar a las 17:00 del día 2.

**Las 2 primeras horas se reservan para la operación de carga. De las 14:00 del día 1 a las 17:00 del día 2 ha pasado un día completo más 3 horas que se consideran paralización: 10 horas (día completo)+ 3 horas=13horas.
Por tanto: 13 horas x 34,46 euros = 447,98 euros.**

2.9. CONTRATO DE TRANSPORTE NACIONAL DE MERCANCÍAS.
CONDICIONES GENERALES DE CONTRATACIÓN.

COM.

**Debido a la posición donde
fuerza de los cargadores
frentea los
transportistas, tanto las
paralizaciones como
otros aspectos resultan
difíciles de cobrar.**

2.18 Iniciodo la responsabilidad del porteador.-

... desde el momento en que las
mercancías se encuentren
cargadas, colocadas y estibadas
en su totalidad a bordo del
vehículo....

2.19 Límites de la responsabilidad del porteador.-

.... la responsabilidad del porteador por los daños, pérdidas o averías que sufran las mercancías integrantes del envío o por los retrasos en su entrega al consignatario, estará limitada como máximo a la cantidad de 4,5 euros por kilogramo bruto de mercancía (LOTT 2003). Antes 600 ptas.

Artículo 23. de la LOTT-(7)

1. Salvo que expresamente se pacten unas cuantías o condiciones diferentes, la **responsabilidad de los porteadores de mercancías por las pérdidas o averías que sufran éstas, estará limitada como máximo a la cantidad de 4,5 euros por kilogramo.**
2. La responsabilidad de dichos porteadores por los retrasos en la entrega de las mercancías no podrá exceder, salvo pacto en contrario, del precio del transporte.





ACTUALIZACIÓN: NOVIEMBRE DE 2006

Páginas

Quando la paralización del vehículo fuese superior a dos días, las horas que, a tenor de lo anteriormente señalado, hayan de computarse a tal efecto en el tercer día y siguientes serán indemnizadas en cuantía equivalente a la anteriormente señalada, incrementada en un 50 por ciento.

Archivos adjuntos

Artículo 23.⁽⁶⁾

Comentarios

1. Salvo que expresamente se pacten unas cuantías o condiciones diferentes, la responsabilidad de los portadores de mercancías por las pérdidas o averías que sufran éstas, estará limitada como máximo a la cantidad de 4,5 euros por kilogramo. La responsabilidad de dichos portadores por los retrasos en la entrega de las mercancías no podrá exceder, salvo pacto en contrario, del precio del transporte.

2. Salvo que expresamente se pacten unas cuantías o condiciones diferentes, la responsabilidad de los portadores de viajeros por las pérdidas o averías que sufran los equipajes de éstos estará limitada como máximo a 14,5 euros por kilogramo. Su responsabilidad por las pérdidas o averías que sufran los encargos que transporten se regirá por las condiciones señaladas en el apartado 1 de

Dicha limitación de responsabilidad **no será de aplicación** cuando el daño o retraso se hubiese producido mediando **dolo (mala fe) del porteador.**

Cuando se pacten límites superiores... podrán las partes pactar la percepción por parte del porteador de una cantidad adicional al precio del transporte,

DECLARACIÓN DE VALOR

En especial, podrá el cargador declarar, contra el pago de una prima pactada entre las partes, un valor de las mercancías que integran el envío superior al límite anteriormente señalado, en cuyo caso dicho valor sustituirá al citado límite.

COM: Esto es muy conveniente para los cargadores en los casos de mercancías muy valiosas como productos informáticos, etc., que en caso contrario viajan desprotegidos.

CASILLA 13 del DOCUMENTO DE CONTROL

13 Estipulaciones particulares** acerca de la carga y descarga o condiciones de transporte

A. Completar en el caso de mercancías peligrosas

** Declaración de valor, interés especial en la entrega, seguros, indemnización por retrasos, reembolso, etc.

DECLARACIÓN DE INTERÉS ESPECIAL EN LA ENTREGA

Asimismo, el cargador podrá fijar, contra el pago de una prima pactada entre las partes, la suma de un **interés especial en la entrega del envío.**

En dicho supuesto, el cargador podrá reclamar, en los casos de pérdida, avería o retraso en la entrega del envío, junto a la indemnización que corresponda con arreglo a lo señalado en los párrafos anteriores, el pago de la suma por interés especial declarado.⁷⁶

DECLARACIÓN DE INTERÉS ESPECIAL EN LA ENTREGA

COM.- Esta posibilidad se usa en los casos en los que se quiere asegurar que algún producto esté en un lugar determinado en una fecha y la indemnización trata de compensar el perjuicio de no estar a tiempo por ej. en una feria o exposición o una paralización de un proceso productivo por la falta de una materia prima o una herramienta o pieza.

COM. Recientemente el **Tribunal Supremo** ha considerado que si se prueba que un transportista conoce el valor de los productos que transporta (mediante factura u otros documentos comerciales que acompañan la expedición) y que este es mayor que el límite de 4,5 euros/kg., se le pueden pedir responsabilidades por el valor real de la mercancía, esto es discutible.

COM.

Los transportistas deben tener cuidado porque las pólizas de seguros que cubren los daños a las mercancías de sus clientes, no suelen cubrir por valores superiores a los establecidos en la legislación general que se aplica a los contratos: condiciones generales para nacional y CMR para internacional,...

2.20 Itinerario del transporte.-

Si hay pactado, por ese, si no por el más corto excepto que haya otro más adecuado.

2.21 Determinación de la longitud del itinerario.-

De no existir acuerdo, medición oficial de la Administración.

(COM. Este aspecto puede obtener relevancia tras la última modificación de las CGC por Orden 2184/2008 en las que si no hay precio expreso se aplica el usual entendiendo este como el que resulta de aplicar el Observatorio de costes ya que este fija los costes por kilómetro.)

2.22 Cumplimiento de las normas de las Administraciones Públicas.-

El porteador será responsable de todas las consecuencias a que pueda dar lugar su incumplimiento de las obligaciones y formalidades prescritas por las Leyes y Reglamentos de las Administraciones Públicas, **en todo el curso del viaje y a su llegada al punto de destino (exceso velocidad, multas en conducción)**, salvo que su falta proviniese de haber sido inducido a error por falsedad del cargador en la declaración de las mercancías.

2.22 Cumplimiento de las normas de las Administraciones Públicas.-

Si el porteador hubiese procedido en virtud de orden formal del cargador o consignatario del envío, ambos incurrirán en responsabilidad. Ej. excesos de peso reflejados en carta de porte.

2.23 Cambio de consignación del envío.-

El cargador podrá, sin variar el lugar donde deba hacerse la entrega, cambiar la consignación del envío, y el porteador cumplirá dicha orden con tal que la misma le sea comunicada antes de haber realizado su entrega al consignatario inicialmente designado y, en su caso, con tiempo suficiente para impartir las órdenes adecuadas a su personal encargado de la conducción y/o entrega del envío, y de que el cargador le devuelva la carta de porte original, si ésta hubiera sido suscrita por el porteador, canjeándola por otra en la que conste la novación del contrato.

Los gastos que esta variación de consignación ocasione serán de cuenta del cargador.

2.24 Responsabilidad por daños y menoscabos en el envío.-

El porteador responderá de todos los daños y menoscabos que experimente el envío durante el transporte, salvo que pruebe que han sido debidos a caso fortuito, fuerza mayor o naturaleza y vicio propio de las cosas.

Com.: (presunción de culpabilidadiiii)

En todo caso, se presumirá probada la concurrencia de las causas que, con arreglo a lo previsto en el párrafo anterior, **exonerande** **responsabilidad** **porteador** si éste prueba que los daños son por una o varias de las siguientes circunstancias:

- a) Empleo de vehículos abiertos, cuando tal empleo haya sido expresamente pactado salvo que el daño o menoscabo consista en la falta o pérdida de bultos.
- b) Ausencia o deficiencia en el embalaje del envío, expresados en las observaciones del porteador en la carta de porte.

c) Insuficiencia o imperfección de las marcas o inscripciones de los bultos que integran el envío,..

d) Naturaleza de ciertas mercancías expuestas por causas inherentes a la misma a pérdida total o parcial o averías debidas a rupturas, moho, deterioro interno o espontáneo, desecación, acción de las plagas o roedores.

No obstante, si el transporte es efectuado por medio de un vehículo preparado para sustraer la mercancías a la influencia del calor, frío, variaciones de temperatura o de la humedad del aire, el porteador no podrá invocar el beneficio correspondiente a esta letra, a no ser que pruebe que, teniendo en cuenta las circunstancias, ha tomado las medidas que le incumbían en relación con la elección, mantenimiento y empleo de las instalaciones del vehículo.

e) Transporte de animales vivos.

f) Huelga.

g) Tumulto.

Si... las mercancías que componen el envío corrieran riesgo de perderse durante el transporte, por su naturaleza o por accidente inevitable, sin que hubiese tiempo para que sus dueños dispusieran de ellas, **el porteador podrá proceder a su venta, poniéndolas con este objeto a disposición de la Junta Arbitral del Transporte** que corresponda, conforme a lo previsto en la condición 5.2, o la autoridad judicial competente.

2.25 Entrega del envío al consignatario.-

Si no las entrega tal como las recibió deberá pagar el valor que tengan las mercancías no entregadas en el punto donde deban serlo y en la época en que corresponda hacer su entrega, hasta el límite señalado en la condición 2.19. (4,5 euros el kilo) o si la avería sólo provoca una disminución de valor, dicha cuantía según perito solicitado a la JAT.

2.26 Deje por cuenta del porteador.-

No obstante lo señalado en la condición anterior, cuando el porteador sólo hiciese entrega de una parte de las cosas que componen el envío, el consignatario podrá rehusar el hacerse cargo de éstas cuando pruebe que no puede utilizarlas con independencia de las no entregadas.

2.26 Deje por cuenta del porteador.-

Asimismo, si por efecto de las averías quedan las mercancías que componen el envío inútiles para su venta y consumo en los objetos propios de su uso, el consignatario no estará obligado a recibirlas, y podrá dejarlas por cuenta del porteador, exigiéndole su valor al precio corriente en aquel día, hasta el límite previsto...

2.27 Reclamación por daños o averías.-

Dentro de las veinticuatro horas siguientes al recibo del envío podrá hacerse la reclamación contra el porteador, por daño o avería que se encontrase en las mercancías al abrir los bultos, con tal que no se conozcan por la parte exterior de éstos las señales del daño o avería que da lugar a la reclamación (daños invisibles), en cuyo caso sólo se admitirá ésta en el acto del recibo (daño visible).

2.27 Reclamación por dañoso averías.-

PLAZOS:

- ✓ **Daño visible en el momento de la entrega.**
- ✓ **Daño no visible 24 horas desde la entrega.**

Transcurridos los plazos expresados, o pagados los portes si el transporte se hubiese contratado a porte debido, no se admitirá reclamación alguna contra el porteador sobre el estado en que entregó el envío transportado.

2.28 Determinación del estado en que se encuentran las mercancías entregadas por el porteador.-

Si se producen controversia serán reconocidas por peritos nombrados por las partes, y un tercero en caso de discordia, designado por la Junta Arbitral del Transporte o autoridad judicial competente,...

COM. No es legal que el destinatario, y por tanto no son válidas, las prácticas consistentes en estampar un tampón con expresiones del tipo "Pendiente de examen" o "Salvo revisión en contra" en el momento de la recepción de la mercancía, pues evita la posibilidad de que el transportista envíe sus peritos.

Sólo se pueden usar respecto de negociaciones con el vendedor.

2.29 Plazo del transporte. -

- .. Si las partes no hubieran pactado, en los términos previstos en la condición 4.1 (carta de porte), un plazo concreto para la entrega del envío al consignatario , el porteador dispondrá para hacerle transporte de un plazo máximo de doce horas, contadas desde que recibió el envío, cuando la longitud del itinerario no supere los 100 kilómetros.**

2.29 Plazo del transporte. -

Cuando los supere, dispondrá de una hora más por cada fracción de 15 kilómetros que exceda de los 100 primeros, despreciándose las fracciones inferiores a 15.

Cuando en la carta de porte no figure la hora en que el porteador recibió el envío, dicho plazo comenzará a contarse desde las cero horas del día siguiente al de la carga del envío.

Los días no laborables no se tendrán en cuenta en el cálculo del señalado plazo.

Ej. de calculo. Determine el plazo legal para un transporte nacional de 850 km. de recorrido. En la carta de porte no figura la hora de recepción del envío por el porteador que las ha recibido hoy. Resolución. Comienza a contar el plazo a las 00:00 horas de mañana (esta noche). Para los 100 km. primeros dispone de 12 horas y para el resto. $850-100 = 750 / 15 = 50$ horas mas. Total 62 horas.

2.30 Incumplimiento del plazo de transporte.-

.. de no entregar la mercancía al acabar el plazo será responsable de los perjuicios que por ello se ocasionen, hasta el límite señalado en la condición 2.19, (PRECIO DEL TRANSPORTE**, límite fijado en la LOTT).**

Páginas

Quando la paralización del vehículo fuese superior a dos días, las horas que, a tenor de lo anteriormente señalado, hayan de computarse a tal efecto en el tercer día y siguientes serán indemnizadas en cuantía equivalente a la anteriormente señalada, incrementada en un 50 por ciento.

Archivos adjuntos

Artículo 23.⁽⁶⁾

Comentarios

1. Salvo que expresamente se pacten unas cuantías o condiciones diferentes, la responsabilidad de los portadores de mercancías por las pérdidas o averías que sufran éstas, estará limitada como máximo a la cantidad de 4,5 euros por kilogramo. La responsabilidad de dichos portadores por los retrasos en la entrega de las mercancías no podrá exceder, salvo pacto en contrario, del precio del transporte.

2. Salvo que expresamente se pacten unas cuantías o condiciones diferentes, la responsabilidad de los portadores de viajeros por las pérdidas o averías que sufran los equipajes de éstos estará limitada como máximo a 14,5 euros por kilogramo. Su responsabilidad por las pérdidas o averías que sufran los encargos que transporten se regirá por las condiciones señaladas en el apartado 1 de

2.31 Ausencia o rechazo del envío por parte del consignatario.-

Cuando el consignatario no se encuentre en el domicilio indicado por el cargador o rehúse recibir el envío, el porteador deberá pedir nuevas instrucciones al cargador.

2.31 Ausencia o rechazo del envío por parte del consignatario.-

Cuando las nuevas instrucciones impartidas por éste consistieran en el traslado del envío a un término municipal distinto al inicialmente designado, el porteador podrá optar entre solicitar el depósito del envío, conforme a lo previsto en el párrafo siguiente, o realizar el transporte del envío hasta su nuevo destino (2.23 “Cambio de consignación del envío”)

Si el porteador no pudiese solicitar instrucciones al cargador o este no las impartiera en el plazo de 2 horas, el porteador podrá solicitar el deposito del envío en la JAT que corresponda conforme a 5.2, surtiendo este depósito los efectos de entrega;

también lo podrá hacer cuando el transporte se hubiera concertado a porte debido y el consignatario se negara a pagar su precio en el momento de recibir dicho envío del porteador.

2.32 Venta forzosade las mercancías.-

Cuando el transporte se hubiera concertado a porte debido, el porteador podrá exigir la venta por la Junta Arbitral del Transporte que corresponda, conforme a lo previsto en la condición 5.2, y cobrar así el precio del porte cuando hayan transcurrido 24 horas desde que se hizo entrega al consignatario ó se depositaron en la JAT, y no se haya realizado el pago del transporte.

2.32 Venta forzosade las mercancías.-

iiiCOM. Esta cláusula es de DIFICILAPLICACI ÓN tanto por lo común de ofrecer aplazamiento en el pago y facilidades para el mismo como por la dificultad de vender las mercancías si las has entregado al consignatarioiiii

2.32 Venta forzosade las mercancías.-

Este derecho especial prescribirá a los ocho días de haberse hecho la entrega o el depósito del envío, transcurrido será un como acreedor ordinario.

2.33 Desestiba y descarga del envío.-

.. las operaciones de desestiba y descarga del envío del correspondiente vehículo serán por cuenta del consignatario.

2.34 Manipulación del vehículo para su descarga. -

**..las operaciones que se
hay que realizar en el
vehículo sus elementos a
fin de facilitar su adecuada
descarga, son
de cuenta del porteador, ...**

2.35 Plazo para realizar la descarga del envío.-

...será de doshoras, contadas desde la llegada del vehículo al lugar en que deba ser descargado, ... los excesos en estos plazos permitirán al porteador exigir una indemnización por paralización al igual que en las paralizaciones en la carga (34,46 euros por hora de paralización).

2.35 Plazo para realizar la descarga del envío.-

Mediante la Orden Ministerial MFOM 3947/2005 la cláusula 2.35 se ha modificado añadiéndole “La obligación del pago de la indemnización por paralización en la descarga se devengará en el momento de la entrega efectiva del envío al destinatario”.



mentarios, se os tenga por tal
ades, Corporaciones y perso-
os y haciendo que se os guar-
el cargo que ostentáis corres-
do que se satisfaga a V.S. el
do al referido cargo durante el

Industria, Turismo y Comercio, y se considerará un con-
sumo de gasóleo equivalente al que, en relación con el tipo
de vehículo de que se trata, se haya tomado en considera-
ción para determinar la evolución del coste del transporte
de viajeros en el observatorio que, en su caso, haya elabo-
rado al efecto el Ministerio de Fomento.

Disposición adicional única. *Entrada en vigor.*

Esta orden entrará en vigor a los veinte días de su
publicación en el Boletín Oficial del Estado.

Madrid, 9 de diciembre de 2005.

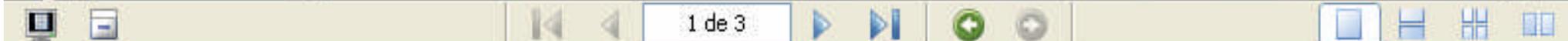
ALVAREZ ARZA

20842 *ORDEN FOM/3947/2005, de 9 de diciembre,
por la que se modifica la Orden de 25 de abril
de 1997, por la que se establecen las condicio-
nes generales de contratación de los transpor-
tes de mercancías por carretera.*

La Orden del Ministro de Fomento de 25 de abril de
1997 estableció las condiciones generales de contratación
de los transportes de mercancías por carretera, en ejecu-

210 x 297 mm

1 de 3



Páginas

Archivos adjuntos

Comentarios

previstos en la condición 4.1, la entrega del envío al consignatario a una hora determinada y ésta se hubiera cumplido por el porteador, en cuyo caso se contarán a partir de aquélla.

En ausencia de precisión por parte del cargador sobre los horarios de descarga existentes en el lugar en que ésta deba realizarse, cuando los plazos señalados anteriormente no hubieran transcurrido completamente a las dieciocho horas, o a la hora de cierre del correspondiente establecimiento si ésta es posterior, su cómputo quedará suspendido hasta las ocho horas, o hasta la hora de apertura de dicho establecimiento si ésta es anterior, del primer día laborable siguiente.

Cuando el consignatario incumpla los plazos anteriormente señalados, podrá el porteador exigirle una indemnización en concepto de paralización del vehículo, en los mismos términos y cuantías previstos en la condición 2.17 para el supuesto de paralización del vehículo en las operaciones de carga del envío.

La obligación del pago de la indemnización por paralización en la descarga se devengará en el momento de la entrega efectiva del envío al destinatario.»

Disposición final única. *Entrada en vigor.*

Esta orden entrará en vigor a los veinte días de su publicación en el Boletín Oficial del Estado.

Madrid, 9 de diciembre de 2005.

ÁLVAREZ ARZA

210 x 297 mm

3 de 3

tos, de aplicación a los suministros de gas petróleo según modalidad de suministro s indican a continuación:

- Gases licuados del petróleo por canalización a usuarios finales:
 - Término fijo
 - Término variable
- Gases licuados del petróleo a grandes empresas distribuidoras de gases licuados del petróleo por canalización

Segundo.-Los precios máximos establecidos en el apartado Primero no incluyen los siguientes impuestos:

Península e Islas Baleares: Impuesto de Consumos e Impuesto sobre el Valor Añadido.
 Archipiélago Canario: Impuesto Especial de Canarias sobre Combustibles y Energía y Impuesto General Indirecto sobre el Consumo.
 Guadalupe de Ceuta y Melilla: Impuesto de

2.9. CONTRATO DE TRANSPORTE NACIONAL DE MERCANCÍAS.
CONDICIONES GENERALES DE CONTRATACIÓN.

3. TRANSPORTE
SUCESIVO Y
COMBINADO

3. TRANSPORTE SUCESIVO Y COMBINADO

3.1 Contrato de transporte sucesivo por carretera.-

Se considera **transporte** **sucesivo** por carretera, a efectos de lo dispuesto en estas condiciones generales, aquél en que, **existiendo un único contrato con el cargador, es realizado materialmente de forma sucesiva por varios porteadores por carretera.**

3.2 Modalidades (de **TRANSPORTE SUCESIVO)**

a) Contratando el transporte el cargador conjuntamente con los distintos porteadores.

En dicho supuesto, el porteador que haga la entrega del envío al consignatario asumirá las obligaciones de los que le hayan precedido en la conducción, salvo su derecho para repetir contra éstos, si no fuese él el responsable directo de la falta que ocasione la reclamación del cargador o consignatario.

b) Mediante la actuación de un operador de transporte que contrate conjuntamente con los individuales con los distintos portadores.

c) Contratando el transporte el cargador con uno de los porteadores que lo realicen, el cual, a su vez, contratará, en nombre propio, el resto del transporte con los demás porteadores.

3.3 Contrato de transporte combinado multimodal. -

Se considera transporte combinado multimodal aquel en que existiendo un único contrato con el cargador es realizado por uno o varios porteadores en distintos modos de transporte. (t.6)

2.9. CONTRATO DE TRANSPORTE NACIONAL DE MERCANCÍAS.
CONDICIONES GENERALES DE CONTRATACIÓN.

4.DETERMINACIÓN DE
LAS CONDICIONES DEL
CONTRATO DE
TRANSPORTE EN CASO
DE CONTROVERSIAS

4.1 Condiciones contractuales de aplicación.-

Quando exista **controversia sobre el contenido del contrato o sobre cualquier aspecto de su cumplimiento se aplicarán las presentes condiciones generales, con las dos únicas siguientes excepciones:**

- a) Cuando se hubiera expedido **carta de porte con aspectos distintos,**
- b) Cuando exista un **documento,** **suscrito por ambas partes en el que se regulen expresamente condiciones del cumplimiento del contrato,** si del mismo se deduce la voluntad de los firmantes de que tales condiciones se apliquen al transporte del envío objeto de controversia.

**COM: Por tanto ser ánde
aplicación las presentes
CONDICIONES
GENERALES estudiadas,
excepto que se haya
pactado otra cosa en la
carta de porte, contrato
de transporte u otro
documento aplicable
(orden de carga, etc.)**

4.2 Otros medios de prueba.-

Cuando existiera controversia sobre aspectos del contrato sobre los que no haya pacto escrito, ni estén previstos en las presentes condiciones generales, se estará al resultado de las pruebas jurídicas que haga cada parte en apoyo de sus respectivas pretensiones, conforme a las disposiciones generales establecidas para los contratos en el Código de Comercio.

2.9. CONTRATO DE TRANSPORTE NACIONAL DE MERCANCÍAS.
CONDICIONES GENERALES DE CONTRATACIÓN.

5. JUNTAS
ARBITRALES DE
TRANSPORTE.

5.1 Controversias en relación con el cumplimiento del contrato.-

Cuando la controversia no exceda de **6000 EUROS** (LOTT 2003), se entenderá que existe acuerdo de sometimiento al arbitraje de las Juntas siempre que alguna de las partes no haya manifestado a la otra expresamente su voluntad de excluir el mismo antes de que se inicie o debiera iniciarse, la realización del transporte.

En las controversias cuya cuantía **exceda de 6.000 EUROS** , las partes contratantes **podrán pactar expresamente el sometimiento al referido arbitraje.**

También puede haber un “sometimiento sobrevenido”, es decir, no se pactó en su momento ni se reflejó en la carta de porte, pero una de las partes lo propone a la JAT, y esta pide consentimiento a la otra parte, y si acepta se produce el consentimiento sobrevenido.

La parte demandante podrá presentar su reclamación bien ante la Junta competente en el lugar de origen del transporte, bien ante la competente en el lugar de destino del mismo, o bien ante la competente en el lugar de celebración del contrato (se entiende el domicilio del transportista), salvo que se haya pactado la sumisión a una Junta concreta en los términos previstos en la CARTA DE PORTE.

COM: Es muy recomendable tanto para los cargadores/expedidores como para los transportistas confeccionar cartas de porte con sometimiento expreso a la JAT de su domicilio para pleitear sin apenas gastos.

Típica leyenda en CMR o carta de porte nacional que especifica la JAT a la que se someten las partes en caso de controversia.

19 Estipulaciones particulares - Conventions particulières - Special agreements

LAS PARTES INTERVINIENTES EN ESTE CONTRATO CON RENUNCIA DE SU PROPIO FUERO, Y PARA LA RESOLUCION DE CUANTAS CUESTIONES O CONTROVERSAS PUDIERAN DERIVARSE DE ESTE CONTRATO, SE SOMETEN EXPRESAMENTE A LA COMPETENCIA DE LA JUNTA ARBITRAL DEL TRANSPORTE DE MURCIA (ESPAÑA).

A las empresas de Murcia les conviene que sea la JAT de Murcia u otra cercana para ahorrar posibles costes.

5.2 Depósito, enajenación y peritación de las mercancías.-

... las partes contratantes podrán recurrir a la Junta Arbitral del Transporte competente en el lugar en que se encuentren las mercancías para la realización de las actuaciones de depósito, enajenación o peritación de las mercancías que, en su caso, resulten procedentes...

2.9. CONTRATO DE TRANSPORTE NACIONAL DE MERCANCÍAS.
CONDICIONES GENERALES DE CONTRATACIÓN.

ANEXO "B"

Condiciones generales de
contratación de los
transportes de
mercancías por
carretera de carga
fraccionada
(PAQUETERÍA).

1. DEFINICIONES.

1.9 Reembolso .-

Se denomina reembolso a una cierta cantidad de dinero que, a petición del remitente y por cuenta de éste, el porteador debe percibir del destinatario como condición para hacerle entrega del envío, sin perjuicio de cobrar independientemente el precio del transporte.

Una vez recibido el reembolso del destinatario, el porteador debe hacer entrega de esta cantidad al remitente o a la persona designada por él.

El servicio de reembolso podrá concertarse tanto en el caso de los transportes contratados a porte debido como en los contratados a porte pagado.

3º Responsabilidad.

- 3.1. **DHL Express ignora el contenido y valor de la mercancía. Nuestra responsabilidad por los daños, pérdidas o averías que sufran las mercancías está limitada hasta 15€ por kilogramo transportado. Con un máximo de 1.650€ por envío.**
- 3.2. **Para el caso en el que el valor de la mercancía supere nuestra responsabilidad, nuestra organización le ofrece la posibilidad de asegurar la mercancía a "todo riesgo" por su valor, de acuerdo con los siguientes requisitos en el momento de su recepción:**
 - **Declaración expresa de su contenido y valor.**
 - **Pago de una prima del 1% sobre el capital a garantizar. (Mínimo 3€)**
- 3.3. **El receptor quedará obligado a examinar de forma inmediata si el envío presenta algún daño y si está completo. Los daños que se hayan podido producir durante el transporte y que no puedan examinarse de forma externa, nos serán comunicados por escrito en un plazo máximo de 24 horas a partir de la entrega.**
- 3.4. **Las acciones legales derivadas del Contrato de Transporte prescriben al año.**
- 3.5. **Los plazos de entrega son estándares, no contractuales y eximen de responsabilidad directa a la empresa.**

Consideraciones específicas servicio Portugal

- 1º **Los envíos internacionales están sometidos al régimen establecido en el Convenio CMR.**
- 2º **Reembolso. Por el servicio de gestión de cobro de las mercancías con cláusula "Contra reembolso" facturará el 5% de la cantidad declarada, con un mínimo de 12€ y un máximo de 90€ por envío. El consignatario deberá entregar un cheque bancario internacional a nombre del remitente.**
- 3º **La legislación portuguesa obliga a que toda la mercancía que viaje dentro del país, vaya acompañada de facturas originales. Es preferible que vaya en sobres "Packing List" ó "Contiene Documentación".**

CONDICIONES DEL REEMBOLSO

Condiciones específicas servicio Internacional

Los envíos internacionales están sometidos al régimen establecido en el Convenio CMR, y a las condiciones Mercant Generales Europremium.

Dimensiones: Min: 15 x 11 x 3,5 cm.
Max: 120 x 100 x 200 cm.

Peso máximo: - Hasta 50 kg. para bultos no paletizados.
- Hasta 1.000 kg. para bultos paletizados o manipulables con elevador mecánico (los envíos paletizados tasarán por un mínimo de 100 kg. por expedición).

Se considera mercancía voluminosa y es facturada como tal, aquella que no supere el ratio de 250 kg. por m³.

Opciones adicionales:

- En envíos a Porte Debido el remitente acepta el pago de los portes en caso de no ser abonados por el destinatario. Recargo adicional de 7€.
- Reembolso: Por la gestión de cobro se facturará el 5% del valor declarado, con un mínimo de 15 y máximo de 60€ por envío. Valor máximo por envío 5.000€.
- Seguro todo riesgo: Prima del 1% sobre valor declarado. Valor máximo por envío 50.000€.

CONDICIONES DEL REEMBOLSO

2. CONTENIDO DEL CONTRATO.

2.2 Seguro de daños.-

El porteador deberá informar al remitente, en el momento de contratar, de la posibilidad de suscribir un seguro que cubra los daños que las mercancías integrantes del envío puedan sufrir, hasta los límites de valor de las mismas.

2.2 Seguro deda ños.-

El coste dedicho seguro, en los supuestos en que se acuerde suscribirlo, tendrá la consideración de gastode explotación y será, por tanto, repercutible en el precio del transporte.

CONDICIONES DEL SEGURO

3º Responsabilidad.

- 3.1. **DHL Express ignora el contenido y valor de la mercancía. Nuestra responsabilidad por los daños, pérdidas o averías que sufran las mercancías está limitada hasta 15€ por kilogramo transportado. Con un máximo de 1.650€ por envío.**
- 3.2. **Para el caso en el que el valor de la mercancía supere nuestra responsabilidad, nuestra organización le ofrece la posibilidad de asegurar la mercancía a "todo riesgo" por su valor, de acuerdo con los siguientes requisitos en el momento de su recepción:**
 - **Declaración expresa de su contenido y valor.**
 - **Pago de una prima del 1% sobre el capital a garantizar. (Mínimo 3€)**
- 3.3. **El receptor quedará obligado a examinar de forma inmediata si el envío presenta algún daño y si está completo. Los daños que se hayan podido producir durante el transporte y que no puedan examinarse de forma externa, nos serán comunicados por escrito en un plazo máximo de 24 horas a partir de la entrega.**
- 3.4. **Las acciones legales derivadas del Contrato de Transporte prescriben al año.**
- 3.5. **Los plazos de entrega son estándares, no contractuales y eximen de responsabilidad directa a la empresa.**

Consideraciones específicas servicio Portugal

- 1º **Los envíos internacionales están sometidos al régimen establecido en el Convenio CMR.**
- 2º **Reembolso. Por el servicio de gestión de cobro de las mercancías con cláusula "Contra reembolso" facturará el 5% de la cantidad declarada, con un mínimo de 12€ y un máximo de 90€ por envío. El consignatario deberá entregar un cheque bancario internacional a nombre del remitente.**
- 3º **La legislación portuguesa obliga a que toda la mercancía que viaje dentro del país, vaya acompañada de facturas originales. Es preferible que vaya en sobres "Packing List" ó "Contiene Documentación".**

Condiciones específicas servicio Internacional

Los envíos internacionales están sometidos al régimen establecido en el Convenio CMR, y a las condiciones Mercant Generales Europremium.

Dimensiones: Min: 15 x 11 x 3,5 cm.

Max: 120 x 100 x 200 cm.

Peso máximo: - Hasta 50 kg. para bultos no paletizados.

- Hasta 1.000 kg. para bultos paletizados o manipulables con elevador mecánico (los envíos paletizados tasarán por un mínimo de 100 kg. por expedición).

Se considera mercancía voluminosa y es facturada como tal, aquella que no supere el ratio de 250 kg. por m³.

Opciones adicionales:

- En envíos a Porte Debido el remitente acepta el pago de los portes en caso de no ser abonados por el destinatario. Recargo adicional de 7€.
- Reembolso: Por la gestión de cobro se facturará el 5% del valor declarado, con un mínimo de 15 y máximo de 60€ por envío. Valor máximo por envío 5.000€.
- Seguro todo riesgo: Prima del 1% sobre valor declarado. Valor máximo por envío 50.000€.

CONDICIONES DEL SEGURO

2.8 Exigibilidad del pago del precio del transporte

La orden 2184/2008 especifica las mismas condiciones respecto al plazo de pago del transporte que las que se aplican para carga completa, es decir 30 días desde factura y aplicación de interés de demora si se sobrepasa.

$$\Delta P = \frac{G \times P \times 0,3}{100};$$

vehículos con una masa máxima autorizada superior a 3.500 kilogramos e inferior a 20.000 kilogramos, con un índice de variación del precio medio del gasóleo público por la Administración entre el momento en que se realizó el contrato de transporte y aquél en que se realizó el pago del transporte establecido al contratar.

$$\Delta P = \frac{G \times P \times 0,2}{100};$$

vehículos de obras con una masa máxima autorizada superior a 3.500 kilogramos:

$$\Delta P = \frac{G \times P \times 0,2}{100};$$

vehículos con una masa máxima autorizada igual o inferior a 3.500 kilogramos:

$$\Delta P = \frac{G \times P \times 0,1}{100};$$

según las fórmulas anteriores:

cantidad en que el transportista podrá incrementar el precio contratado en su factura;
 índice de variación del precio medio del gasóleo público por la Administración entre el momento en que se realizó el contrato de transporte y aquél en que se realizó el pago del transporte establecido al contratar.

justificación de la entrega del envío al consignatario.

Cuando el transporte se hubiera concertado a porte debido, el porteador podrá exigir su pago en el momento de hacer entrega del envío al consignatario.

Salvo que, expresamente y por escrito, se hubiese pactado otra cosa distinta, el obligado al pago del transporte incurrirá en mora y deberá pagar el interés señalado en la Ley 3/2004, de 29 de diciembre, por la que se establecen medidas de lucha contra la morosidad en las operaciones comerciales, por el mero incumplimiento del pago en el plazo de 30 días contados a partir de la emisión de la correspondiente factura por el porteador o, en su defecto, desde que el deudor haya recibido la correspondiente factura o una solicitud de pago equivalente.

Si la fecha de recibo de la factura o la solicitud de pago equivalente se presta a duda, así como en todos los casos de autofacturación por parte del obligado al pago, los 30 días anteriormente señalados se computarán desde la fecha de entrega de las mercancías en destino.

El pacto en contrario se considerará nulo en todos aquellos casos en que tenga un contenido abusivo en perjuicio del porteador, conforme a las reglas que, a tal efecto, señala el artículo 9 de la citada Ley de lucha contra la morosidad.

Asimismo, carecerá de efecto el pacto en contrario cuando se contenga en unas condiciones generales respecto de las que la parte que no las ha propuesto sólo pueda mostrar su aceptación o rechazo global.»

Cuatro. La cláusula 2.4 del anexo B, queda redactada de la siguiente manera:

«2.4 Exigibilidad del pago del precio del transporte.

Cuando el transporte se hubiera concertado a porte pagado, el porteador podrá exigir su pago en el momento

de recibir el envío del remitente, salvo que se hubiera pactado otro posterior, en los términos previstos en la condición 4.1, en cuyo caso éste no podrá ser exigido por el porteador hasta llegado dicho momento.

Cuando el transporte se hubiera concertado a porte debido, el porteador podrá exigir su pago en el momento de hacer entrega del envío al destinatario.

Salvo que, expresamente y por escrito, se hubiese pactado otra cosa distinta, el obligado al pago del transporte incurrirá en mora y deberá pagar el interés señalado en la Ley 3/2004, de 29 de diciembre, por la que se establecen medidas de lucha contra la morosidad en las operaciones comerciales, por el mero incumplimiento del pago en el plazo de 30 días contados a partir de la emisión de la correspondiente factura por el porteador o, en su defecto, desde que el deudor haya recibido la correspondiente factura o una solicitud de pago equivalente.

Si la fecha de recibo de la factura o la solicitud de pago equivalente se presta a duda, así como en todos los casos de autofacturación por parte del obligado al pago, los 30 días anteriormente señalados se computarán desde la fecha de entrega de las mercancías en destino.

El pacto en contrario se considerará nulo en todos aquellos casos en que tenga un contenido abusivo en perjuicio del porteador, conforme a las reglas que, a tal efecto, señala el artículo 9 de la Ley 3/2004.

Asimismo, carecerá de efecto el pacto en contrario cuando se contenga en unas condiciones generales respecto de las que la parte que no las ha propuesto sólo pueda mostrar su aceptación o rechazo global.»

Disposición transitoria única. *Aplicación de las reglas de*

La actual situación de crisis que atraviesa el del transporte de mercancías por carretera, pro principalmente por la escalada del precio del ga la caída de la actividad como consecuencia de l: tización general de la economía española, acc adoptar toda una serie de medidas destinadas a lizar algunos de los aspectos en que se concretó men jurídico de las mencionadas autorizacio objeto de facilitar el ajuste de la oferta a las a circunstancias del mercado y la necesaria reestr ción del sector.

Así lo ha entendido el Consejo de Ministros reunión de 13 de junio de 2008, en la que instó al l rioro de Fomento a realizar las actuaciones necesari la implantación y eficacia de las medidas contenid Acuerdo de 11 de junio de 2008 de la Adminis General del Estado con el Departamento de Transp Mercancías del Comité Nacional del Transporte po tera, en cuyo apartado 1.5 se determina revisar l: ministerial reguladora del régimen de autorizaci transporte de mercancías por carretera, «elimina exigencia de contar con un determinado número ductores en función de la flota de que sea ti empresa transportista y permitiendo la posibili aumentar y reducir flota a los transportistas de ingreso en el mercado, siempre que no se sitú debajo de tres vehículos y 60 toneladas de ca durante los tres años siguientes a la obtención de rización».

Asimismo, se determina en el citado Acuerdo l ficación de la referida orden «a fin de permitir la ción de la autorización de transporte al capital».

2.8 Lugar de recepción del envío por el porteador.-

Cuando no se hubiera pactado, en los términos previstos en la condición 4.1, un lugar distinto, la recepción del envío para su transporte por el porteador se realizará en el domicilio del remitente, salvo que el porteador disponga de locales destinados a tal efecto, en los que, con carácter general, reciba los envíos que ha de transportar y así lo hubiera informado al remitente, en cuyo caso será en dichos locales donde éste deberá hacerle entrega del envío.

2.9 Momento de la recepción del envío por el porteador. -

Cuando la recepción del envío por el porteador deba realizarse en un lugar distinto a sus propios locales y se hubiese pactado, en los términos previstos en la condición 4.1, un día y una hora precisa, u hora límite, para dicha recepción, **el porteador deberá cumplir dicho plazo, presentándose a recoger el envío en los citados lugar, fecha y hora.**

2.9 Momento de la recepción del envío por el porteador.-

Si nada se hubiese pactado respecto a la hora, el porteador cumplirá su obligación presentándose a recoger el envío antes de las cero horas del día siguiente al señalado.

2.9 Momento de la recepción del envío por el porteador.-

Si el porteador no se presentase a recoger el envío, o lo hiciese con un retraso superior a veinticuatro horas, días no laborables no comprendidos, sobre la hora que, conforme a lo previsto anteriormente, corresponda, el remitente podrá exigirle una indemnización igual al 10 por 100 del precio del transporte y, sin perjuicio de ello, contratar el transporte del envío con otro porteador.

El remitente, por su parte, deberá tener listo el envío para su entrega al porteador en el lugar, fecha y hora en que, conforme a lo anteriormente previsto, corresponda a éste recogerlo.

Si habiéndose presentado en plazo el porteador a recoger la mercancía, el remitente no le hiciese entrega del envío, o se demorase en hacerlo más de quince minutos, contados desde la presentación del porteador, podrá éste exigirle una indemnización igual al 10 por 100 del precio del transporte.

Si dicha demora fuese superior a treinta minutos, el porteador podrá desistir del contrato e, independientemente de ello, exigir una indemnización igual al 50 por 100 del precio del transporte.

2.14 Carga y descarga, estiba y desestiba del envío.-

Salvo que se hubiera pactado lo contrario, en los términos previstos en la condición 4.1, las operaciones de carga y descarga, y, en todo caso, las de colocación, estiba y desestiba del envío en el correspondiente vehículo, serán por cuenta del porteador.

2.24 Plazodel transporte.-

.... el porteador dispondrá para hacerlo de un plazo máximo de **treinta y seis horas, contadas desde que recibió el envío, cuando la longitud del itinerario no supere los 100 kilómetros.**

Cuando los supere, dispondrá de una hora más por cada fracción de 15 kilómetros que exceda de los 100 primeros, despreciándose las fracciones inferiores a 15.

2.30 Envíos gravados con reembolso.-

Cuando se hubiera pactado un reembolso en los términos previstos en las letras a) o b) de la condición 4.1, el porteador no deberá entregar el envío al destinatario hasta que éste le pague la suma correspondiente, estando obligado a enviar esta suma, dentro de los diez días laborables siguientes a dicho cobro, al remitente o a la persona que éste hubiese indicado en la carta de porte, quedando en caso contrario obligado a indemnizar al remitente hasta la total cuantía de dicha suma.

La estipulación de reembolso no es obligatoria para el porteador **más que si expresamente se ha hecho constar en la misma la cuantía del reembolso, en su caso, de la prima** que corresponde percibir al porteador como contraprestación del servicio de reembolso.

3º Responsabilidad.

- 3.1. **DHL Express ignora el contenido y valor de la mercancía. Nuestra responsabilidad por los daños, pérdidas o averías que sufran las mercancías está limitada hasta 15€ por kilogramo transportado. Con un máximo de 1.650€ por envío.**
- 3.2. **Para el caso en el que el valor de la mercancía supere nuestra responsabilidad, nuestra organización le ofrece la posibilidad de asegurar la mercancía a "todo riesgo" por su valor, de acuerdo con los siguientes requisitos en el momento de su recepción:**
 - **Declaración expresa de su contenido y valor.**
 - **Pago de una prima del 1% sobre el capital a garantizar. (Mínimo 3€)**
- 3.3. **El receptor quedará obligado a examinar de forma inmediata si el envío presenta algún daño y si está completo. Los daños que se hayan podido producir durante el transporte y que no puedan examinarse de forma externa, nos serán comunicados por escrito en un plazo máximo de 24 horas a partir de la entrega.**
- 3.4. **Las acciones legales derivadas del Contrato de Transporte prescriben al año.**
- 3.5. **Los plazos de entrega son estándares, no contractuales y eximen de responsabilidad directa a la empresa.**

Consideraciones específicas servicio Portugal

- 1º **Los envíos internacionales están sometidos al régimen establecido en el Convenio CMR.**
- 2º **Reembolso. Por el servicio de gestión de cobro de las mercancías con cláusula "Contra reembolso" se facturará el 5% de la cantidad declarada, con un mínimo de 12€ y un máximo de 90€ por envío. El consignatario deberá entregar un cheque bancario internacional a nombre del remitente.**
- 3º **La legislación portuguesa obliga a que toda la mercancía que viaje dentro del país, vaya acompañada de facturas originales. Es preferible que vaya en sobres "Packing List" ó "Contiene Documentación".**

CONDICIONES DEL REEMBOLSO

Condiciones específicas servicio Internacional

Los envíos internacionales están sometidos al régimen establecido en el Convenio CMR, y a las condiciones Mercant Generales Europremium.

Dimensiones: Min: 15 x 11 x 3,5 cm.

Max: 120 x 100 x 200 cm.

Peso máximo: - Hasta 50 kg. para bultos no paletizados.

- Hasta 1.000 kg. para bultos paletizados o manipulables con elevador mecánico (los envíos paletizados tasarán por un mínimo de 100 kg. por expedición).

Se considera mercancía voluminosa y es facturada como tal, aquella que no supere el ratio de 250 kg. por m³.

Opciones adicionales:

- En envíos a Porte Debido el remitente acepta el pago de los portes en caso de no ser abonados por el destinatario. Recargo adicional de 7€.
- Reembolso: Por la gestión de cobro se facturará el 5% del valor declarado, con un mínimo de 15 y máximo de 60€ por envío. Valor máximo por envío 5.000€.
- Seguro todo riesgo: Prima del 1% sobre valor declarado. Valor máximo por envío 50.000€.

CONDICIONES DEL REEMBOLSO

El **importe del reembolso podrá ser fijado libremente por el remitente**, sin que dicho importe tenga que coincidir necesariamente con el valor de las mercancías en su caso declarado por aquél, ni, en los demás supuestos, predetermine el valor de las mercancías a efectos de señalar la responsabilidad del porteador por daño, pérdida o avería del envío.

Cuando el destinatario se niegue al pago del reembolso, deber á entenderse que rehúsa recibir el envío, siendo de aplicación las reglas previstas para dicho supuesto en la condición 2.28.

FINANEXO B CONDICIONES DE TRANSPORTE DE LAPAQUETERÍA

2.9. CONTRATO DE TRANSPORTE NACIONAL DE MERCANCÍAS.
CONDICIONES GENERALES DE CONTRATACIÓN.

**ORDENFOM/238/2003,
DE 31 DE ENERO, POR
LA QUE SE ESTABLECEN
NORMAS DE CONTROL
EN RELACIÓN CON LOS
TRANSPORTES
PÚBLICOS DE
MERCANCÍAS POR
CARRETERA.**

DOCUMENTO
DE
CONTROL
“CARTADE PORTE”



Buscar

▸ **Información general**

▸ **Oficina virtual**

▸ **Tienda virtual**

Áreas de actividad

▸ Planificación y Coordinación Territorial

▸ Carreteras

▸ Ferrocarriles

▸ Aviación Civil

▸ Marina Mercante

Transportes por Carretera

▸ Comité Nacional del Transporte

▸ Consulta de operadores de transporte

▸ Documentos de interés

▸ Información sobre líneas regulares de transporte de viajeros

▸ Mercancías peligrosas y perecederas

▸ Observatorios

▸ Seguridad en el transporte

▸ Servicios al transportista

▸ Transporte intermodal

[Inicio](#) > [Transportes por Carretera](#) > [Normativa](#)

Transportes por Carretera

▸ **ORDEN FOM/238/2003, DE 31 DE ENERO, POR LA QUE SE ESTABLECEN NORMAS DE CONTROL EN RELACIÓN CON LOS TRANSPORTES PÚBLICOS DE MERCANCÍAS POR CARRETERA.**

Las sucesivas modificaciones que se han ido introduciendo en nuestra legislación de ordenación de los transportes terrestres, en orden a una progresiva liberalización del mercado de transporte de mercancías, han hecho del libre pacto contractual entre transportistas y usuarios del transporte el eje central sobre el que se apoya todo el funcionamiento de aquél.

Como es obvio que un mercado de estas características sólo puede alcanzar niveles adecuados de funcionamiento si cumple unas exigencias mínimas de transparencia y se encuentra exento de prácticas basadas en posiciones de dominio o de competencia desleal, cobran especial importancia las funciones de inspección y control atribuidas a los órganos administrativos competentes.

A fin de alcanzar los objetivos perseguidos en relación con la libre competencia y necesaria transparencia del mercado, ha parecido conveniente establecer las normas relativas a la documentación de control que han de ser cumplidas por quienes intervienen en la contratación y realización de los servicios, adecuándolas a la práctica habitual de las empresas, de manera que su cumplimiento les suponga la menor carga burocrática añadida posible, pero de forma que, no obstante, los órganos administrativos competentes cuenten con un conocimiento suficiente de las operaciones mercantiles realizadas para alcanzar un eficaz desarrollo de las funciones de control, inspección y saneamiento del mercado que a la Administración corresponde.

En su virtud, en uso de la autorización otorgada por la disposición adicional undécima del Reglamento de Ordenación de los Transportes Terrestres, y previo informe del Comité Nacional del Transporte por Carretera y del Consejo Nacional de Transportes Terrestres, dispongo:

30/09/2006



Correo

Imprimir

Mapa

▸ Información

▸ Organización y funciones

▸ Información estadística

▸ Boletines informativos

▾ Normativa

▸ Contratación

▸ Ayudas y subvenciones

▸ Descarga de programas

2.9. CONTRATO DE TRANSPORTE NACIONAL DE MERCANCÍAS. **CONDICIONES GENERALES DE CONTRATACIÓN.**

Esta normativa reciente ha venido a sembrar dudas y confusión en el sector, lo contrario de los que perseguía.

Se ha tomado este documento de control como la obligatoriedad impuesta por la Administración de formalizar una CARTA DE PORTE, que aunque es recomendable no es obligatorio.

Este documento de control para los transportes públicos debe formalizarlo el cargador y entregarlo al porteador, aún así cuando entró en vigor en Agosto de 2004 se comenzó a multar a los transportistas.

Extracto.. "Artículo único.- **Documentación de control de los envíos de transporte de mercancías.**

Los transportistas, usuarios del transporte de mercancías y operadores de transporte **estarán obligados a documentar cada uno de los envíos en que se materialicen los contratos de transporte de mercancías por carretera que celebren en el correspondiente albarán, carta de porte u otra documentación acreditativa, la cual deberá acompañar a las mercancías en su desplazamiento y en el que deberán constar, al menos, los siguientes datos:**

- 1. Nombre o denominación social y domicilio de la empresa cargadora.**
- 2. Nombre o denominación social y domicilio de la empresa que haya realizado la expedición de las mercancías, cuando no coincida con la empresa cargadora.**
- 3. Nombre o denominación social y domicilio del operador de transporte que, en su caso, hubiese intermediado en la contratación del servicio.**
- 4. Nombre o denominación social y domicilio de la empresa transportista.**

- 5. Nombre o denominación social y domicilio del destinatario o consignatario del envío.**
- 6. Lugares de origen y destino de la expedición de transporte de que se trate.**
- 7. Fecha de realización del transporte del envío de que se trate.**
- 8. Matrícula del vehículo o vehículos utilizados en la realización del transporte. Cuando se trate de un conjunto articulado, deberán hacerse constar tanto la matrícula del vehículo o vehículos tractores como las de los semirremolques o remolques arrastrados por los mismos.**

- 9. Si iniciada la operación de transporte se produjera un cambio de vehículo, esta circunstancia deberá hacerse constar en la documentación de control por la empresa de transportes.**
- 10. Naturaleza, peso y, en su caso, número de bultos de la mercancía transportada. En los supuestos en que, por razón de las circunstancias en que se produzca la carga del vehículo, resulte de difícil determinación el peso exacto de la mercancía que se va a transportar, se buscará otro tipo de magnitud para determinar su cantidad y peso.**
- 11. Siempre que así lo soliciten el transportista, el cargador, el expedidor o el destinatario, además de los anteriores se harán constar en la documentación de control las observaciones y/o reservas o cualquier otra indicación que consideren útil.**

Cuando así lo soliciten todas las partes intervinientes en el contrato, se hará constar, asimismo, el precio que la empresa cargadora paga por el transporte (cuando el transporte del envío de que se trate sea consecuencia de un contrato previamente formalizado por escrito, bastará con que en la documentación de control se contenga una referencia a éste, siempre que permita identificarlo claramente).

La documentación de control será de libre edición, pudiendo ajustarse al modelo, formato y denominación que más convenga a las partes intervinientes en el contrato, debiendo expedirse tantas copias como partes intervengan en el transporte.

La obligación de confeccionar y expedir la documentación corresponderá al cargador o, cuando éste no se hallare presente, al expedidor material de la remesa que se ha de transportar.

Finalizado el transporte del envío de que se trate, el transportista y el cargador y, en su caso, el operador de transportes que hubieran intervenido en el contrato o contratos de que sea consecuencia deberán conservar una copia de la documentación de control, a disposición de la Inspección del Transporte Terrestre, durante al menos un año.

Exentos: transportes privados, internacionales con CMR, peligrosas con carta de porte ADR, de mudanzas, basuras, de vehículos averiados en vehículos especiales y de carga fraccionada (habrá que probarlo en todos los casos).

MODELOS DE
DOCUMENTOS DE
CONTROL / CARTAS DE
PORTEA USAREN
TRANSPORTE
NACIONAL

DOCUMENTO DE CONTROL DE TRANSPORTE DE MERCANCIAS POR CARRETERA



Según lo previsto en la Orden FOM/238/2003 por las que se establecen normas de control en relación con los transportes públicos de mercancías por carretera.

1 Cargador o remitente (nombre, domicilio y C.I.F./N.I.F.)		14 Porteador (transportista u operador de transportes que ha contratado directamente con el cargador) (nombre, domicilio, y C.I.F./N.I.F.)	
2 Consignatario o destinatario (nombre, domicilio y C.I.F./N.I.F.)		15 Porteadores sucesivos (nombre, domicilio y C.I.F./N.I.F.)	
3 Lugar de entrega de la mercancía (localidad)	Matrícula Vehículo / Tractor	Matrícula remolque o semirremolque	
4 Lugar y fecha de carga de la mercancía (lugar, fecha)	16 Reservas y observaciones del porteador		
5 Documentos anexos			
6 Palabras, números u otras marcas o signos exteriores que identifican los bultos	7 Numero de bultos	8 Clase de embalaje	9 Naturaleza de la mercancía
			10 Peso bruto, kg.
			11 Volumen m ³

Clase	Cifra	Letra	(ADR)*
17 A pagar por:		Cargador	12 Instrucciones del cargador
		Consignatario	
En fecha:			
Precio del transporte:			
Descuentos:			
Líquido:			
Suplementos:			
Gastos Accesorios:			
TOTAL:			
18 Formalizado en	2.00		

19	20	21 Recibo de la mercancía
Firma y sello del remitente	Firma y sello del transportista	Lugar a 20
		Firma y sello del consignatario

* A rellenar en el caso de mercancías peligrosas

** Declaración de culpabilidad

00000

DOCUMENTO DE CONTROL (O. FOM 238/2003 - BOE 132/2003)

DOCUMENTO DE CONTROL DE TRANSPORTE DE MERCANCIAS POR CARRETERA

DCTMC

Según lo previsto en la Orden FOM/238/2003 por las que se establecen normas de control en relación con los transportes públicos de mercancías por carretera.

1 Cargador o remitente (nombre, domicilio y C.I.F./N.I.F.)

2 Consignatario o destinatario (nombre, domicilio y C.I.F./N.I.F.)

14 Porteador (transportista u operador de transportes que ha contratado directamente con el cargador) (nombre, domicilio, y C.I.F./N.I.F.)

15 Porteadores sucesivos (nombre, domicilio y C.I.F./N.I.F.)

3 Lugar de entrega de la mercancía (localidad)

Matrícula Vehículo / Tractor

Matrícula remolque o semirremolque

4 Lugar y fecha de carga de la mercancía (lugar, fecha)

16 Reservas y observaciones del conductor

5 Documentos anexos

6 Palabras, números u otras marcas o signos estancieros en la mercancía

7 Número de bultos

6. Palabras, números u otras marcas o signos exte- riores que identifiquen los bultos	7. Número de bultos	8. Clase de embalaje	9. Naturaleza de la mercancía	10. Peso bruto, kg.	11. Volumen m ³
Clase	Cita	Letra	(ADR)*		
17. A pagar por:	Cargador		12. Instrucciones del cargador		
	Consignatario				
En fecha:					
Precio del transporte:					
Descuentos:					

Clase		Cta		Leps		ADRP	
17. A pagar por:		Cargador				12. Instrucciones del cargador	
		Consignatario					
En fecha:							
Precio del transporte:							
Descuentos:							
Líquido:							
Suplementos:							
Gastos Accesorios:		+				13. Estipulaciones particulares "acerca de la carga y descarga o condiciones de transporte"	
TOTAL:							
18. Formulado en				2.00			
19		20		21. Recibo de la mercancía			
				Lugar		a	
						20	
						+	
Firma y sello del remitente		Firma y sello del transportista		Firma y sello del consignatario			

* A rellenar en el caso de mercancías peligrosas

** Contenedor de mercancías peligrosas

ANEXO C DE LAS CONDCIONES GRALES. DE CONTRATACIÓN (DEROGADO)

CONTRATO MERCANTIL DE TRANSPORTE DE MERCANCIAS POR CARRETERA

1. Cargador o remitente (nombre, domicilio y CIF/NIF)	El presente contrato se regirá en lo no previsto expresamente en el mismo por las Condiciones Generales de Contratación aprobadas por el Ministerio de Fomento (art. 13.5 Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres).
2. Consignatario o destinatario (nombre, domicilio y CIF/NIF)	14. Porteador (transportista u operador de transportes que ha contratado directamente con el cargador) (nombre, domicilio y CIF/NIF) 15. Porteadores sucesivos (nombre, domicilio y CIF/NIF)
3. Lugar de entrega de la mercancía (localidad)	
4. Lugar y fecha de carga de la mercancía (lugar, fecha)	16. Reservas y observaciones del porteador
5. Documentos anexos	

6 Palabras, números u otras marcas o signos exteriores que identifican los bultos			7 Número de bultos			8 Clase de embalaje			9 Naturaleza de la mercancía			10 Peso bruto, kg.			11 Volumen m ³		
Clase:			Cifra			Letra			(ADR)*								
17 A pagar por:			Cargador						12 Instrucciones del cargador:								
			Consignatario														
En fecha:																	
Precio del transporte:																	
Descuentos:			•														
Líquido:																	
Suplementos:																	
Gastos Accesorios:			•														
TOTAL:																	
18 Formalizado en			a			20											

		13. Estipulaciones particulares ^{**} acerca de la carga y descarga o condiciones de transporte:
TOTAL:		
13. Formalizado en a. 20		
19: Firma y sello del cargador	20: Firma y sello del porteador	21. Recibo de la mercancía: Lugar a 20: Firma y sello del consignatario

* A rellenar en el caso de mercancías peligrosas.

** Declaración de valor, interés especial en la entrega, seguros, indemnización por retrasos, reembolso, etc.

**FINDE LAS CONDICIONES
GENERALES DE
CONTRATACIÓN DEL
TRANSPORTE DE MERCANCÍAS
POR CARRETERA (NACIONAL)**

PARTE 2 DE 3

CONTENIDO DEL CONTRATO

Alfonso Cabrera Cánovas

alfonso profesor@yahoo.es