

ORDENACIÓN Y NORMATIVA

ORDEN DE 25 ABRIL DE 1997 POR LA QUE SE ESTABLECEN LAS CONDICIONES GENERALES DE CONTRATACION DE LOS TRANSPORTES DE MERCANCÍAS POR CARRETERA.

La Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, señala en su artículo 24.2 que la Administración podrá aprobar contratos tipo en relación con los transportes de mercancías, siendo sus condiciones aplicables, únicamente de forma subsidiaria o supletoria, a las que libremente pacten las partes de forma escrita en el correspondiente contrato.

Por su parte, el Reglamento de la citada Ley, aprobado por Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, establece en su artículo 13 que el Ministro de Fomento, oídos el Consejo Nacional de Transportes Terrestres, el Comité Nacional del Transporte por Carretera y las asociaciones representativas de cargadores, podrá establecer contratos-tipo o condiciones generales de contratación para las distintas clases de transporte terrestre y de actividades auxiliares y complementarias del transporte por carretera, en los que se determinarán los derechos y obligaciones recíprocas de las partes y las demás reglas concretas de cumplimiento de los contratos singulares; indicando, a continuación, que las reglas de los contratos-tipo o condiciones generales, cuando se refieran a transportes de mercancías, serán aplicables en forma subsidiaria o supletoria a las que libremente pacten las partes de forma escrita en los correspondientes contratos singulares.

Queda así expedita la vía para que la Administración a quien compete la ordenación del transporte de mercancías por carretera pueda, como se señala expresamente en la exposición de motivos del citado Reglamento, «respetando las normas del Código de Comercio, establecer las reglas complementarias necesarias para la solución de los problemas propios del contrato de transportes en la época actual».

Por su parte, el Programa de Medidas para el Transporte de Mercancías por Carretera, informado favorablemente por la Comisión Delegada del Gobierno para Asuntos Económicos en su reunión del día 30 de julio de 1992, ya recogía de forma expresa entre las medidas que resulta necesario desarrollar en relación con el cumplimiento del contrato de transporte la «aprobación y publicación en el «Boletín Oficial del Estado» de un contrato-tipo, o condiciones generales de contratación, que, en ausencia de pacto expreso escrito, determine de forma vinculante los derechos y obligaciones respectivos de cargador y transportista».

Señalaba el mencionado Programa de Medidas, al analizar los problemas que inciden en el sector del transporte de mercancías, la necesidad de proceder a la clarificación de las relaciones mercantiles de transporte, indicando que «el carácter normalmente consensual de los contratos de transporte hace que en la práctica surjan frecuentes dudas en relación con su contenido, lo que provoca una situación de inseguridad perjudicial para el buen funcionamiento del sector. Por ello resulta necesaria la adopción de medidas jurídicas, tales como la aprobación de contratos-tipo o condiciones generales de contratación, que clarifiquen los derechos y obligaciones recíprocas de cargadores y transportistas en ausencia de pacto escrito».

Para más fácil comprensión de los interesados, se ha optado por repetir en las condiciones los preceptos del Código de Comercio, así como de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres y su Reglamento, en que se contienen normas referidas al contrato de transporte terrestre. En consecuencia, si bien se establece con carácter general que las condiciones establecidas sólo serán de aplicación en ausencia de pacto expreso entre las partes, debe tenerse en cuenta que, en aplicación de lo dispuesto en los artículos 1.255 y 1.275 del Código Civil y 53 del Código de Comercio, citados en el artículo 3 de la Orden, el contenido de aquellas condiciones en que se repiten dichos preceptos, no podrá ser desvirtuado por el pacto privado entre las partes, no ya como consecuencia de su inclusión en las presentes condiciones sino en virtud del carácter obligatorio inexcusable de los preceptos legales en que originalmente se encuentran recogidos.

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

Artículo 1. Aprobación de las condiciones generales de contratación de los transportes de mercancías por carretera.

Se aprueban las condiciones generales de contratación de los transportes de mercancías por carretera contenidas en los anexos A y B de esta Orden, en ejecución de lo que se dispone en el artículo 24.2 de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, y en el artículo 13 de su Reglamento, aprobado por el Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre.

Artículo 2. Ámbito de aplicación.

1. Las condiciones generales de contratación contenidas en el anexo A de esta Orden se aplicarán a los contratos de transporte de mercancías por carretera de carga completa, y las contenidas en el anexo B a los de carga fraccionada, en los términos establecidos en el artículo 3.

2. Quedan excluidos del ámbito de aplicación de esta Orden:

- a) Los transportes cuyo origen o destino se encuentre fuera del territorio nacional.
- b) Los transportes de equipajes en vehículos destinados al de viajeros o en remolques arrastrados por éstos.
- c) Todos aquellos otros transportes respecto de los que se aprueben unas condiciones específicas de contratación.

Artículo 3. Alcance de la aplicación de las condiciones de contratación previstas en esta Orden.

1. En ausencia de condiciones pactadas de forma escrita en el correspondiente contrato singular, las partes podrán exigirse mutuamente el cumplimiento de los contratos de transporte de mercancías por carretera con arreglo a las condiciones generales incluidas como anexos de esta Orden, las cuales tendrán en todo caso carácter supletorio respecto a aquéllas.

2. Conforme a lo que se dispone en los artículos 1.255 y 1.275 del Código Civil y en el 53 del Código de Comercio, carecerán de eficacia los pactos de las partes que sean contrarios a las Leyes.

Cuando la citada ineficacia afectara a la totalidad de los pactos celebrados entre las partes, el contrato se regirá en todos sus extremos por las condiciones previstas en esta Orden. Si sólo afectara a alguno o algunos de dichos pactos, se tendrán éstos por inexistentes, aplicándose a la materia que constituía su contenido las condiciones previstas en esta Orden y conservando su validez los demás.

Artículo 4. Concepto de contrato de transporte de mercancías por carretera.

A los efectos de esta Orden, se considera contrato de transporte de mercancías por carretera aquél mediante el cual una persona, física o jurídica, titular de una empresa dedicada a la realización de transportes por cuenta ajena o a la intermediación en la contratación de los transportes, se obliga, en nombre propio y mediante un precio, a realizar, por cuenta de otra, las operaciones que resulten precisas para trasladar adecuadamente una o más cosas de un lugar a otro mediante la utilización de vehículos de tracción mecánica que circulen por carretera.

Artículo 5. Carácter mercantil del contrato.

En aplicación de lo previsto en el artículo 349 del Código de Comercio, el contrato de transporte de mercancías por carretera definido en el artículo anterior se reputará siempre mercantil, sin que afecte a dicha caracterización el hecho de que pueda tener por objeto una pluralidad de expediciones y que éstas hayan de realizarse a lo largo de un período más o menos dilatado de tiempo.

Artículo 6. Modalidades de transporte.

Conforme a lo que se dispone en el artículo 47 del Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, son transportes de mercancías de cargas fraccionadas aquéllos para cuya realización resultan precisas actividades previas o complementarias inherentes al carácter fragmentario de las mercancías, tales como las de manipulación, almacenamiento, grupaje, clasificación, embalaje o distribución por parte del porteador.

Son, por contra, transportes de mercancías de cargas completas aquéllos para cuya realización, desde la recepción de la carga hasta su entrega o destino, no se precisan otras intervenciones u operaciones complementarias del tipo de las expresadas en el párrafo anterior.

Artículo 7. Carácter diferenciado del contrato celebrado entre el cargador y un operador de transporte con el celebrado entre éste y el transportista.

Los términos del contrato celebrado entre el cargador y el operador de transporte de mercancías (agencia de transporte, transitario o almacenista-distribuidor) no predeterminan los del celebrado como consecuencia entre dicho operador y el transportista.

Se aplicarán, por tanto, a cada uno de los mencionados contratos las condiciones que correspondan conforme a lo dispuesto en esta Orden, sin que a ello afecten las que resulten de aplicación al otro.

Disposición adicional única.

Se aprueban los modelos de carta de porte y de contrato de transportes de mercancías por carretera de duración continuada, incluidos, respectivamente, como modelos 1 y 2 del anexo C de esta Orden, los cuales serán de utilización potestativa por las partes contratantes.

Disposición final primera.

Se faculta al Director general de Ferrocarriles y Transportes por Carretera para dictar las disposiciones necesarias para la aplicación y desarrollo de esta Orden.

Disposición final segunda.

Esta Orden entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

Madrid, 25 de abril de 1997.

ARIAS-SALGADO MONTALVO

ANEXO a

Condiciones generales de contratación de los transportes de mercancías por carretera de carga completa

1. Definiciones

1.1 Transportista.-Se denomina transportista a toda persona, física o jurídica, titular de una empresa especialmente concebida y equipada para la realización material de transportes de mercancías por carretera por cuenta ajena con sus propios medios personales y materiales, y que, al efecto, dispone de uno o más vehículos adecuados con capacidad de tracción propia, bien en propiedad, o en virtud de cualquier otro título permitido por la legislación vigente.

1.2 Operador de transporte de mercancías.-Se denomina operador de transporte de mercancías a la persona, física o jurídica, titular de una empresa que, ya sea bajo la configuración de agencia de transporte, de transitario o de almacenista-distribuidor, se encuentra habilitada para intermediar en los términos legalmente establecidos en la contratación del transporte de mercancías, actuando como organización interpuesta entre los cargadores y los porteadores que contrata en nombre propio tanto con los unos como con los otros.

1.3 Porteador.-Se denomina porteador al transportista que, en virtud del contrato, asume, en nombre propio, la obligación de transportar las mercancías de un lugar a otro.

Cuando el transporte se hubiera contratado utilizando la mediación de un operador de transporte, éste ocupará la posición de porteador frente al cargador, respondiendo del cumplimiento de la totalidad de obligaciones y responsabilidades que al porteador se atribuyen en estas condiciones generales como si hubiera realizado el transporte él mismo.

1.4 Cargador o remitente.-Se denomina cargador o remitente a la persona, física o jurídica, que, ya sea por cuenta propia o como operador de transporte, solicita la realización del transporte en nombre propio y frente a la cual el porteador asume, en virtud del contrato, la obligación de efectuarlo.

Cuando la realización del transporte fuera requerida al porteador por el personal de una empresa en el ejercicio de las funciones que en ésta tenga atribuidas, se presumirá, salvo prueba en contrario, que contrata en nombre de dicha empresa, correspondiendo, por consiguiente, a ésta la posición de cargador en el contrato.

En los demás casos, se presumirá, salvo prueba en contrario, que la persona que requiere los servicios del porteador contrata el transporte de las mercancías en nombre propio, asumiendo la posición de cargador en el contrato.

1.5 Expedidor.-Se denomina expedidor a la persona, física o jurídica, que materialmente hace la entrega de las mercancías al porteador para su transporte.

Podrá ser expedidor de las mercancías el propio cargador o una persona distinta que actúe por cuenta de aquél.

1.6 Consignatario o destinatario.-Se denomina consignatario o destinatario a la persona, física o jurídica, a la que el porteador ha de entregar las mercancías objeto del transporte una vez finalizado éste.

Podrá ser consignatario de las mercancías el propio cargador o una persona distinta.

1.7 Envío.-Se denomina envío a la cantidad de mercancías, embalaje y soportes de la carga incluidos, puesta efectivamente, en el mismo momento, a disposición del porteador y cuyo transporte es requerido por un mismo cargador para su entrega a un mismo consignatario, desde un único lugar de carga a un único lugar de destino, constituyendo objeto de un mismo contrato de transporte, si bien un solo contrato podrá tener por objeto el transporte de múltiples envíos de un mismo cargador.

A los efectos previstos en el párrafo anterior, cuando existan diferentes puntos de carga o de descarga situados dentro de un mismo establecimiento industrial o comercial o en distintos enclaves de una misma obra o explotación, serán considerados como un único lugar de carga o descarga.

En caso de relaciones continuadas entre un mismo cargador y un mismo porteador mediante un único contrato de carácter general y eficacia prolongada en el tiempo, serán de aplicación las presentes condiciones en relación con cada uno de los envíos concretos que constituyen el objeto de dicho contrato.

1.8 Bulto.-Se denomina bulto al objeto o conjunto de objetos, incluido su embalaje, cualesquiera que sean sus dimensiones y volumen, que constituya una carga unitaria en el momento de su entrega al porteador claramente diferenciada del resto del envío.

1.9 Carta de porte.-Se denomina carta de porte al documento en que se hagan constar las circunstancias de realización del transporte siempre que contenga las siguientes menciones mínimas:

Datos identificadores del cargador y del porteador.

Datos identificadores del consignatario, o bien de la persona a cuya orden vaya dirigido el envío, o si éste ha de entregarse al portador del correspondiente ejemplar de carta de porte.

Lugar, y, en su caso, fecha y hora de entrega del envío al porteador.

Lugar y plazo de entrega del envío al consignatario.

Identificación del envío, con expresión de su calidad genérica y número de bultos, de su peso, y, en su caso, de las marcas o signos exteriores de los bultos que integran el mismo.

Precio del transporte.

Si el envío incluyera mercancías peligrosas, habrá de especificar la naturaleza exacta del peligro que ellas representan, indicando, en su caso, sus incompatibilidades y condiciones de transporte y las precauciones a tomar. En el caso de que este aviso no haya sido consignado en la carta de porte, correrá a cargo del cargador o consignatario la carga de la prueba por cualquier otro medio de que el porteador tuvo conocimiento de la naturaleza exacta del peligro que presentaba el transporte de dichas mercancías.

El cargador y el porteador podrán hacer constar, asimismo, en la carta de porte cuantas otras circunstancias relativas al transporte o a la naturaleza y características del envío estimen pertinentes para el buen fin del transporte. Especialmente, podrán hacerse constar en la carta de porte las menciones relativas a si el transporte se realiza a porte pagado o debido y, en su caso, modalidad y momento en que resultará exigible su pago; a la cuantía de las indemnizaciones acordadas para los supuestos de paralización del vehículo en la carga o descarga y de incumplimiento del plazo de transporte; al valor declarado de la mercancía, a la suma que representa el interés en la entrega, a los pactos concernientes al seguro de las mercancías y al pacto de sometimiento al arbitraje de una Junta Arbitral del Transporte.

La carta de porte es documento que acredita la existencia del contrato de transporte. No obstante, la ausencia, irregularidad o pérdida de dicho documento no afectarán ni a la existencia ni a la validez del contrato, si bien, tanto el cargador como el porteador podrán exigirse mutuamente la expedición de una carta de porte.

La fuerza probatoria de la carta de porte tan sólo alcanzará a sus firmantes, en los términos previstos en la condición 4.1.a).

Aquellos documentos que, sin reunir los requisitos exigidos para poder ser considerados como carta de porte, se hubieran expedido una o ambas partes en relación con el contrato de transporte, tendrán la fuerza probatoria que se deduzca de su contenido y de la aplicación de las reglas contenidas en las condiciones 4.1.b) y 4.2.

1.10 Días no laborables.-A los efectos previstos en estas condiciones, se entiende por días no laborables los domingos y los días que legalmente se hayan declarado festivos, así como los días en que se hubiera impuesto una prohibición de circular por la autoridad competente en materia de tráfico y seguridad vial.

No obstante, los días no incluidos en el párrafo anterior en que, por cualquier causa, se encuentre cerrado el establecimiento en que el porteador haya de recibir o entregar el envío, serán, asimismo, considerados como no

laborables si aquél ha sido debidamente avisado por el cargador en el momento de la celebración del contrato de transporte.

2. Contenido del contrato

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

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 entre las partes en los términos previstos en la condición 4.1, 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 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.

2.4 Modalidades de pago del precio del transporte.-El pago del precio del transporte podrá realizarse con dinero o a través de cualquier otro instrumento con poder liberatorio, considerándose que, a no ser que exista pacto previo entre las partes en los términos previstos en la condición 4.1 acerca del pago aplazado, éste deberá producirse al contado.

2.5 Pesaje del envío a efectos de determinar el precio del transporte.-Si, para la determinación del precio del transporte, una de las partes contratantes solicita el pesaje del envío, esta operación deberá ser realizada por una sola vez, bien en el lugar de carga o bien en el de descarga. Si para ello es necesario el desplazamiento del vehículo, el coste de dicho desplazamiento, así como, en todo caso, el de la operación de pesaje serán soportados por quien la solicitó.

2.6 Obligación de realizar el transporte.-El transporte de las mercancías deberá ser realizado por el transportista con los medios personales y materiales integrantes de su propia organización empresarial, utilizando vehículos de los que disponga en tal concepto. No obstante, cuando, en los supuestos legalmente previstos, el transporte se lleve a cabo por el porteador mediante la colaboración de otro transportista que cuente con el personal y los vehículos adecuados para realizarlo, no quedará desvirtuada su condición de porteador único frente al cargador, con tal de que éste no se oponga y, en los supuestos en que se haya formalizado una carta de porte, conste en la misma la identidad del transportista colaborador.

En todo caso, los vehículos utilizados habrán de reunir las condiciones adecuadas para el transporte del envío de que se trate, así como para el acceso y circulación por los lugares en que haya de realizarse su carga y descarga, cuando tales condiciones le hubiesen sido previamente comunicadas por el cargador.

Cuando la realización del transporte hubiera sido contratada por un operador de transporte, éste responderá frente a su cargador de la adecuación de los medios personales y materiales aportados por los transportistas con los que contrate, sin perjuicio de las acciones que, a su vez, le correspondan frente a éstos como cargador en nombre propio.

2.7 Acceso a los lugares de carga y descarga del envío.-Cuando la carga o descarga del envío deba hacerse en el recinto de un almacén, depósito, obra o establecimiento comercial o industrial, 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 que como consecuencia de su incumplimiento, pudieran ocasionarse a las personas o a las edificaciones, instalaciones o cosas ubicadas en dicho recinto.

2.8 Puesta a disposición del vehículo para su carga.-Cuando exista pacto previo entre las partes en los términos previstos en la condición 4.1, acerca de un día y una hora precisa, u hora límite, para la puesta a disposición del vehículo en el lugar en que se deba proceder a la carga del envío, 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.

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.

2.9 Entrega del envío al porteador.-Cuando el porteador hubiera puesto a disposición el vehículo para su carga en los términos previstos en la condición anterior, 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.

Cuando el cargador sólo hiciera entrega al porteador de una parte del envío, deberá, sin perjuicio del pago del precio del transporte de esa parte, abonarle una indemnización igual a la mitad del precio previsto para el transporte de la parte no entregada, la cual se facturará separadamente, o bien ofertarle la realización de otro transporte de características similares al inicialmente convenido 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.

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.

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.

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, y, en su caso, señalizadas mediante las oportunas marcas o inscripciones que avisen del riesgo que su manipulación pueda entrañar para las personas o para las propias mercancías, de tal forma que éstas puedan soportar sin menoscabo su transporte en condiciones normales y no constituyan causa de peligro para el porteador o su personal dependiente, las demás mercancías transportadas, el vehículo o los terceros.

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

2.12 Examen del contenido de los 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.

No concurriendo uno de éstos, se hará el registro ante Notario o ante la Junta Arbitral del Transporte que corresponda conforme a lo previsto en la condición 5.2, extendiéndose un acta del resultado del reconocimiento, para los efectos a que hubiere lugar.

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, salvo que entre las partes exista pacto previo en contrario en los términos previstos en la condición 4.1, 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.

Queda excluido del ámbito de aplicación de estas condiciones el suministro, cambio o alquiler de los soportes utilizados en el transporte de las mercancías por parte del porteador.

2.15 Carga y estiba del envío.-Salvo que exista pacto previo en contrario entre las partes en los términos previstos en la condición 4.1, las operaciones de carga y estiba del envío en el correspondiente vehículo serán por cuenta del cargador. No obstante, el porteador podrá impartir instrucciones para la colocación y estiba de las mercancías que componen el envío.

El cargador será, asimismo, responsable de los daños ocasionados como consecuencia de las deficiencias que se produzcan como resultado de dichas operaciones, sin perjuicio de que pueda deducir las acciones que a su juicio resulten procedentes contra el expedidor que, en su caso, hubiera realizado materialmente la carga y estiba y repercutir sobre el mismo dicha responsabilidad.

No obstante, la referida responsabilidad corresponderá al porteador cuando éste haya impartido las instrucciones conforme a las cuales se haya hecho la colocación y estiba del envío y 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, si bien el expedidor deberá poner a su disposición los medios personales o materiales necesarios para ayudarle a ejecutar dichas operaciones.

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.

2.18 Inicio de la responsabilidad del porteador.-La responsabilidad del porteador comenzará desde el momento en que las mercancías se encuentren cargadas, colocadas y estibadas en su totalidad a bordo del vehículo que ha de realizar el transporte, sin perjuicio de lo dispuesto en la condición 2.15.

2.19 Límites de la responsabilidad del porteador.-Salvo que las partes hubieran pactado, en los términos previstos en la condición 4.1, unas cuantías o condiciones diferentes, 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 450 pesetas por kilogramo.

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

Cuando se pacten límites superiores o condiciones de responsabilidad diferentes a las previstas en los párrafos anteriores, podrán, asimismo, las partes pactar la percepción por parte del porteador de una cantidad adicional al precio del transporte, que se facturará separadamente de éste, como compensación del aumento de responsabilidad pactado.

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.

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.

2.20 Itinerario del transporte.-Si cargador y porteador hubieran pactado, en los términos previstos en la condición 4.1, el camino por donde deba hacerse el transporte, el porteador no podrá realizarlo por una ruta distinta, salvo por causa de fuerza mayor. Cuando así lo haga sin mediar dicha causa, será responsable de todos los daños que por cualquier otra sobrevengan durante el transporte a las mercancías que integran el envío, además de pagar la suma que, en su caso, se hubiera estipulado para tal evento, con las limitaciones señaladas en la condición anterior.

De no mediar el referido pacto respecto a la ruta a seguir en el transporte, el porteador deberá conducir el envío por el itinerario que resulte más corto entre el origen y el destino del transporte, salvo que exista otro cuya utilización resulte evidentemente más aconsejable teniendo en cuenta las exigencias derivadas de la seguridad vial y de las características de la red de carreteras en relación con las del vehículo y la naturaleza de las mercancías transportadas. De elegir otro distinto, será de su cuenta el aumento de costes que, en su caso, ello implique, salvo causa de fuerza mayor.

Cuando, por la expresada causa de fuerza mayor, el porteador hubiera tenido que tomar una ruta distinta a la que corresponda conforme a lo anteriormente señalado y ello implicase un aumento de portes, éste le será abonable mediante su formal justificación.

2.21 Determinación de la longitud del itinerario.-De no existir acuerdo entre cargador y porteador acerca de la longitud del itinerario, se estará a la medición oficial que tenga hecha la Administración.

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, salvo que su falta proviniese de haber sido inducido a error por falsedad del cargador en la declaración de las mercancías.

Si el porteador hubiese procedido en virtud de orden formal del cargador o consignatario del envío, ambos incurrirán en responsabilidad.

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.

En todo caso, se presumirá probada la concurrencia de las causas que, con arreglo a lo previsto en el párrafo anterior, exoneran de responsabilidad al porteador si éste prueba que los daños o menoscabos experimentados por el envío han podido resultar de los riesgos particulares inherentes a una o varias de las siguientes circunstancias:

- a) Empleo de vehículos abiertos, cuando tal empleo haya sido expresamente pactado en los términos previstos en la condición 4.1, salvo que el daño o menoscabo consista en la falta o pérdida de bultos.
- b) Ausencia o deficiencia en el embalaje del envío, en los términos previstos en la condición 2.10.
- c) Insuficiencia o imperfección de las marcas o inscripciones de los bultos que integran el envío, en los términos previstos en la condición 2.11.
- 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.

Sin embargo, el porteador será responsable, asimismo, de las pérdidas y averías que procedan de las causas expresadas si, a su vez, se prueba en su contra que ocurrieron por su negligencia, por no haber seguido las instrucciones especiales que se le hayan podido dar, en los términos previstos en la condición 4.1, o por haber dejado de tomar las precauciones usuales entre personas diligentes, a no ser que el cargador hubiese cometido engaño en la carta de porte, indicando un género o calidad de las mercancías que componen el envío diferente de los que realmente tengan.

Si, a pesar de las precauciones a que se refiere el párrafo anterior, 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.-Fuera de los supuestos señalados en la condición anterior de daño o menoscabo por caso fortuito, fuerza mayor o naturaleza y vicio propio de las cosas, el porteador estará obligado a entregar las mercancías integrantes del envío al consignatario en el mismo estado en que, según la carta de porte, se hallaban al tiempo de recibirlas del cargador, sin detrimento ni menoscabo alguno, y, no haciéndolo, a 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.

Si el efecto de las averías fuera sólo una disminución en el valor de las mercancías que componen el envío, se reducirá la obligación del porteador a abonar lo que importe esa diferencia de valor, conforme a la peritación que a tal efecto realice, a petición de cualquiera de los interesados, la Junta Arbitral del Transporte que corresponda, conforme a lo previsto en la condición 5.2, o la autoridad judicial competente.

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.

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 en la condición 2.19.

Si entre las mercancías averiadas se hallan algunas piezas en buen estado y sin defecto alguno, será aplicable lo señalado en el párrafo anterior con respecto a las deterioradas, y el consignatario deberá recibir las que estén ilesas, haciéndose esta segregación por piezas distintas sueltas, y sin que para ello se divida un mismo objeto, a menos que el consignatario pruebe la imposibilidad de utilizarlas convenientemente en esta forma.

Idéntica regla se aplicará a las mercaderías embaladas o envasadas, con distinción de los bultos que aparezcan ilesos.

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, en cuyo caso sólo se admitirá ésta en el acto del recibo.

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 dudas y contestaciones entre el consignatario y el porteador sobre el estado en que se hallan las mercancías que componen el envío en el momento en que éste hace entrega de las mismas a aquél, dichas mercancías serán reconocidas por peritos nombrados por las partes, y un tercero en caso de discordia, designado por la Junta Arbitral del Transporte que corresponda, conforme a lo previsto en la condición 5.2, o autoridad judicial competente, haciéndose constar por escrito el resultado de la peritación; y si los interesados no quedaran conformes con el dictamen pericial y no transigieran en sus diferencias, se procederá por la Junta Arbitral o autoridad judicial al depósito de las mercancías en almacén seguro, y las partes usarán de su derecho como corresponda.

2.29 Plazo del transporte.-Si las partes no hubieran pactado, en los términos previstos en la condición 4.1, un plazo concreto para la entrega del envío al consignatario, el porteador dispondrá para hacerlo de un plazo máximo de doce 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.

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, al cual se añadirá, por otra parte, el tiempo necesario para el cumplimiento de las formalidades administrativas que, en su caso, resulten obligatorias, y de las operaciones complementarias solicitadas por el cargador.

Cuando el plazo total del transporte expire entre las dieciocho horas de un día y las nueve horas del siguiente, el envío deberá ser puesto a disposición del consignatario no más tarde de las nueve horas, o del momento de apertura del correspondiente establecimiento cuando éste sea posterior a dicha hora, del primer día laborable que siga a la expiración del plazo.

2.30 Incumplimiento del plazo de transporte.-Concluido el plazo señalado en la condición anterior, el porteador deberá entregar sin demora ni entorpecimiento alguno el envío al consignatario, y de no hacerlo así será responsable de los perjuicios que por ello se ocasionen, hasta el límite señalado en la condición 2.19, salvo que pruebe que el retraso se ha debido a fuerza mayor o caso fortuito o causa imputable al consignatario.

En los casos de retraso por culpa del porteador, el consignatario podrá dejar por cuenta de aquél las mercancías que integran el envío, en los términos previstos en la condición 2.26. En todo caso, procederá el deje de cuenta si el retraso excede del duplo del plazo señalado como máximo o cuando, aún siendo inferior el retraso al anteriormente señalado, pruebe el consignatario que dichas mercancías ya le resultan totalmente inútiles en el momento de recibir las.

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 rehuse recibir el envío, el porteador deberá pedir nuevas instrucciones al cargador. 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, aplicándose en este caso las reglas previstas en la condición 2.23 para el cambio de consignación del envío. Si el término municipal fuera el mismo se aplicarán, en todo, caso las reglas previstas en la condición 2.23 para el cambio de consignación del envío.

Si no fuese posible para el porteador solicitar nuevas instrucciones al cargador, o si dichas instrucciones no fueran impartidas por éste en el plazo de dos horas, contadas desde que le fueran solicitadas, el porteador podrá solicitar el depósito del envío por parte de la Junta Arbitral del Transporte que corresponda, conforme a lo previsto en la condición 5.2, o autoridad judicial competente, a disposición del cargador, sin perjuicio de tercero de mejor derecho, surtiendo este depósito los efectos de la entrega.

En idénticos términos y con las mismas consecuencias señalados en el párrafo anterior, podrá el porteador solicitar el depósito del envío 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 forzosa de 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, o autoridad judicial competente, de aquella parte de las mercancías que integran el envío que resulte suficiente para cubrir el precio del transporte y los gastos que hubiere suplido, una vez que hayan transcurrido veinticuatro horas desde que hizo entrega del envío al consignatario, o lo depositó en los términos previstos en la condición anterior, sin que aquél hubiera procedido a realizar el pago del precio del transporte.

Este derecho especial prescribirá a los ocho días de haberse hecho la entrega o el depósito del envío y, una vez prescrito, el porteador no tendrá otra acción que la que le corresponda como acreedor ordinario.

2.33 Desestiba y descarga del envío.-Salvo que las partes hubieran pactado lo contrario, en los términos previstos en la condición 4.1, las operaciones de desestiba y descarga del envío del correspondiente vehículo serán por cuenta del consignatario.

El consignatario será, asimismo, responsable de los daños ocasionados como consecuencia de las deficiencias que se produzcan en dichas operaciones.

2.34 Manipulación del vehículo para su descarga.-No obstante lo señalado en la condición anterior, el porteador deberá colaborar en la descarga del envío poniendo en funcionamiento los medios técnicos con que, para tal operación, se encuentre, en su caso, equipado el vehículo.

En todo caso, las operaciones que se hayan de realizar en el vehículo o sus elementos a fin de facilitar su adecuada desestiba o descarga, tales como desentoldado, desmontaje de cartolas, etc., serán de cuenta del porteador, si bien el consignatario deberá poner a su disposición los medios personales o materiales necesarios para ayudarle a ejecutar dichas operaciones.

2.35 Plazo para realizar la descarga del envío.-El plazo de que dispone el consignatario para realizar la descarga del envío será de dos horas, contadas desde la llegada del vehículo al lugar en que deba ser descargado, salvo que las partes hubieran pactado, en los términos 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.

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 contrato de transporte sucesivo por carretera.-a efectos de lo dispuesto en estas condiciones, la contratación del transporte sucesivo por carretera podrá llevarse a cabo de las siguientes formas:

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.

Asumirá igualmente el porteador que haga la entrega, todas las acciones y derechos de los que le hayan precedido en la conducción.

El cargador y el consignatario tendrán expedito su derecho contra el porteador que, en su caso, hubiese otorgado el contrato de transporte, o contra los demás porteadores que sucesivamente hubieran transportado el envío sin formular reserva alguna en aquélla. Las reservas hechas por estos últimos no les librarán, sin embargo, de las responsabilidades en que hubieran incurrido por sus propios actos.

b) Mediante la actuación de un operador de transporte que contrate conjunta o individualmente con los distintos porteadores.

En dicho supuesto, el operador de transporte asumirá, frente al cargador, los derechos y obligaciones que las presentes condiciones atribuyen al porteador en relación con la totalidad del transporte.

Cuando el operador de transporte hubiese contratado individualizadamente con los distintos porteadores, asumirá frente a cada uno de éstos los derechos y obligaciones que las presentes condiciones atribuyen al cargador en relación con la parte del transporte que materialmente lleve a cabo.

Cuando el operador de transporte hubiese contratado conjuntamente con los distintos porteadores, asumirá frente a éstos los derechos y obligaciones que las presentes condiciones atribuyen al cargador, en la forma prevista en la letra a) de esta condición.

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.

El porteador que hubiere contratado con el cargador asumirá frente a éste los derechos y obligaciones que las presentes condiciones atribuyen al porteador, en relación con el conjunto del transporte, y frente a los demás porteadores los que corresponderían a un operador de transporte conforme a lo previsto en la letra b) de esta condición.

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.

En todo caso, serán de aplicación las presentes condiciones a la parte o partes del transporte que se realicen por carretera.

Cuando fueran varios los porteadores, las presentes condiciones se aplicarán a aquella parte del transporte que se realice por carretera en los términos previstos para el transporte sucesivo.

4. Determinación de las condiciones del contrato

de transporte en caso de controversia

4.1 Condiciones contractuales de aplicación.-Cuando 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, en cuyo caso las controversias y contestaciones que se produzcan en relación con la ejecución y cumplimiento del contrato se decidirán por el contenido de aquella, sin que sus firmantes puedan oponer cosa alguna frente a la veracidad de las menciones que en la misma consten, a no ser que prueben su falsedad o la existencia de error material en su redacción.

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.

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. 5. Juntas Arbitrales del Transporte

5.1 Controversias en relación con el cumplimiento del contrato.-Cuando la controversia no exceda de 500.000 pesetas, 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 500.000 pesetas, las partes contratantes podrán pactar expresamente el sometimiento al referido arbitraje.

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, salvo que se haya pactado la sumisión a una Junta concreta en los términos previstos en la condición 4.1.

5.2 Depósito, enajenación y peritación de las mercancías.-Cuando no hubieran pactado lo contrario, en los términos previstos en la condición 4.1, 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 con arreglo a lo previsto en las presentes condiciones generales de contratación.

ANEXO b

Condiciones generales de contratación de los transportes de mercancías por carretera de carga fraccionada

1. Definiciones

1.1 Transportista.-Se denomina transportista a toda persona, física o jurídica, titular de una empresa especialmente concebida y equipada para la realización material de transportes de mercancías por carretera por cuenta ajena con sus propios medios personales y materiales, y que, al efecto, dispone de uno o más vehículos adecuados con capacidad de tracción propia, bien en propiedad, o en virtud de cualquier otro título permitido por la legislación vigente.

1.2 Operador de transporte de mercancías.-Se denomina operador de transporte de mercancías a la persona, física o jurídica, titular de una empresa que, ya sea bajo la configuración de agencia de transporte, de transitario o de almacenista-distribuidor, se encuentra habilitada para intermediar en los términos legalmente previstos en la contratación del transporte de mercancías, actuando como organización interpuesta entre los cargadores y los porteadores que contrata en nombre propio tanto con los unos como con los otros.

1.3 Porteador.-Se denomina porteador al transportista que, en virtud del contrato, asume, en nombre propio, la obligación de transportar las mercancías de un lugar a otro.

Cuando el transporte se hubiera contratado utilizando la mediación de un operador de transporte, éste ocupará la posición de porteador frente al cargador, respondiendo del cumplimiento de la totalidad de obligaciones y responsabilidades que al porteador se atribuyen en estas condiciones generales como si hubiera realizado el transporte él mismo.

1.4 Cargador o remitente.-Se denomina cargador o remitente a la persona, física o jurídica, que, ya sea por cuenta propia o como operador de transporte, solicita la realización del transporte en nombre propio y frente a la cual el porteador asume, en virtud del contrato, la obligación de efectuarlo.

Cuando la realización del transporte fuera requerida al porteador por el personal de una empresa en el ejercicio de las funciones que en ésta tenga atribuidas, se presumirá, salvo prueba en contrario, que contrata en nombre de dicha empresa, correspondiendo, por consiguiente, a ésta la posición de remitente en el contrato.

En los demás casos, se presumirá, salvo prueba en contrario, que la persona que requiere los servicios del porteador contrata el transporte de las mercancías en nombre propio, asumiendo la posición de remitente en el contrato.

1.5 Expedidor.-Se denomina expedidor a la persona, física o jurídica, que materialmente hace la entrega de las mercancías al porteador para su transporte.

Podrá ser expedidor de las mercancías el propio remitente o una persona distinta que actúe por cuenta de aquél.

1.6 Consignatario o destinatario.-Se denomina consignatario o destinatario a la persona, física o jurídica, a la que el porteador ha de entregar las mercancías objeto del transporte una vez finalizado éste.

Podrá ser destinatario de las mercancías el propio remitente o una persona distinta.

1.7 Envío.-Se denomina envío a la cantidad de mercancías, embalaje y soportes de la carga incluidos, puesta efectivamente, en el mismo momento, a disposición del porteador y cuyo transporte es requerido por un mismo remitente para su entrega a un mismo destinatario, desde un único lugar de carga a un único lugar de destino, constituyendo objeto de un mismo contrato de transporte, si bien un solo contrato podrá tener por objeto el transporte de múltiples envíos de un mismo cargador.

A los efectos previstos en el párrafo anterior, cuando existan diferentes puntos de carga o de descarga situados dentro de un mismo establecimiento industrial o comercial o en distintos enclaves de una misma obra o explotación, serán considerados como un único lugar de carga o descarga.

En caso de relaciones continuadas entre un mismo remitente y un mismo porteador mediante un único contrato de carácter general y eficacia prolongada en el tiempo, serán de aplicación las presentes condiciones en relación con cada uno de los envíos concretos que constituyen el objeto de dicho contrato.

1.8 Bulto.-Se denomina bulto al objeto o conjunto de objetos, incluido su embalaje, cualesquiera que sean sus dimensiones y volumen, que constituya una carga unitaria en el momento de su entrega al porteador claramente diferenciada del resto del envío.

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.

1.10 Carta de porte.-Se denomina carta de porte al documento en que se hagan constar las circunstancias de realización del transporte siempre que contenga las siguientes menciones mínimas:

Datos identificadores del remitente y del porteador.

Datos identificadores del destinatario, o bien de la persona a cuya orden vaya dirigido el envío, o si éste ha de entregarse al portador del correspondiente ejemplar de carta de porte.

Lugar, y en su caso fecha y hora, de entrega del envío al porteador.

Lugar y plazo de entrega del envío al destinatario.

Identificación del envío, con expresión de su calidad genérica y número de bultos, de su peso, y, en su caso, de las marcas o signos exteriores de los bultos que integran el mismo.

Precio del transporte.

Si el envío incluyera mercancías peligrosas, el remitente habrá de especificar la naturaleza exacta del peligro que ellas representan, indicando, en su caso, sus incompatibilidades y condiciones de transporte y las precauciones a tomar. En el caso de que este aviso no haya sido consignado en la carta de porte, correrá a cargo del remitente o destinatario la carga de la prueba por cualquier otro medio de que el porteador tuvo conocimiento de la naturaleza exacta del peligro que representaba el transporte de dichas mercancías.

El remitente y el porteador podrán hacer constar, asimismo, en la carta de porte cuantas otras circunstancias relativas al transporte o a la naturaleza y características del envío estimen pertinentes para el buen fin del transporte. Especialmente, podrán hacerse constar en la carta de porte las menciones relativas a si el transporte se realiza a porte pagado o debido y, en su caso, modalidad y momento en que resultará exigible su pago; a la estipulación de reembolso; a la cuantía de las indemnizaciones acordadas para el supuesto de incumplimiento del plazo de transporte; al valor declarado de la mercancía, a la suma que representa el interés en la entrega, a los pactos concernientes al seguro de las mercancías y al pacto de sometimiento al arbitraje de una Junta Arbitral del Transporte.

La carta de porte es documento que acredita la existencia del contrato de transporte. No obstante, la ausencia, irregularidad o pérdida de dicho documento no afectarán ni a la existencia ni a la validez del contrato, si bien, tanto el remitente como el porteador podrán exigirse mutuamente la expedición de una carta de porte.

La fuerza probatoria de la carta de porte tan sólo alcanzará a sus firmantes en los términos previstos en la condición 4.1.a).

Aquellos documentos que, sin reunir los requisitos exigidos para poder ser considerados como carta de porte, se hubieran expedido una o ambas partes en relación con el contrato de transporte, tendrán la fuerza probatoria que se deduzca de su contenido y de la aplicación de las reglas contenidas en las condiciones 4.1.b) y 4.2.

1.11 Días no laborables.-A los efectos previstos en estas condiciones, se entiende por días no laborables los domingos y los días que legalmente se hayan declarado festivos, así como los días en que se hubiera impuesto una prohibición de circular por la autoridad competente en materia de tráfico y seguridad vial.

No obstante, los días no incluidos en el párrafo anterior en que, por cualquier causa, se encuentre cerrado el establecimiento en que el porteador haya de recibir o entregar el envío, serán, asimismo, considerados como no laborables si aquél ha sido debidamente avisado por el remitente en el momento de la celebración del contrato de transporte.

2. Contenido del contrato

2.1 Precio del transporte.-Cuando no se hubiera 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 transporte de que se trate en la plaza y momento en que el porteador reciba el envío del remitente, salvo que el porteador tenga publicitados para conocimiento general de sus posibles clientes unos determinados precios, en cuyo caso serán éstos los que se apliquen.

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.

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

2.3 Obligación de pago del precio del transporte.-La obligación de pagar el precio del transporte recaerá sobre el remitente, cuando aquél se hubiera concertado a porte pagado, y sobre el destinatario, cuando lo hubiera sido a porte debido.

Si no se hubiera pactado lo contrario, en los términos previstos en la condición 4.1, se entenderá que el transporte se ha concertado a porte pagado.

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.

2.5 Modalidades de pago del precio del transporte.-El pago del precio del transporte podrá realizarse con dinero o a través de cualquier otro instrumento con valor liberatorio, considerándose que, a no ser que se hubiera pactado, en los términos previstos en la condición 4.1, el pago aplazado, éste deberá producirse al contado.

2.6 Pesaje del envío a efectos de determinar el precio del transporte.-Si para la determinación del precio del transporte una de las partes contratantes solicita el pesaje del envío, esta operación deberá ser realizada por una sola vez, bien en el lugar de su recepción por el porteador o bien en el de entrega al destinatario. Si para ello es necesario el desplazamiento del envío, el coste de dicho desplazamiento, así como, en todo caso, el de la operación de pesaje, serán soportados por quien la solicitó.

2.7 Obligación de realizar el transporte.-El transporte de las mercancías deberá ser realizado por el transportista con los medios personales y materiales integrantes de su propia organización empresarial, utilizando vehículos de los que disponga en tal concepto. No obstante, cuando, en los supuestos legalmente previstos, el transporte se realice por el porteador mediante la colaboración de otro transportista que cuente con el personal y los vehículos adecuados para realizarlo, no quedará desvirtuada su condición de porteador único frente al remitente, con tal de que éste no se oponga y, en los supuestos en que se haya formalizado una carta de porte, conste en la misma la identidad del transportista colaborador.

En todo caso, los vehículos utilizados habrán de reunir las condiciones adecuadas para el transporte del envío de que se trate, así como para el acceso y circulación por los lugares en que haya de realizarse su carga y descarga, cuando tales condiciones le hubieran sido previamente comunicadas por el cargador.

Cuando la realización del transporte hubiera sido contratada por un operador de transporte, éste responderá frente a su cargador de la adecuación de los medios personales y materiales aportados por los transportistas con los que contrate sin perjuicio de las acciones que, a su vez, le correspondan frente a éstos como cargador en nombre propio.

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.

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.

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.

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

Si el remitente se niega injustificadamente a expedir la citada carta de porte una vez que el porteador se ha presentado en su domicilio o en el lugar indicado en la carta de porte para recoger el envío, éste podrá, a su vez, negarse a realizar el transporte, sin incurrir por ello en responsabilidad alguna.

El porteador podrá formular por escrito sobre la carta de porte expedida por el remitente 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.

El remitente, 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 ha extendido, el cual conservará en su poder. Si el porteador se niega injustificadamente a firmar dicho ejemplar, podrá proceder el remitente inmediatamente a contratar otro porteador para la realización del transporte.

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, y, en su caso, señalizadas mediante las oportunas marcas o inscripciones que avisen del riesgo que su manipulación pueda entrañar para las personas o para las propias mercancías, de tal forma que éstas puedan soportar sin menoscabo su transporte en condiciones normales y no constituyan causa de peligro para el porteador o su personal dependiente, las demás mercancías transportadas, el vehículo o los terceros.

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

2.12 Examen del contenido de los 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 remitente o del expedidor.

No concurriendo uno de éstos, se hará el registro ante Notario o ante la Junta Arbitral del Transporte que corresponda, conforme a lo previsto en la condición 5.2, extendiéndose un acta del resultado del reconocimiento, para los efectos a que hubiere lugar.

Si la inicial declaración del remitente 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 remitente.

2.13 Etiquetado de los bultos.-El remitente o el expedidor habrán de proceder al etiquetado de los bultos que componen el envío cuando resulte necesaria una identificación precisa del destinatario 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 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.

El porteador será, asimismo, responsable de los daños ocasionados como consecuencia de las deficiencias que se produzcan en las operaciones que le corresponde realizar de conformidad con lo previsto en el párrafo anterior.

2.15 Inicio de la responsabilidad del porteador.-La responsabilidad del porteador comienza desde el momento en que recibe materialmente el envío para su transporte.

2.16 Límites de la responsabilidad del porteador.-Salvo que se hubieran pactado, en los términos previstos en la condición 4.1, unas cuantías o condiciones diferentes, 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 destinatario estará limitada, como máximo, a la cantidad de 450 pesetas por kilogramo.

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

Cuando se pacten límites superiores o condiciones de responsabilidad diferentes a las previstas en los párrafos anteriores, podrán, asimismo, las partes pactar la percepción por parte del porteador de una cantidad adicional al precio del transporte, que se facturará separadamente de éste, como compensación del aumento de responsabilidad pactado.

En especial, podrá el remitente 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.

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

2.17 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, salvo que su falta proviniese de haber sido inducido a error por falsedad del cargador en la declaración de las mercancías.

Si el porteador hubiese procedido en virtud de orden formal del remitente o destinatario del envío, ambos incurrirán en responsabilidad.

2.18 Cambio de consignación del envío.-El remitente 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 destinatario 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 remitente 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 remitente.

2.19 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.

En todo caso, se presumirá probada la concurrencia de las causas que, con arreglo a lo previsto en el párrafo anterior, exoneran de responsabilidad al porteador si éste prueba que los daños o menoscabos experimentados por el envío han podido resultar de los riesgos particulares inherentes a una o varias de las siguientes circunstancias:

- a) Empleo de vehículos abiertos, cuando tal empleo haya sido expresamente pactado, en los términos previstos en la condición 4.1, salvo en el supuesto de que falten o se hayan perdido bultos.
- b) Ausencia o deficiencia en el embalaje del envío, en los términos previstos en la condición 2.11.
- c) Insuficiencia o imperfección de las marcas o inscripciones de los bultos que integran el envío, en los términos previstos en la condición 2.12.
- d) Naturaleza de ciertas mercancías expuestas, por causas inherentes a esta misma naturaleza, 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 las 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, y que se ha sometido a las instrucciones especiales que se le hayan podido dar, en los términos previstos en la condición 4.1.

e) Transporte de animales vivos.

El porteador sólo podrá invocar el beneficio correspondiente a esta letra si prueba que, habida cuenta de las circunstancias, ha tomado las medidas que le incumben moralmente y ha seguido las instrucciones especiales que se le hayan podido dar, en los términos previstos en la condición 4.1.

f) Huelga.

g) Tumulto.

Sin embargo, el porteador será responsable, asimismo, de las pérdidas y averías que procedan de las causas expresadas, si, a su vez, se prueba en su contra que ocurrieron por su negligencia o por haber dejado de tomar las precauciones usuales entre personas diligentes, a no ser que el remitente hubiese cometido engaño en la carta de porte, indicando un género o calidad de las mercancías que componen el envío diferente de los que realmente tenga.

Si, a pesar de las precauciones a que se refiere el párrafo anterior, 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.

2.20 Entrega del envío al destinatario.-Fuera de los supuestos señalados en la condición anterior de daño o menoscabo por caso fortuito, fuerza mayor o naturaleza y vicio propio de las cosas, el porteador estará obligado a entregar las mercancías integrantes del envío al destinatario en el mismo estado en que, según la carta de porte, se hallaban al tiempo de recibirlas del remitente, sin detrimento ni menoscabo alguno, y no haciéndolo, a 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 2.16.

Si el efecto de las averías fuera sólo una disminución en el valor de las mercancías que componen el envío, se reducirá la obligación del porteador a abonar lo que importe esa diferencia de valor, conforme a la peritación que a tal efecto realice, a petición de cualquiera de los interesados, la Junta Arbitral del Transporte que corresponda, conforme a lo previsto en la condición 5.2, o la autoridad judicial competente.

2.21 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 destinatario podrá rehusar el hacerse cargo de éstas cuando pruebe que no puede utilizarlas con independencia de las no entregadas.

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 destinatario no estará obligado a recibirlas, y podrá dejarlas por cuenta del porteador, exigiéndole su valor al precio corriente en aquel día, hasta el límite señalado en la condición 2.16.

Si entre las mercancías averiadas se hallan algunas piezas en buen estado y sin defecto alguno, será aplicable lo señalado en el párrafo anterior con respecto a las deterioradas, y el destinatario deberá recibir las que estén ilesas, haciéndose esta segregación por piezas distintas sueltas, y sin que para ello se divida un mismo objeto, a menos que el destinatario pruebe la imposibilidad de utilizarlas convenientemente en esta forma.

Idéntica regla se aplicará a las mercaderías embaladas o envasadas, con distinción de los bultos que aparezcan ilesos.

2.22 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, en cuyo caso sólo se admitirá ésta en el acto del recibo.

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.

2.23 Determinación del estado en que se encuentran las mercancías entregadas por el porteador.-Si se producen dudas y contestaciones entre el destinatario y el porteador sobre el estado en que se hallan las mercancías que componen el envío en el momento en que éste hace entrega de las mismas a aquél, dichas mercancías serán reconocidas por peritos nombrados por las partes, y un tercero en caso de discordia, designado por la Junta Arbitral del Transporte que corresponda conforme a lo previsto en la condición 5.2, o autoridad judicial competente, haciéndose constar por escrito el resultado de la peritación; y si los interesados no quedaran conformes con el dictamen pericial, y no transigieran en sus diferencias, se procederá por la Junta Arbitral o autoridad judicial al depósito de las mercancías en almacén seguro, y las partes usarán de su derecho como corresponda.

2.24 Plazo del transporte.-Si las partes no hubieran pactado, en los términos previstos en la condición 4.1, un plazo concreto para la entrega del envío al destinatario, 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.

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 a la recepción del envío por el porteador.

Los días no laborables no se tendrán en cuenta en el cálculo del señalado plazo, al cual se añadirá, por otra parte, el tiempo necesario para el cumplimiento de las formalidades administrativas que en su caso resulten obligatorias y de las operaciones complementarias solicitadas por el remitente.

Cuando el plazo total del transporte expire entre las dieciocho horas de un día y las cero horas del siguiente, el envío deberá ser puesto a disposición del destinatario no más tarde de las nueve horas, o del momento de apertura del correspondiente establecimiento cuando éste se lleve a cabo después de dicha hora, del primer día laborable que siga a la expiración del plazo.

2.25 Incumplimiento del plazo de transporte.-Concluido el plazo señalado en la condición anterior, el porteador deberá entregar sin demora ni entorpecimiento alguno el envío al destinatario, y de no hacerlo así, será responsable de los perjuicios que por ello se ocasionen, hasta el límite señalado en la condición 2.16, salvo que pruebe que el retraso se ha debido a fuerza mayor o caso fortuito o causa imputable al destinatario.

En los casos de retraso por culpa del porteador, el destinatario podrá dejar por cuenta del aquél las mercancías que integran el envío, en los términos previstos en la condición 2.21, cuando el retraso exceda del duplo del plazo señalado como máximo o cuando, aún sea inferior el retraso al anteriormente señalado, pruebe el consignatario que dichas mercancías ya le resultan totalmente inútiles en el momento de recibirlas.

2.26 Lugar de entrega del envío al destinatario.-Cuando no se hubiera pactado, en los términos previstos en la condición 4.1, un lugar distinto, la entrega del envío al destinatario una vez finalizado su transporte se realizará en el domicilio de éste, salvo que el porteador disponga de locales destinados a tal efecto, en los que, con carácter general, realice la entrega de los envíos que transporta a los respectivos destinatarios, en cuyo caso será en dichos locales donde el destinatario deberá recoger el envío.

2.27 Momento de la entrega del envío al destinatario.-Cuando la entrega del envío al destinatario deba realizarse en su domicilio y aquél no se encontrara en el mismo para proceder a su recepción, el porteador deberá dejarle un aviso escrito fechado dándole un plazo para que proceda a la recogida del envío en un lugar determinado, o bien señalándole una fecha y hora concretas, en las que el porteador volverá a pasar por su domicilio para efectuarle la entrega.

Cuando la entrega deba realizarse en los locales de que, a tal efecto, disponga el porteador, éste deberá hacer llegar al destinatario, si conociera su domicilio, un aviso escrito fechado dándole un plazo no inferior a cinco días laborables para que proceda a la recogida del envío.

Los gastos que, en su caso, ocasione la custodia o mantenimiento de las mercancías integrantes del envío entre el momento del aviso a que hacen referencia los párrafos anteriores y el de su efectiva entrega al destinatario serán por cuenta de éste, previa su justificación por el porteador.

Transcurridos los plazos señalados en esta condición, podrá entender el porteador que el destinatario rehusa recibir el envío y proceder conforme a lo previsto para tal supuesto en la condición siguiente.

2.28 Rechazo del envío por parte del destinatario.-Cuando el destinatario rehuse recibir el envío, el porteador deberá pedir nuevas instrucciones al remitente. Cuando las nuevas instrucciones impartidas por éste consistieran en el traslado del envío a un término municipal distinto del 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, aplicándose en este caso las reglas previstas en la condición 2.24 para el cambio

de consignación del envío. Si el término municipal fuera el mismo, se aplicarán en todo caso las reglas previstas en la condición 2.18 para el cambio de consignación del envío.

Si no fuese posible para el porteador solicitar nuevas instrucciones al remitente, o si dichas instrucciones no fueran impartidas por éste en el plazo de dos horas, contadas desde que le fueron solicitadas, el porteador podrá solicitar el depósito del envío por parte de la Junta Arbitral del Transporte que corresponda conforme a lo previsto en la condición 5.2 o autoridad judicial competente, a disposición del remitente, sin perjuicio de tercero de mejor derecho, surtiendo este depósito los efectos de la entrega.

En idénticos términos y con las mismas consecuencias señalados en el párrafo anterior, podrá el porteador solicitar el depósito del envío cuando el transporte se hubiera concertado a porte debido y el destinatario se negara a pagar su precio en el momento de recibir dicho envío del porteador.

2.29 Venta forzosa de 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 o autoridad judicial competente, de aquella parte de las mercancías que integran el envío que resulte suficiente para cubrir el precio del transporte y los gastos que hubiere suplido, una vez que hayan transcurrido veinticuatro horas desde que hizo entrega del envío al destinatario, o lo depositó en los términos previstos en la condición anterior, sin que aquél hubiera procedido a realizar el pago del precio del transporte.

Este derecho especial prescribirá a los ocho días de haberse hecho la entrega o el depósito del envío y, una vez prescrito, el porteador no tendrá otra acción que la que le corresponda como acreedor ordinario.

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 obliga al porteador más que si expresamente se ha hecho constar en la misma la cuantía del reembolso y, en su caso, de la prima que corresponde percibir al porteador como contraprestación del servicio de 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, deberá entenderse que rehusa recibir el envío, siendo de aplicación las reglas previstas para dicho supuesto en la condición 2.28.

La anulación del reembolso, o la modificación de su cuantía por parte del remitente se regirán por las reglas previstas en la condición 2.18 para el supuesto de cambio de consignación del envío.

El pago de la prima de reembolso, la cual habrá de facturarse separadamente del precio del transporte, corresponderá al remitente en los transportes efectuados a porte pagado y al destinatario en los efectuados a porte debido.

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 remitente es realizado materialmente de forma sucesiva por varios porteadores por carretera.

3.2 Modalidades de contrato de transporte sucesivo por carretera.-a efectos de lo dispuesto en estas condiciones, la contratación del transporte sucesivo por carretera podrá llevarse a cabo de las siguientes formas:

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

En dicho supuesto, el porteador que haga la entrega del envío al destinatario 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 remitente o destinatario.

Asumirá igualmente el porteador que haga la entrega, todas las acciones y derechos de los que le hayan precedido en la conducción.

El remitente y el destinatario tendrán expedito su derecho contra el porteador que, en su caso, hubiese otorgado el contrato de transporte, o contra los demás porteadores que sucesivamente hubieran transportado el envío sin formular reserva alguna en aquélla. Las reservas hechas por estos últimos no les librarán, sin embargo, de las responsabilidades en que hubieran incurrido por sus propios actos.

b) Mediante la actuación de un operador de transporte que contrate conjunta o individualmente con los distintos porteadores.

En dicho supuesto, el operador de transporte asumirá, frente al remitente, los derechos y obligaciones que las presentes condiciones atribuyen al porteador, en relación con la totalidad del transporte.

Cuando el operador de transporte hubiese contratado individualmente con los porteadores, asumirá frente a cada uno de éstos los derechos y obligaciones que las presentes condiciones atribuyen al remitente en relación con la parte del transporte que materialmente lleve a cabo.

Cuando el operador de transporte hubiese contratado conjuntamente con los distintos porteadores, asumirá frente a éstos los derechos y obligaciones que las presentes condiciones atribuyen al remitente, en la forma prevista en la letra a) de esta condición.

c) Contratando el transporte el remitente 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.

El porteador que hubiere contratado con el remitente asumirá frente a éste los derechos y obligaciones que las presentes condiciones atribuyen al porteador, en relación con el conjunto del transporte, y frente a los demás porteadores los que corresponderían a un operador de transporte conforme a lo previsto en la letra b) de esta condición.

3.3 Contrato de transporte combinado multimodal.-Se considera transporte combinado multimodal aquél en que existiendo un único contrato con el remitente es realizado por uno o varios porteadores en distintos modos de transporte.

En todo caso, serán de aplicación las presentes condiciones a la parte o partes del transporte que se realicen por carretera.

Cuando fueran varios los porteadores, las presentes condiciones se aplicarán a aquella parte del transporte que se realice por carretera en los términos previstos para el transporte sucesivo.

4. Determinación de las condiciones del contrato

de transporte en caso de controversia

4.1 Condiciones contractuales de aplicación.-Cuando exista controversia sobre el contenido del contrato o sobre cualquier aspecto de su cumplimiento se aplicarán las presentes condiciones generales, con las dos únicas excepciones siguientes:

a) Cuando se hubiera expedido carta de porte, en cuyo caso, las controversias y contestaciones que se produzcan en relación con la ejecución y cumplimiento del contrato se decidirán por el contenido de aquélla sin que sus firmantes puedan oponer cosa alguna frente a la veracidad de las menciones que en la misma consten, a no ser que prueben su falsedad o la existencia de error material en su redacción.

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.

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.

5. Juntas Arbitrales del Transporte

5.1 Controversias en relación con el cumplimiento del contrato.-Cuando la controversia no exceda de 500.000 pesetas, 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 500.000 pesetas, las partes contratantes podrán pactar expresamente el sometimiento al referido arbitraje.

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, salvo que se haya pactado la sumisión a una Junta concreta en los términos previstos en la condición 4.1.

5.2 Depósito, enajenación y peritación de las mercancías.-Cuando no hubieran pactado lo contrario, en los términos previstos en la condición 4.1, 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 con arreglo a lo previsto en las presentes condiciones generales de contratación.

(ANEXO C OMITIDO)

INICIO TRANSPORTES POR CARRETERA

© Ministerio de Fomento