



BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

IX LEGISLATURA

Serie A:
PROYECTOS DE LEY

18 de marzo de 2009

Núm. 11-14

ENMIENDAS

121/000011 Proyecto de Ley del contrato de transporte terrestre de mercancías.

En cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 97 del Reglamento de la Cámara, se ordena la publicación en el Boletín Oficial de las Cortes Generales de las enmiendas presentadas en relación con el Proyecto de Ley del contrato de transporte terrestre de mercancías.

Palacio del Congreso de los Diputados, 13 de marzo de 2009.—P. D. El Secretario General del Congreso de los Diputados, **Manuel Alba Navarro**.

A la Mesa del Congreso de los Diputados

El Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV), al amparo de lo dispuesto en el artículo 109 y siguientes del Reglamento del Congreso de los Diputados presenta las siguientes enmiendas al articulado del Proyecto de Ley del contrato de transporte de mercancías.

Palacio del Congreso de los Diputados, 9 de diciembre de 2008.—**Josu Iñaki Erkoreka Gervasio**, Portavoz del Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV).

ENMIENDA NÚM. 1

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario Vasco
(EAJ-PNV)

De modificación, del apartado 3 del artículo 5.

Se propone la modificación del apartado 3 del artículo 5 del proyecto de Ley del contrato de transporte terrestre de mercancías, que queda redactado como sigue:

«Artículo 5. Contratación del transporte en nombre propio.

1. (Igual).

2. (Igual).

3. La relación de las cooperativas de transportistas y sociedades de comercialización de transporte con el socio transportista que efectivamente realice el transporte se registrará por lo que al respecto se encuentre determinado en los estatutos de cada cooperativa o sociedad, sin que de ello pueda derivarse la inaplicación de las obligaciones y derechos contenidos en la presente Ley, (Igual).»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 2

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario Vasco
(EAJ-PNV)

De modificación, del apartado 1 del artículo 7.

Se propone la modificación del apartado 1 del artículo 7 del proyecto de Ley del contrato de transporte terrestre de mercancías, que queda redactado como sigue:

«Artículo 7. Bultos y envíos.

1. Se entiende por bulto cada unidad material de carga diferenciada que forman las mercancías objeto de transporte, con independencia de su volumen, dimensiones y contenido.

2. (Igual).
3. (Igual).»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 3

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario Vasco
(EAJ-PNV)

De modificación, del artículo 8.

Se propone la modificación del artículo 8 del proyecto de Ley del contrato de transporte terrestre de mercancías, que queda redactado como sigue:

«Artículo 8. Transporte continuado.

1. Por el contrato de transporte continuado, el porteador se obliga frente a un mismo cargador a realizar una pluralidad de envíos de forma sucesiva en el tiempo.

2. El número, frecuencia, características y destino de los envíos podrán determinarse en el momento de contratar o antes de su inicio.»

JUSTIFICACIÓN

La sustitución de los términos «sujeto» por «cargador» y «expediciones» por «envíos» resulta coherente y uniforme con la terminología utilizada a lo largo de todo el texto del proyecto.

ENMIENDA NÚM. 4

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario Vasco
(EAJ-PNV)

De modificación, del artículo 10.

Se propone la modificación del artículo 10 del proyecto de Ley del contrato de transporte terrestre de mercancías, que queda redactado como sigue:

«Artículo 10. Contenido de la carta de porte.

1. Las partes del contrato deberán suscribir una carta de porte que incluirá, como mínimo, las siguientes menciones:

(Resto: igual).»

JUSTIFICACIÓN

El que la carta de porte sea obligatoria en todo caso aporta seguridad jurídica a las partes que intervienen en el contrato de transporte, al tratarse de un documento que contiene todos los elementos necesarios para que el contrato pueda ser ejecutado en los términos pactados. Además, del texto del proyecto se desprende con nitidez la trascendencia que los autores otorgan a este documento, siendo buena muestra de ello los artículos 14, 25, 29, 34, 36 o 64, por citar solo algunos de los más relevantes.

ENMIENDA NÚM. 5

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario Vasco
(EAJ-PNV)

De modificación, del apartado 2 del artículo 11.

Se propone la modificación del apartado 2 artículo 11 del proyecto de Ley del contrato de transporte terrestre de mercancías, que queda redactado como sigue:

«Artículo 11. Emisión y número de ejemplares de la carta de porte.

1. (Igual).
2. Será válida la firma de la carta de porte por medios mecánicos, mediante estampación de un sello, o por cualquier otro medio que resulte adecuado, siempre que quede acreditada la identidad del firmante.»
3. (Igual).

JUSTIFICACIÓN

Razones de estricta seguridad jurídica aconsejan que, con independencia del medio empleado para firmar la carta de porte, la identidad del firmante no quede oculta ni sea imposible o difícil de determinar.

ENMIENDA NÚM. 6**FIRMANTE:**

**Grupo Parlamentario Vasco
(EAJ-PNV)**

De modificación, del artículo 13.

Se propone la modificación del artículo 13 del proyecto de Ley del contrato de transporte terrestre de mercancías, que queda redactado como sigue:

«Artículo 13. Irregularidad de la carta de porte.

1. La irregularidad de la carta de porte no producirá la inexistencia o la nulidad del contrato.
2. (Igual).»

JUSTIFICACIÓN

Por coherencia con la enmienda planteada al artículo 10.

ENMIENDA NÚM. 7**FIRMANTE:**

**Grupo Parlamentario Vasco
(EAJ-PNV)**

De modificación, del apartado 1 del artículo 16.

Se propone la modificación del apartado 1 del artículo 16 del proyecto de Ley del contrato de transporte terrestre de mercancías, que queda redactado como sigue:

«Artículo 16. Formalización de los contratos de transporte continuado.

1. El contrato de transporte que da lugar al establecimiento de relaciones de transporte continuadas o duraderas se formalizará por escrito.
2. (Igual).»

JUSTIFICACIÓN

Por coherencia con la enmienda planteada al artículo 10.

ENMIENDA NÚM. 8**FIRMANTE:**

**Grupo Parlamentario Vasco
(EAJ-PNV)**

De modificación, del apartado 2 del artículo 18.

Se propone la modificación del apartado 2 del artículo 18 del proyecto de Ley del contrato de transporte terrestre de mercancías, que queda redactado como sigue:

«Artículo 18. Puesta a disposición del vehículo.

1. (Igual).
2. Si existe pacto expreso previo entre las partes acerca del día y la hora u hora límite para la puesta a disposición del vehículo y el porteador no cumple dicho plazo, el cargador podrá desistir del contrato de transporte y buscar inmediatamente otro porteador.

Cuando el cargador haya sufrido perjuicios económicamente evaluables como consecuencia de la demora, y ésta fuere imputable al porteador, podrá además exigir la indemnización que proceda.»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica. Una vez verificado el incumplimiento en relación al día y hora límite pactados, con la posibilidad de elección de un nuevo porteador se produce un auténtico desistimiento por parte del cargador que debe tener reflejo en el texto legal.

ENMIENDA NÚM. 9**FIRMANTE:**

**Grupo Parlamentario Vasco
(EAJ-PNV)**

De modificación, del apartado 1 del artículo 23.

Se propone la modificación del apartado 1 del artículo 23 del proyecto de Ley del contrato de transporte terrestre de mercancías, que queda redactado como sigue:

«Artículo 23. Documentación de la mercancía.

1. El cargador deberá adjuntar a la carta de porte la documentación relativa a la mercancía que sea necesaria para la realización... (resto :igual).
2. (Igual).
3. (Igual).»

JUSTIFICACIÓN

Por coherencia con la enmienda planteada al artículo 10.

ENMIENDA NÚM. 10

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Vasco
(EAJ-PNV)**

De modificación, del apartado 2 del artículo 28.

Se propone la modificación del apartado 2 del artículo 28 del proyecto de Ley del contrato de transporte terrestre de mercancías, que queda redactado como sigue:

«Artículo 28. Custodia y transporte.

1. (Igual).

2. El porteador asume la obligación de conducir a destino las mercancías objeto de transporte para su entrega al destinatario.

Salvo que se hubiese pactado un itinerario concreto, el porteador habrá de conducir las mercancías por la ruta más adecuada atendiendo a las circunstancias de la operación y a las características de las mercancías.

3. (Igual).»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 11

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Vasco
(EAJ-PNV)**

De modificación, del apartado 1 del artículo 31.

Se propone la modificación del apartado 1 del artículo 31 del proyecto de Ley del contrato de transporte terrestre de mercancías, que queda redactado como sigue:

«Artículo 31. Impedimentos al transporte.

1. Si el transporte de las mercancías no puede llevarse a cabo en las condiciones que fija el contrato por causas debidamente justificadas, el porteador lo comunicará al cargador solicitándole instrucciones al respecto.

2. (Igual).

3. (Igual).»

JUSTIFICACIÓN

Las causas que posibilitan las actuaciones que contempla este precepto deben estar suficientemente justificadas por parte del porteador, puesto que en los términos en los que se encuentra redactado este artículo su indeterminación provoca inseguridad jurídica.

ENMIENDA NÚM. 12

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Vasco
(EAJ-PNV)**

De modificación, del apartado 2 del artículo 39.

Se propone la modificación del apartado 2 del artículo 39 del proyecto de Ley del contrato de transporte terrestre de mercancías, que queda redactado como sigue:

«Artículo 39. Obligación del pago del precio y los gastos de transporte.

1. (Igual).

2. En caso de ejecución parcial del contrato, debidamente justificada, el porteador sólo podrá exigir el pago del precio ...(resto: igual).

3. (Igual).»

JUSTIFICACIÓN

Al igual que en el caso de los impedimentos del artículo 31, aquí también deben acreditarse los motivos de la ejecución parcial.

ENMIENDA NÚM. 13

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario Vasco
(EAJ-PNV)

De modificación, del apartado 2 del artículo 43.

Se propone la modificación del apartado 2 del artículo 43 del proyecto de Ley del contrato de transporte terrestre de mercancías, que queda redactado como sigue:

«Artículo 43. Extinción de los contratos de transporte continuado.

1. (Igual).

2. Los contratos pactados por tiempo indefinido se extinguirán mediante la denuncia hecha de buena fe por cualquiera de las partes, que se notificará a la otra por escrito o por cualquier otro medio que permita acreditar la constancia de la recepción íntegra de la notificación, con un plazo antelación de treinta días naturales.»

JUSTIFICACIÓN

En primer lugar, el grado de implantación de las nuevas tecnologías demanda la posibilidad de utilización de otros medios adicionales a los escritos, siempre y cuando lleven aparejados las necesarias garantías de autenticidad, integridad y confidencialidad. En segundo lugar, se entiende pertinente la superación de la indeterminación del término «plazo de antelación razonable» y su sustitución por otro determinado y ajustado en su duración a los efectos previstos en este artículo.

ENMIENDA NÚM. 14

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario Vasco
(EAJ-PNV)

De adición, de un nuevo epígrafe g) en el apartado 1 del artículo 49.

Se propone la modificación del apartado 1 del artículo 49 del proyecto de Ley del contrato de transporte terrestre de mercancías, que queda redactado como sigue:

«Artículo 49. Presunciones de exoneración.

1. El porteador... (Igual).

a)

g) Cualquier otro de naturaleza similar a los expresados en los apartados anteriores, siempre y cuando su

acreditamiento se acredite suficientemente por el porteador.

2. (Igual).»

JUSTIFICACIÓN

Aun cuando el listado de riesgos de los que se deriva exoneración para el deudor abarca un amplio espectro de posibilidades, la casuística susceptible de producirse no debe limitarse a un *numerus clausus*. En este sentido, se entiende necesaria la inclusión de una especie de cláusula de cierre, mediante la cual, previa acreditación suficiente, el porteador pueda obtener como en los casos precedentes la oportuna exoneración.

ENMIENDA NÚM. 15

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario Vasco
(EAJ-PNV)

De modificación, del artículo 65.

Se propone la modificación del artículo 65 del proyecto de Ley del contrato de transporte terrestre de mercancías, que queda redactado como sigue:

«Artículo 65. Ejercicio de reclamaciones.

1. En el supuesto del artículo anterior, las acciones derivadas del contrato únicamente podrán dirigirse contra el primer porteador, contra el último o contra el que haya ejecutado la parte del transporte en cuyo curso se ha producido el hecho en que se fundamenta la acción. Este derecho de opción se extinguirá desde el momento en el que el demandante ejercite su acción contra uno de ellos.

2. No obstante lo anterior, cuando el cargador acredite de forma fehaciente la existencia de error en la identificación del porteador por causas a él no imputables, podrá dirigir su acción contra el porteador responsable de la ejecución.»

JUSTIFICACIÓN

En los términos en los que se encuentra formulado este precepto, la existencia de error en la identificación del porteador en cuyo curso se haya producido presuntamente la inejecución del contrato priva al cargador del ejercicio de las reclamaciones a las que tiene derecho. En este sentido, si el cargador justifica la existencia de dicho error, sin haber existido descuido o negligencia por su parte, debe encontrarse en disposición de poder ejercer las acciones que procedan contra el por-

teador que presuntamente haya cometido el incumplimiento.

ENMIENDA NÚM. 16

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario Vasco
(EAJ-PNV)

De modificación, del artículo 73.

Se propone la modificación del artículo 73 del proyecto de Ley del contrato de transporte terrestre de mercancías, que queda redactado como sigue:

«Artículo 73. Documentación del contrato de mudanza.

1. Antes de iniciar la mudanza, el porteador estará obligado a presentar una presupuesto escrito al cargador en el que consten de forma desglosada los servicios que se prestarán, su coste y el precio total de la mudanza, especificando, en su caso, si los gastos... (resto: igual).

2. Asimismo, antes de iniciar el traslado las partes suscribirán un inventario de los bienes objeto del contrato de mudanza.»

JUSTIFICACIÓN

En primer lugar, el presupuesto debe proporcionar claridad suficiente con el fin de evitar posibles complicaciones posteriores.

En segundo lugar, el inventario de bienes, en términos similares a lo consideración de la carta de porte en el caso del contrato de trasportes, debe constituir un elemento necesario y clave para la correcta ejecución del contrato de mudanza.

ENMIENDA NÚM. 17

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario Vasco
(EAJ-PNV)

De adición, de una nueva disposición adicional sexta.

Se propone la adición de una nueva disposición adicional sexta al proyecto de Ley del contrato de trans-

porte terrestre de mercancías, con la siguiente redacción:

«Disposición adicional sexta. Transporte realizado con bicicleta.

En tanto no se dicten disposiciones reguladoras del contrato de transporte realizado mediante la utilización de bicicleta, éste quedará sujeto a las normas contenidas en la presente Ley que le resulten de aplicación.»

JUSTIFICACIÓN

En los tiempos actuales, la utilización de la bicicleta para el ocio, los desplazamientos cortos de diversa índole o incluso para el transporte de pequeños objetos o de documentación constituye un fenómeno en clara progresión en nuestra sociedad. A esta evidencia se asocian, además, factores positivos de carácter medioambiental y de reducción del tráfico motorizado en las ciudades que fundamentan la oportunidad de incluir en esta Ley una mención al transporte de mercancías utilizando bicicleta, en la medida en la que, en determinados contextos, puede resultar una modalidad de transporte no desdeñable.

A la Mesa del Congreso de los Diputados

El Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV), al amparo de lo dispuesto en el artículo 109 y siguientes del Reglamento del Congreso de los Diputados presenta la siguiente enmienda al articulado del proyecto de Ley del contrato de transporte de mercancías.

Palacio del Congreso de los Diputados, 26 de enero de 2009.—**Josu Iñaki Erkoreka Gervasio**, Portavoz del Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV).

ENMIENDA NÚM. 18

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario Vasco
(EAJ-PNV)

De modificación de la exposición de motivos.

Debería suprimirse el párrafo primero del apartado IV de la exposición de motivos del Proyecto de ley que comienza con «No cabe duda de (...)» y termina con «(...) de varios sujetos», así como las diez primeras

líneas del siguiente párrafo segundo desde «Con ello (...)» hasta «(...) posición del porteador».

JUSTIFICACIÓN

Es la misma que se aduce para la modificación del apartado 2 del artículo 5 del Proyecto de ley; con el añadido tan sólo de que los párrafos a suprimir demuestran el desfase y anacronismo del Proyecto respecto a la intermediación en el transporte, al manifestar que se mantiene la prescripción legal de obligar a los intermediarios a contratar siempre transporte en nombre propio y a asumir la posición del porteador. Sin olvidar, que hacer «tabla rasa» de una institución so pretexto de clarificar su posición contractual es, lisa y llanamente, un disparate tal vez fruto, entre otras muchas razones, de una falta de contacto con la realidad, que es mucho más rica y variada de lo que han supuesto los redactores del Proyecto de ley.

A la Comisión de Justicia

El Grupo Parlamentario Mixto, a iniciativa de doña Rosa Díez González, diputada de Unión Progreso y Democracia, al amparo de lo establecido en el artículo 194 y siguientes del Reglamento de la Cámara, presenta las siguientes enmiendas (al Proyecto de Ley del contrato de transporte terrestre de mercancías).

Palacio del Congreso de los Diputados, 3 de febrero de 2009.—**Rosa Díez González**, Diputada.—El Portavoz del Grupo Parlamentario Mixto.

ENMIENDA NÚM. 19

FIRMANTE:

Doña Rosa Díez González
(Grupo Parlamentario Mixto)

De supresión. Exposición de motivos, Apartado III, párrafo tercero.

Texto que se suprime:

«propiciados por la consideración, dogmáticamente correcta, del destinatario como un tercero ajeno al contrato de transporte».

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 20

FIRMANTE:

Doña Rosa Díez González
(Grupo Parlamentario Mixto)

De modificación. Artículo 2: Definición y régimen jurídico del contrato, punto 1.

Texto que se propone:

«1. El Contrato de transporte de mercancías es aquél por el que el porteador se obliga frente al cargador, a cambio de un precio, a trasladar mercancías de un lugar a otro y ponerlas a disposición de la persona designada en el contrato.»

En sustitución de:

«1. El Contrato de transporte de mercancías es aquél por el que el porteador se obliga frente al cargador, a cambio de un precio, a trasladar mercancías de un lugar a otro y entregarlas al destinatario.»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 21

FIRMANTE:

Doña Rosa Díez González
(Grupo Parlamentario Mixto)

De adición. Artículo 9: Transporte contratado en el marco de una operación logística. Nuevo párrafo al final del artículo 9.

Texto que se propone:

«Se entenderá que quedan incluidas en el marco de la operación logística, y que por lo tanto se rigen por esta ley, la actividad de almacenaje y distribución que tenga por objeto recibir, en virtud de un contrato de depósito y en locales adecuados de los que disponga el depositario, bienes o mercancías ajenos, efectuando, respecto de ellos, operaciones de ruptura de cargas, almacenaje, cus-

todia, manipulación, administración, control de existencias, preparación de pedidos o cualesquiera otras que hubieran sido convenidas para su posterior distribución, en virtud de un contrato de transporte.»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 22

FIRMANTE:

Doña Rosa Díez González
(Grupo Parlamentario
Mixto)

De modificación. Artículo 10: Contenido de la carta de porte. Sustitución del punto 2.

Texto que se propone:

«2. En su caso, la carta de porte debe contener además las indicaciones siguientes:

- a) Mención expresa de prohibición de transbordo.
- b) Gastos que el remitente toma a su cargo.
- c) Suma del reembolso a percibir en el momento de la entrega de la mercancía.
- d) El valor declarado de la mercancía y la suma que representa el interés especial en la entrega.
- e) Instrucciones del remitente al transportista concernientes al seguro de las mercancías.
- f) Plazo convenido en el que el transporte ha de ser efectuado.
- g) Lista de documentos entregados al transportista.

El cargador responde de todos los gastos y perjuicios que sufra el transportista por causa de inexactitud e insuficiencia en las indicaciones mencionadas en los párrafos 1 y 2 de este precepto, y en cualesquiera otras indicaciones o instrucciones dadas por él en relación con la expedición de la carta de porte o para su inclusión en ésta.»

En sustitución de:

2. La carta de porte podrá contener cualquier otra mención que sea convenida por las partes en el contrato.

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 23

FIRMANTE:

Doña Rosa Díez González
(Grupo Parlamentario
Mixto)

De modificación. Artículo 11: Emisión y número de ejemplares de la carta de porte. Punto 1.

Texto que se propone:

1. La carta de porte se emitirá en cuatro ejemplares originales, que firmarán el cargador y el porteador.

En sustitución de:

1. La carta de porte se emitirá en tres ejemplares originales, que firmarán el cargador y el porteador.

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 24

FIRMANTE:

Doña Rosa Díez González
(Grupo Parlamentario
Mixto)

De modificación. Artículo 14: Fuerza probatoria de la carta de porte.

Texto que se propone:

«1. La carta de porte da fe, salvo prueba en contrario, de las condiciones del contrato y de la recepción de la mercancía por el transportista.

2. En ausencia de anotación en la carta de porte, o en documento separado firmado por el porteador y el remitente o expedidor, de las reservas motivadas del transportista, se presumirá que la mercancía y su embalaje estarán en buen estado aparente en el momento en que el transportista se hizo cargo de la mercancía, y que el número de los paquetes, así como sus marcas y números, estarán conformes a los mencionados en la carta de porte.»

Texto que sustituye:

Todo el artículo 14.

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 25

FIRMANTE:

Doña Rosa Díez González
(Grupo Parlamentario
Mixto)

De adición. Artículo 19: Entrega de las mercancías al porteador. Punto 1.

Texto que se propone:

«...el cargador le indemnizará en cuantía equivalente al precio del transporte previsto, o bien le ofrecerá la realización de un transporte de similares características que se encuentre inmediatamente disponible a elección del transportista.»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 26

FIRMANTE:

Doña Rosa Díez González
(Grupo Parlamentario
Mixto)

De supresión. Artículo 21: Acondicionamiento e identificación de las mercancías. Punto 3

Texto que se propone suprimir:

«...a menos que tales defectos sean manifiestos o ya conocidos por el porteador en el momento de hacerse cargo de las mercancías y no haya hecho las oportunas reservas.»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 27

FIRMANTE:

Doña Rosa Díez González
(Grupo Parlamentario
Mixto)

De adición. Artículo 30: Ejercicio y extinción del derecho de disposición. Punto 1.a).

Texto que se propone:

«El cargador o el destinatario debe presentar al porteador e primer ejemplar de la carta de porte, en el que constarán las nuevas instrucciones, y resarcirle de los gastos y daños que se ocasionen por la ejecución de tales instrucciones. El porteador puede requerir del cargador tanto la restitución de los gastos ocasionados en el cumplimiento de las instrucciones, como una retribución justa; además de supeditar ese cumplimiento a la percepción de un anticipo.»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 28

FIRMANTE:

Doña Rosa Díez González
(Grupo Parlamentario
Mixto)

De adición. Artículo 34: Estado de las mercancías en el momento de entrega al destinatario. Punto 1.

Texto que se propone:

«Fuera de los supuestos de daño o menoscabo por caso fortuito, fuerza mayor o naturaleza y vicio propio de las cosas la mercancía transportada deberá ser entregada...»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 29**FIRMANTE:**

**Doña Rosa Díez González
(Grupo Parlamentario
Mixto)**

De adición. Artículo 36: Impedimentos de la entrega. Nuevo punto 5.

Texto que se propone:

«5. Si no fuera 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 fueran solicitadas, el porteador podrá solicitar el depósito del envío por parte de la Junta Arbitral del Transporte que corresponda, o autoridad judicial competente, a disposición del cargador, sin perjuicio de tercero de mejor derecho, surtiendo este depósito los efectos de la entrega.»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 30**FIRMANTE:**

**Doña Rosa Díez González
(Grupo Parlamentario
Mixto)**

De modificación. Todo el artículo 40: Enajenación de las mercancías por impago del precio del transporte.

Texto que se propone:

Nuevo título del artículo 40: «Privilegio de crédito y enajenación de las mercancías por impago del precio del transporte».

Nuevo apartado del artículo 40:

«El transportista tiene derecho de prenda sobre los efectos porteados y sobre los documentos que se proporcionen para garantizar los créditos derivados de los transportes que estarán especialmente obligados a la responsabilidad del precio del transporte y de los gastos y derechos causados por ellos durante su conducción o hasta el momento de su entrega, incluso respecto de los créditos nacidos con ocasión de operaciones anteriores, en los cuales el cargador, el expedidor o el destinatario,

quedan como deudores, en la medida en la que el propietario de las mercancías sobre las que se ejercita el privilegio esté implicado en dichas operaciones.

Los créditos de transporte cubiertos por el privilegio son los precios del transporte propiamente dichos, los complementos de remuneración debidos al título de prestaciones anexas y de paralización del vehículo por causas no imputables al transportista durante las operaciones de carga y descarga cuando estas duren más de dos horas, los gastos contratados en interés de la mercancía, los desembolsos de aduanas (aranceles, impuestos, gastos y multas) ligados a una operación de transporte, y los intereses.

El derecho de prenda subsistirá incluso tras la entrega, si el porteador lo reclama judicialmente o ante las juntas arbitrales competentes en el plazo de un mes después de esa fecha.

Si se hubiesen constituido sobre la misma mercancía varios derechos de prenda, entre aquellos que se hayan constituido con motivo del envío o del transporte de la mercancía, tiene preferencia el constituido con anterioridad.

El derecho de prenda tiene preferencia sobre otros derechos del comisionista y del depositario, que no encuentran su causa en el envío.

El transportista efectivo que haya realizado el transporte, tendrá acción directa contra los comisionistas y transportistas que le hayan precedido en la cadena de subcontratación, y en todo caso contra el empresario principal, hasta el importe de la deuda que éstos adeuden por la realización del porte al tiempo de la reclamación.»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 31**FIRMANTE:**

**Doña Rosa Díez González
(Grupo Parlamentario
Mixto)**

De adición. Artículo 41: Demora en el pago del precio. Nuevo tercer y cuarto párrafo.

Texto que se propone:

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

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

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 32

FIRMANTE:

**Doña Rosa Díez González
(Grupo Parlamentario
Mixto)**

De supresión. Artículo 47: Supuestos de responsabilidad. Punto 1, segundo párrafo.

Texto que se propone:

«A estos efectos, se considerarán también como mercancías las bandejas de carga u otros medios similares de agrupación de mercancías, utilizados en el transporte cuando hubiesen sido aportados por el cargador».

En sustitución de:

A estos efectos, se considerarán también como mercancías los contenedores, bandejas de carga u otros medios similares de agrupación de mercancías, utilizados en el transporte cuando hubiesen sido aportados por el cargador.

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 33

FIRMANTE:

**Doña Rosa Díez González
(Grupo Parlamentario
Mixto)**

De modificación. Artículo 49: Presunciones de exoneración. Nuevo punto 1. a).

Texto que se propone:

«a) Empleo de vehículos abiertos y no entoldados, cuando tal empleo haya sido convenido o acorde con la costumbre».

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 34

FIRMANTE:

**Doña Rosa Díez González
(Grupo Parlamentario
Mixto)**

De modificación. Artículo 57: Límites de la indemnización. Punto 1.

Texto que se propone:

1. El límite de indemnización por pérdida o avería no podrá exceder de 4,5 euros por kilogramo de peso bruto de mercancía perdida o averiada.

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 35

FIRMANTE:

**Doña Rosa Díez González
(Grupo Parlamentario
Mixto)**

De supresión. Artículo 62: Pérdida del beneficio de limitación.

Texto que se propone:

«No se aplicarán las normas del presente capítulo que excluyan o limiten la responsabilidad del porteador o que inviertan la carga de la prueba, cuando el daño o perjuicio haya sido causado por él o por sus auxiliares, dependientes o independientes.»

En sustitución de:

No se aplicarán las normas del presente capítulo que excluyan o limiten la responsabilidad del porteador o que inviertan la carga de la prueba, cuando el daño o perjuicio haya sido causado por él o por sus auxiliares, dependientes o independientes, intencionadamente o actuando de forma temeraria y con conciencia de su probabilidad

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 36

FIRMANTE:

Doña Rosa Díez González
(Grupo Parlamentario Mixto)

De modificación. Artículo 65: Ejercicio de reclamaciones.

Texto que se propone:

«En el supuesto del artículo anterior, las acciones derivadas del contrato únicamente podrán dirigirse contra el primer y el último porteador que haya hecho la entrega de las mercancías, cuando no se pueda identificar al transportista que haya ejecutado la parte del transporte en cuyo caso se ha producido el hecho...»

En sustitución de:

En el supuesto del artículo anterior, las acciones derivadas del contrato únicamente podrán dirigirse contra el primer porteador, contra el último o contra el que haya ejecutado la parte del transporte en cuyo caso se ha producido el hecho...

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

A la Mesa del Congreso de los Diputados

Al amparo de lo establecido en el Reglamento de la Cámara, el Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana-Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds, presenta las siguientes enmiendas parciales al Proyecto de Ley del contrato de transporte terrestre de mercancías.

Palacio del Congreso de los Diputados, 10 de marzo de 2009.—**Gaspar Llamazares Trigo**, Diputado.—**Joan Herrera Torres**, Portavoz del Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana-Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds.

ENMIENDA NÚM. 37

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana-Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds

De modificación. Artículo 2, apartado 2.

El apartado 2 del artículo 2 queda redactado en los siguientes términos:

«2. El contrato de transporte terrestre de mercancías se regirá por la presente Ley y por las normas del derecho comunitario. En lo no previsto serán de aplicación las normas relativas a la contratación mercantil, así como la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres y sus normas de desarrollo.»

MOTIVACIÓN

En coherencia con la Disposición derogatoria que declara la vigencia de la legislación sectorial en aquello que no se oponga a lo dispuesto en esta Ley.

ENMIENDA NÚM. 38

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana-Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds

De modificación. Artículo 3.

El artículo 3 queda redactado en los siguientes términos:

«Artículo 3. Carácter de la norma.

Las normas de esta Ley podrán ser alteradas mediante pacto negociado individualmente entre las partes, salvo en aquellos supuestos en que sus preceptos establezcan lo contrario. Las condiciones generales de un contrato de transporte podrán modificar lo dispuesto en las normas dispositivas de esta Ley cuando resulten más beneficiosas para el adherente. A lo efectos de lo previsto en este apartado se entienden condiciones generales de un contrato las definidas en la Ley 71/1998, de 13 de abril, sobre condiciones generales de contratación.»

MOTIVACIÓN

Clarificar el concepto de contrato de adhesión para mayor seguridad jurídica.

ENMIENDA NÚM. 39

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario de
Esquerra Republicana-
Izquierda Unida-Iniciativa
per Catalunya Verds**

De modificación. Artículo 5, apartado 1.

El apartado 1 del artículo 5 queda redactado en los siguientes términos:

«1. Los contratos de transporte de mercancías se presumen celebrados en nombre propio. Únicamente podrá alegarse la contratación en nombre ajeno cuando se acredite que así se había hecho constar de forma expresa en el momento de contratar y se había indicado expresamente la identidad de la persona en cuyo nombre se contrata.»

MOTIVACIÓN

De no indicarse la persona en nombre de quien se contrata, según las disposiciones generales del contrato de mandato y de los actos en nombre de tercero, no tendría validez dicha representación.

ENMIENDA NÚM. 40

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario de
Esquerra Republicana-
Izquierda Unida-Iniciativa
per Catalunya Verds**

De modificación. Artículo 6, apartado 2.

El apartado 2 del artículo 6 queda redactado en los siguientes términos:

«2. Cuando el porteador que haya contratado directamente con el cargador encargue la realización efectiva de la totalidad o una parte del transporte a otro

porteador, quedará obligado frente a éste como cargador conforme a lo dispuesto en esta Ley y en el contrato que con él haya celebrado.

El porteador efectivo únicamente quedará obligado como tal frente al primer porteador y el destinatario, en virtud del contrato que con aquél haya celebrado.

El cargador efectivo no tendrá acción contra el porteador efectivo, ni éste contra aquél, por razón del contrato que el primero de ellos celebró con el primer porteador, salvo en el supuesto recogido en el artículo 23 de la presente Ley en el que el transportista efectivo podrá reclamar la indemnización por paralización contra el titular del centro en el que se lleven a cabo las labores de carga y descarga, así como de estiba y desestiba de la mercancía.»

MOTIVACIÓN

El responsable directo de las paralizaciones en los casos de carga y descarga no tiene por qué ser el cargador con el que el porteador haya contratado el transporte, sino que son los titulares de los establecimientos donde se tienen que llevar a cabo estas labores, tal y como acertadamente recoge actualmente el artículo 22.4 de la LOTT.

ENMIENDA NÚM. 41

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario de
Esquerra Republicana-
Izquierda Unida-Iniciativa
per Catalunya Verds**

De modificación. Artículo 7, apartado 2.

El apartado 2 del artículo 7 queda redactado en los siguientes términos:

«2. Se considera un envío, expedición o remesa la mercancía que el cargador entregue simultáneamente al porteador para su transporte y entrega a un único destinatario, desde un único lugar de carga, a un único lugar de destino.»

MOTIVACIÓN

Se estima que el término expedición y la definición propuesta son los tradicionales tanto en la práctica, como desde el punto de vista teórico. Solo se consigue una mayor precisión y aportar una mayor seguridad jurídica en la interpretación de la norma.

ENMIENDA NÚM. 42**FIRMANTE:**

**Grupo Parlamentario de
Esquerra Republicana-
Izquierda Unida-Iniciativa
per Catalunya Verds**

De modificación. Artículo 10.

El artículo 10 queda redactado en los siguientes términos:

«Artículo 10. Contenido de la carta de porte.

1. Cualquiera de las partes del contrato podrá exigir a la otra que se extienda una carta de porte que incluirá las siguientes menciones:

- a) Lugar y fecha de la emisión.
- b) Nombre y dirección del cargador y, en su caso, del tercero que haga entrega de las mercancías al porteador.
- c) Nombre y dirección del porteador y, en su caso, del tercero que reciba las mercancías para su transporte.
- d) Lugar y fecha de la recepción de la mercancía por el porteador.
- e) Lugar y, en su caso, fecha prevista de entrega de la mercancía en destino.
- f) Nombre y dirección del destinatario, así como eventualmente un domicilio para recibir notificaciones.
- g) Naturaleza de las mercancías, número de bultos y signos y señales de identificación.
- h) Identificación del carácter peligroso de la mercancía enviada, así como de la denominación prevista en la legislación sobre transporte de mercancías peligrosas.
- i) Cantidad de mercancías enviadas, determinada por su peso o expresada de otra manera.
- j) Clase de embalaje utilizado para acondicionar los envíos.
- k) Precio convenido del transporte, así como el importe de los gastos previsibles relacionados con el transporte.
- l) Indicación de que el precio del transporte se paga por el cargador o por el destinatario.
- m) En su caso, valor declarado de la mercancía y la suma que represente el interés especial en la entrega.

2. La carta de porte podrá contener cualquier otra mención que sea convenida por las partes en el contrato.

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

4. Cuando el envío se distribuya en varios vehículos, el porteador o el cargador podrá exigir la emisión de una carta de porte por cada vehículo.

5. En todo caso, el cargador, o quien haga entrega de las mercancías al porteador, responderá de los daños y perjuicios que sufra el porteador por causa de inexactitud o insuficiencia de las indicaciones citadas en los párrafos b), d), e), f), g), h), l) y j), así como de los errores u omisiones referentes a las cláusulas sobre gastos que el remitente toma a su cargo, suma del reembolso a percibir en el momento de la entrega de la mercancía, valor declarado de la mercancía y la suma que representa el interés especial en la entrega, instrucciones del remitente al transportista concernientes al seguro de la mercancía y la lista de documentos entregados al transportista.»

MOTIVACIÓN

La adición del punto m) es coherente con el artículo 6.2 de la Convención CMR y con el propio artículo 61 del proyecto de Ley. La adición propuesta es coherente con el artículo 7.1 de la Convención CMR. En este sentido, es preciso recordar que el CMR además de ser aplicación directa al transporte internacional, debemos llamar la atención sobre la tendencia alentada por el IRU (Documentos SII/1859 y SII/1861, ambos de 10 de mayo de 1994, el primero dirigido a los Estados miembros de la Unión Europea e instancias competentes de la UE, el segundo dirigido a los Estados adheridos a la CMR como España, de que los países de la UE, adopten las reglas CMR para su transporte nacional, por razones de actualización, uniformidad jurídica y dotar a la figura del cabotaje unas reglas comunes a todos los países.

ENMIENDA NÚM. 43**FIRMANTE:**

**Grupo Parlamentario de
Esquerra Republicana-
Izquierda Unida-Iniciativa
per Catalunya Verds**

De modificación. Artículo 18, apartado 1.

El apartado 1 del artículo 18 queda redactado en los siguientes términos:

«1. El porteador deberá poner el vehículo a disposición del cargador en el lugar y tiempo pactados. Si nada se pacta respecto a la hora, el porteador cumplirá su obligación poniendo el vehículo a disposición

del cargador con antelación suficiente para que pueda ser cargado el día señalado. Si se trata de un contrato de transporte de mercancías por carretera, y no se hubiere pactado plazo, el transportista cumplirá con su obligación poniendo a disposición el vehículo para su carga antes de las dieciocho horas del día señalado.»

MOTIVACIÓN

De conformidad con los datos del Ministerio de Fomento, sólo el 25% de los contratos de transporte se formalizan por escrito. Toda vez que la presente Ley, entre otras cosas, tiende a establecer un marco jurídico de la regulación del contrato de transporte, de carácter supletorio o subsidiario cuando no existe pacto o acuerdo entre las partes, la presente propuesta está encaminada a determinar y fijar con mayor precisión la regulación subsidiaria que debe recoger el presente texto normativo, especialmente en aras a la seguridad jurídica. Además la propuesta es la que en la actualidad recoge la Orden Ministerial de 25 de abril de 1997 por la que se establecen las Condiciones Generales de Contratación de los Transportes de Mercancías por Carretera, norma que regula ese ámbito supletorio del contrato de transportes en ausencia de acuerdo expreso entre las partes y que fue consensuada por los representantes de los sectores a los que más afectaba: representantes de cargadores, representantes del sector del transporte y Administración.

ENMIENDA NÚM. 44

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario de
Esquerra Republicana-
Izquierda Unida-Iniciativa
per Catalunya Verds**

De modificación. Artículo 20.

El artículo 20 queda redactado en los siguientes términos:

«Artículo 20. Sujetos obligados a realizar la carga y descarga.

1. Las operaciones de carga de las mercancías a bordo de los vehículos, así como las de descarga de éstos, serán por cuenta, respectivamente, del cargador y del destinatario, salvo que expresamente se pacte otra cosa antes de la efectiva presentación del vehículo para su carga o descarga. Igual régimen será de aplicación

respecto de la estiba y desestiba de las mercancías. Sin perjuicio de lo anterior, los conductores con permiso de la clase C1, C, C1+E y C+E, tendrán prohibida la realización de las tareas de carga y descarga, así como de estiba y desestiba de las mercancías, salvo en los siguientes supuestos:

- a) Transporte de mudanzas.
- b) Transporte de vehículos cisterna.
- c) Transporte de vehículos efectuado en vehículos provistos de grúa u otros dispositivos inherentes al vehículo, destinados a realizar las operaciones de carga y descarga, siempre y cuando la intervención del conductor se ciña única y exclusivamente a la utilización de dichos dispositivos.
- d) Transporte en portavehículos.
- e) Transporte de animales vivos.
- f) Servicios e paquetería.

2. El cargador y el destinatario soportarán las consecuencias de los daños derivados de las operaciones que les corresponda realizar de conformidad con lo señalado en el apartado anterior.

Sin embargo, el porteador responderá de los daños sufridos por las mercancías debidos a una estiba inadecuada cuando tal operación se haya llevado a cabo por el cargador siguiendo las instrucciones del porteador.

3. No obstante lo dispuesto en los apartados anteriores, en los servicios de paquetería y cualesquiera otros similares que impliquen la recogida o reparto de pequeños envíos de mercancías, las operaciones de carga y descarga, salvo que se pacte otra cosa, serán por cuenta del porteador. En esta clase de servicios, la estiba y desestiba de las mercancías corresponderán, en todo caso, al porteador. El porteador soportará las consecuencias de los daños causados en las operaciones que le corresponda realizar.

4. Lo dispuesto en este artículo no se aplicará cuando la normativa reguladora de determinados tipos de transporte establezca específicamente otra cosa.»

MOTIVACIÓN

La «Encuesta sobre las operaciones de carga y descarga en el transporte público de mercancías por carretera en vehículos pesados» elaborada por la Dirección General de Transportes por Carretera en 2006 deja patente el paulatino y preocupante empeoramiento de la situación de los conductores de camiones en lo que a las labores de carga y descarga se refiere, puesto que respecto al mismo estudio elaborado en el año 2002 ha aumentado la realización de estas operaciones por el propio transportista, han aumentado los tiempos de espera (especialmente los que superan las dos horas), los lugares de espera para proceder a la carga y des-

carga se consideran más penosos y, lo que resulta más relevante, la siniestralidad de las empresas en los dos últimos años ha pasado de un 17% a un 23%, lo que refleja una tendencia alcista de accidentalidad íntimamente relacionado con el cada vez mayor envilecimiento de la situación de los conductores en este ámbito.

Al amparo del concepto de seguridad, en el sentido amplio del término (vial, laboral, personal...), el sector del transporte por carretera se ha visto y se está viendo afectado por numerosas y amplias reformas normativas en el sentido de incidir y regular la actividad del transportista, además de las que ya existían (limitador de velocidad, régimen sancionador específico,...). En los últimos años el sector del transporte ha sido influenciado de forma trascendente por la Directiva de Tiempos de Trabajo, la obligatoriedad de conducir con el cinturón de seguridad para vehículos de más de 3,5 tn, implantación de tacógrafo digital o la modificación de los tiempos de conducción y descanso, y todas estas modificaciones normativas tienen como fundamento y motivación primordial la seguridad.

Puesto que precisamente son razones de seguridad las que tienen que aconsejar las prohibiciones o limitaciones de la participación de los conductores en las labores de carga y descarga, debemos tener en cuenta que La Encuesta de Salud y Condiciones de Trabajo en el Transporte de Mercancías por Carretera de 2005 revela que el 23,7% de los accidentes se produce en la carga y descarga y que dentro de los aspectos más molestos para los trabajadores del sector, se encuentra en primer y destacado lugar aquellos relacionados directamente con la carga y descarga (tiempos de espera y manipulación de carga), además de suponer uno de los principales riesgos de accidente en el puesto de trabajo: 16,8%. Muestra dicha encuesta que las molestias músculo-esqueléticas en los conductores profesionales son muy corrientes, especialmente en la zona de la espalda, región que sin lugar a dudas se ve especialmente afectada cuando es el propio conductor el que lleva a cabo las tareas de carga y descarga, con la implicación que ello tiene en la salud y cansancio del propio conductor y, por ende, en la seguridad vial y laboral. De igual modo, gran incidencia tiene en el descanso y fatiga del conductor el tiempo que dedica a estas labores y no al descanso, destaca especialmente que el 34,2% destina más de 12 h. semanales a estas labores de carga y descarga y, como no podía ser de otra forma, entre los factores de satisfacción de la profesión entre los trabajadores del sector no se encuentra precisamente la de realizar tareas de carga y descarga, y sí por el contrario la conducción (26,5%).

Según el apartado B.10 del Acuerdo de Consejo de Ministros de 21 de octubre de 2005, no sólo son los motivos de seguridad los que hay que tener en cuenta para proceder a la modificación de la LOTT en este

ámbito sino también el cumplimiento de la normativa sobre prevención de riesgos laborales, lo que, sin lugar a dudas, nos conduce a una variación inmediata de la situación por la que actualmente atraviesa el sector, y ello porque los conductores que realizan tareas de carga y descarga lo llevan a cabo en otro centro de trabajo distinto del de la empresa que dependen. En ese sentido hay que tener especial consideración con lo dispuesto en el artículo 24 de la Ley de Prevención de Riesgos Laborales que exige la obligación de coordinación en materia de protección, prevención e información entre los empresarios; obliga al titular del centro (cargador) a transmitir al resto de empresarios información e instrucciones sobre los riesgos existentes, medidas de protección y prevención, así como las medidas de emergencia a aplicar; y le impone el deber de vigilar el cumplimiento de los contratistas y subcontratista, debiendo recabar información de los fabricantes de la maquinaria para proporcionar la información a los trabajadores que la utilicen. En este ámbito normativo, cuando un conductor realiza las labores de carga y descarga, en el sector del transporte se está produciendo un incumplimiento sistemático y generalizado del mismo por el titular del centro (empresas cargadoras o destinatarias) puesto que la inmediatez y agilidad del tráfico mercantil del sector del transporte de mercancías impide dar cumplimiento a las exigencias en materia de prevención de riesgos laborales antes indicadas. Así lo constata la Encuesta de Salud y Condiciones de Trabajo en el Transporte de Mercancías por Carretera de 2005 según la cual sólo uno de cada cuatro conductores recibe algún tipo de información en materia de riesgos laborales, sin que ello quiera decir que la información que recibe sea suficiente e idónea, exigencia ésta que nos llevaría a índices mucho más preocupantes.

Por lo tanto, la propuesta es que de forma genérica y global se establezca la prohibición a todos los conductores de realizar labores de carga, descarga, estiba y desestiba en el artículo 22 de la LOTT, no sólo limitado al permiso C+E, debiendo establecerse excepciones para aquellos supuestos en los que las labores de carga y descarga deben efectuarse con elementos, dispositivos o mecanismos inherentes al vehículo cuya manipulación, por tanto, corresponde al conductor del mismo o aquellas actividades o servicios en los que las labores de carga y descarga son inherentes al servicio contratado, esto es: transporte de mudanzas; transporte de vehículos cisterna; transporte de vehículos efectuado en vehículos provistos de grúa u otros dispositivos inherentes al vehículo, destinados a realizar las operaciones de carga y descarga, siempre y cuando la intervención del conductor se ciña única y exclusivamente a la utilización de dichos dispositivos; transporte en portavehículos; transporte de animales vivos; transporte en régimen de carga fraccionada.

ENMIENDA NÚM. 45

MOTIVACIÓN

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario de
Esquerra Republicana-
Izquierda Unida-Iniciativa
per Catalunya Verds**

De modificación. Artículo 22.

El artículo 22 queda redactado en los siguientes términos:

«Artículo 22. Paralizaciones.

1. Cuando el vehículo haya de esperar un plazo superior a dos horas hasta que se concluya su carga y estiba o desestiba y descarga, el porteador podrá exigir a los titulares de la actividad que se desarrolle en los lugares en que las mercancías deban ser puestas a bordo del vehículo o descargadas de éste una indemnización en concepto de paralización.

2. Dicho plazo se contará desde la puesta a disposición del vehículo para su carga o descarga en los términos requeridos por el contrato.

3. Salvo que se haya pactado expresamente una indemnización superior para este supuesto, la paralización del vehículo por causas no imputables al porteador, incluidas las operaciones de carga y descarga, dará lugar a una indemnización en cuantía equivalente al salario mínimo interprofesional/día multiplicado por 3 por cada hora o fracción de paralización, sin que se tengan en cuenta las dos primeras horas ni se computen más de diez horas diarias por este concepto. Cuando la paralización del vehículo fuese superior a un día el segundo día será indemnizado en cuantía equivalente a la señalada para el primer día incrementada en un 25%. Cuando la paralización del vehículo fuese superior a dos días, el tercer día y siguientes serán indemnizados en cuantía equivalente a la señalada para el primer día incrementada en un 50%. La obligación de pago de la indemnización por paralización en la carga se devengará en el momento de la recepción efectiva del envío por el porteador, y en la descarga en el momento de la entrega efectiva al destinatario.

4. La anterior indemnización, sustituyendo el factor corrector 3 por el de 2, se aplicará a los demás supuestos de paralización del vehículo, diferentes a los de la carga y la descarga, en los que exista cualquier género de responsabilidad, contractual o extracontractual, y dicha paralización se haya producido por causas no imputables al transportista o titular del vehículo. En estos supuestos se tendrán en cuenta también las dos primeras horas de paralización.»

Respecto al apartado 1, el responsable directo de las paralizaciones en los casos de carga y descarga no tiene por qué ser el cargador con el que el porteador haya contratado el transporte, sino que son los titulares de los establecimientos donde se tienen que llevar a cabo estas labores, tal y como acertadamente recoge actualmente el artículo 22.4 de la LOTT.

Sobre el apartado 3, el Proyecto omite el 25% de incremento en la cuantía de las paralizaciones el segundo día. Con ello se ajusta a la fórmula tal como fue establecida en el acuerdo del 11 de junio entre las asociaciones del Comité y el Gobierno, sin el añadido que se produjo en el acuerdo con los cargadores, también firmado por la Ministra de Fomento en representación del Gobierno, que aunque se firmó el mismo día, se redactó después que el anterior. A diferencia de otros supuestos, como el cálculo del plazo de pago, en que se ha preferido la fórmula acordada con los cargadores. También se considera más acertada la referencia al salario mínimo interprofesional que al IPREM por ser una referencia más extendida y conocida por los destinatarios de la norma. La referencia al salario mínimo interprofesional lo establece actualmente en la LOTT y en la Orden Ministerial de 25 de abril de 1997 por la que se establecen las Condiciones Generales de Contratación de los Transportes de Mercancías por Carretera. Cabe tener en consideración la enorme trascendencia negativa que sobre la salud laboral y sobre la competitividad de las empresas tienen los tiempos de espera en la carga y descarga, la configuración actual de la indemnización por paralización tiene precisamente un mero carácter indemnizatorio, convendría incrementar dicha cuantía con el fin de introducir también un elemento disuasor y penitenciario para el que incumple el tiempo estipulado para la carga y la descarga, con el fin de reducir dichos tiempos de espera, por lo que se propone que el factor corrector de 2 pase a 3.

Por último en el apartado 4, se propone que la fórmula de indemnización por paralización se aplique a supuestos diferentes a los de la carga y descarga, en los que intervenga cualquier género de responsabilidad civil, ya que se trata de objetivar la cuantificación de un daño o perjuicio que en la práctica conlleva un «onus probandi» excesivo para quien sufre el daño, pues el propio perjudicado tiene que acreditar el lucro cesante que le supone la paralización de su vehículo. Tanto la tendencia jurisprudencia del Tribunal Supremo como la legislativa, en materia de responsabilidad civil, es la de establecer criterios objetivos tanto para la imputación de elemento subjetivo (la culpa), como la de cuantificar los daños, como ejemplo tenemos el baremo de cuantificación de daños corporales de accidentes de circulación del Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor. A mayor abundamiento, hoy en día

muchos órganos judiciales aplican esta fórmula de paralización para supuestos de paralización de vehículos diferentes a la carga y descarga, como por ejemplo, cuando el vehículo tiene que ser reparado, la inclusión del apartado 4 que se propone serviría para unificar la aplicación de este criterio que hoy en día se aplica por los Juzgados de forma mayoritaria pero no unánime.

ENMIENDA NÚM. 46

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario de
Esquerra Republicana-
Izquierda Unida-Iniciativa
per Catalunya Verds**

De modificación. Artículo 29, apartado 1.

El apartado 1 del artículo 29 queda redactado en los siguientes términos:

«1. El cargador tiene derecho a disponer de la mercancía, en particular ordenando al porteador que entregue la mercancía a un destinatario diferente de los indicados en la carta de porte, sin que en ningún caso pueda modificar el lugar previsto para la entrega sin consentimiento del porteador.»

MOTIVACIÓN

Mayor seguridad y respeto al principio de la interdicción del cumplimiento de los contratos al arbitrio de una de las partes contratantes.

ENMIENDA NÚM. 47

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario de
Esquerra Republicana-
Izquierda Unida-Iniciativa
per Catalunya Verds**

De modificación. Artículo 33, apartado 2.

El apartado 2 del artículo 33 queda redactado como sigue:

«Artículo 33. Lugar y plazo de entrega de la mercancía al destinatario.
(...)»

2. En el transporte ferroviario, en ausencia de acuerdo y sin perjuicio de lo establecido en los apartados 3 y 4, los plazos de transporte no podrán superar los siguientes límites:

a) Para vagones completos:

Plazo de expedición: 12 horas.

Plazo de transporte, por cada fracción indivisible de 400 kilómetros: 12 horas.

b) Para envíos en régimen de paquetería:

Plazo de expedición: 24 horas.

Plazo de transporte, por cada fracción indivisible de 200 kilómetros: 12 horas.»

MOTIVACIÓN

Por considerar que un retraso de 24 horas por fracción de 400 km. en vagones completos (o en el caso de paquetería un retraso de 24 horas por fracción de 200 km.) es demasiado, y no va a hacer del transporte de mercancías por ferrocarril un modo competitivo de transporte.

ENMIENDA NÚM. 48

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario de
Esquerra Republicana-
Izquierda Unida-Iniciativa
per Catalunya Verds**

De adición. Artículo 33.

Se añade un nuevo apartado en el artículo 33 con el siguiente redactado:

«4 bis (nuevo). En el transporte de mercancías por carretera, si las partes no hubieran pactado un plazo de entrega al consignatario de la mercancía, el porteador dispondrá de un plazo máximo de doce horas desde que recibió el envío cuando la longitud del itinerario no exceda de 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.»

MOTIVACIÓN

Toda vez que la presente Ley, entre otras cosas, tiende a establecer un marco jurídico de la regulación del contrato de transporte, de carácter supletorio o subsidiario cuando no existe pacto o acuerdo entre las partes, la presente propuesta está encaminada a determinar y fijar con mayor precisión la regulación subsidiaria que debe recoger el presente texto normativo, especialmente en aras a la seguridad jurídica. Además la propuesta es la que en la actualidad recoge la Orden Ministerial de 25 de abril de 1997 por la que se establecen las Condiciones Generales de Contratación de los Transportes de Mercancías por Carretera, norma que regula ese ámbito supletorio del contrato de transportes en ausencia de acuerdo expreso entre las partes y que fue consensuada por los representantes de los sectores a los que más afectaba: representantes de cargadores, representantes del sector del transporte y Administración.

ENMIENDA NÚM. 49

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario de
Esquerra Republicana-
Izquierda Unida-Iniciativa
per Catalunya Verds**

De modificación. Artículo 39.

El artículo 39 queda redactado en los siguientes términos:

«Artículo 39. Obligación de pago del precio y los gastos del transporte.

(...)

2. En caso de ejecución parcial del transporte, el porteador sólo podrá exigir el pago del precio y los gastos en proporción a la parte ejecutada, salvo que el cargador o remitente acrediten que la totalidad de las mercancías les son completamente inútiles.

(...)

3 bis. En defecto de pacto entre las partes sobre la fijación del precio del transporte, el precio del transporte será el que resulte usual para el tipo de servicio de que se trate en el momento y lugar en el que el porteador haya de recibir las mercancías. En ningún caso se presumirá que el transporte es gratuito.

A los efectos prevenidos en el artículo anterior, se considerará, salvo prueba en contrario, como precio usual del transporte para el tipo de servicio de que se trate en el momento y lugar en el que el porteador haya de recibir las mercancías, el equivalente al coste que para ese tipo de transporte venga determinado en el último Observatorio de costes publicado por el Ministerio de Fomento.»

MOTIVACIÓN

En el apartado 2 se recoge una propuesta que da mayor claridad y precisión a la redacción actual.

La inclusión del nuevo apartado viene motivada porque, como ya hemos indicado, la presente Ley, entre otras cosas, tiende a establecer un marco jurídico de la regulación del contrato de transporte, de carácter supletorio o subsidiario cuando no existe pacto o acuerdo entre las partes, la presente propuesta está encaminada a determinar y fijar con mayor precisión la regulación subsidiaria que debe recoger el presente texto normativo, especialmente en aras a la seguridad jurídica y, sobre todo, en una cuestión de tanta trascendencia como lo es el precio. Además la propuesta es la que en la actualidad recoge la Orden Ministerial de 25 de abril de 1997 por la que se establecen las Condiciones Generales de Contratación de los Transportes de Mercancías por Carretera, incluida en la reforma llevada a cabo por las órdenes ministeriales: Orden FOM/3947/2005, de 9 de diciembre y por la Orden FOM/2184/2008, de 23 de julio, fruto de los acuerdos de octubre de 2005 y junio de 2008 entre asociaciones de cargadores, asociaciones de transportistas y Administración, los cuales fueron elevados a sendos Acuerdos del Consejo de Ministros. La citada norma regula ese ámbito supletorio del contrato de transportes en ausencia de acuerdo expreso entre las partes y ha sido fruto del consenso de los principales destinatarios de la norma: cargadores y transportistas.

En aras a la transparencia y seguridad jurídica conviene hacer referencia al carácter oneroso o, dicho de otra forma, «no gratuito» del contrato de transporte, tal y como actualmente se recoge expresamente en la regulación del mismo, pero además, no dejarlo en una simple y vaga remisión para su fijación a los usos y costumbres, sino que exista una herramienta que lo concrete y determine, pues se da seguridad a los intervinientes en el mercado de transporte, máxime si tenemos en consideración que el 75% de la contratación es verbal. Se propone la remisión al Observatorio de Costes por ser una herramienta de constante actualización (trimestral), ampliamente conocida por los agentes que operan en el sector y por estar consensuada por las organizaciones de cargadores y de empresas de transporte con el auspicio de la Administración.

ENMIENDA NÚM. 50**FIRMANTE:**

**Grupo Parlamentario de
Esquerra Republicana-
Izquierda Unida-Iniciativa
per Catalunya Verds**

De modificación. Artículo 43, apartado 2.

El apartado 2 del artículo 43 queda redactado de la siguiente forma:

«2. Los contratos pactados por tiempo indefinido se extinguirán mediante el mutuo acuerdo de las partes. Si cualquiera de las partes decide unilateralmente dar por extinguido el contrato incurrirá en incumplimiento contractual, pudiendo optar la otra parte por exigir el cumplimiento del contrato o la resolución del mismo, teniendo derecho en ambos casos a que se le indemnice por los daños y perjuicios causados.»

MOTIVACIÓN

Claridad y seguridad jurídica.

ENMIENDA NÚM. 51**FIRMANTE:**

**Grupo Parlamentario de
Esquerra Republicana-
Izquierda Unida-Iniciativa
per Catalunya Verds**

De modificación. Artículo 46.

El artículo 46 queda redactado en los siguientes términos:

«Artículo 46. Carácter dispositivo.

Las disposiciones de este capítulo tienen carácter dispositivo.»

MOTIVACIÓN

Por el carácter eminentemente dispositivo de la norma y no imperativo.

ENMIENDA NÚM. 52**FIRMANTE:**

**Grupo Parlamentario de
Esquerra Republicana-
Izquierda Unida-Iniciativa
per Catalunya Verds**

De supresión. Artículo 47.

Se suprime el segundo párrafo del apartado 1 del artículo 47.

MOTIVACIÓN

Considerando que el peso de un contenedor, de los que habitualmente se emplean en operaciones de intermodalidad, suele ser de alrededor de 3 toneladas, mientras que su precio de mercado oscila entre 1.000 y 1.200 euros; atendiendo al criterio establecido por el artículo 57 del proyecto de Ley como cálculo del límite de responsabilidad, la cantidad a la que debería atender el porteador por pérdida o avería del contenedor sería absolutamente desproporcionada con relación al valor real del mismo.

ENMIENDA NÚM. 53**FIRMANTE:**

**Grupo Parlamentario de
Esquerra Republicana-
Izquierda Unida-Iniciativa
per Catalunya Verds**

De modificación. Artículo 57, apartado 1.

El apartado 1 del artículo 57 queda redactado en los siguientes términos:

«1. La indemnización por pérdida o avería no podrá exceder de 4,5 euros por kilogramo de peso bruto de mercancía perdida o averiada.»

MOTIVACIÓN

En primer lugar, la magnitud de los derechos especiales de giro no resulta práctica puesto que no todo el mundo conoce su cotización. En el CMR tuvo su sentido puesto que es un tratado internacional y cuando se firmó todavía no se había unificado la moneda en el espacio de la Comunidad Económica Europea. En la actualidad tenemos una moneda única, y resulta más cercana al ciudadano la magnitud de los euros, sin olvidar que la regulación de la presente ley tiene por objeto la regulación en el ámbito nacional y no internacional.

El aumento de indemnización para el transporte nacional es desproporcionado, habida cuenta que se duplicaría el riesgo que debe asumir el transportista sin 37 contraprestación económica, toda vez que las condiciones de mercado en la que existe un exceso de oferta de transporte, hacen muy difícil trasladar este incremento de coste a la empresa cargadora, por lo que finalmente las empresas de transporte terminarían por asumir el riesgo, lo que salvando las distancias es como si a una compañía de seguro se le obligara a duplicar la suma asegurada de la póliza sin poder incrementar la prima del seguro. Por otro lado, las primas de las pólizas de seguro se incrementarían notablemente (el 60 por 100 del incremento del capital asegurado).

ENMIENDA NÚM. 54

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario de
Esquerra Republicana-
Izquierda Unida-Iniciativa
per Catalunya Verds**

De modificación. Artículo 58, apartado 2.

El apartado 2 del artículo 58 queda redactado en los siguientes términos:

«2. En ambos casos, los gastos de salvamento en que haya incurrido el cargador o destinatario se reintegrarán también, siempre que hayan sido razonables y proporcionados, sin que en ningún caso puedan superar el valor de la mercancía que se haya salvado.»

MOTIVACIÓN

Claridad y seguridad jurídica.

ENMIENDA NÚM. 55

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario de
Esquerra Republicana-
Izquierda Unida-Iniciativa
per Catalunya Verds**

De modificación. Artículo 60, apartado 1.

El apartado 1 del artículo 60 queda redactado en los siguientes términos:

«1. El destinatario, si se trata de averías o pérdidas manifiestas y, en todo caso, cuando las mercancías estén a la vista, deberá manifestar por escrito sus reservas al porteador o a sus auxiliares describiendo de forma general la pérdida o avería en el momento de la entrega. En caso de averías y pérdidas no manifiestas, las reservas deberán formularse dentro de las 24 horas siguientes a la entrega.

Cuando no se formulen reservas se presumirá, salvo prueba en contrario, que las mercancías se entregaron en el estado descrito en la carta de porte.»

MOTIVACIÓN

El plazo propuesto coincide con el expresado actualmente en los artículos 366 y 952 del Código de Comercio, y se considera más adecuado que el de siete días, porque lo que debe primar en el caso de daños no manifiestos es la acreditación de que los daños se han producido durante el transporte y no por manipulaciones posteriores por parte del destinatario, y cuanto mayor sea el plazo concedido para formular las reservas, mayores serán las dudas al respecto de si los daños han sido durante el transporte o posteriormente a éste. Ya en la actualidad es éste uno de los elementos que mayor discrepancia provoca en los tribunales, por lo que el establecimiento de un plazo mayor e injustificado agravaría la dificultad de la determinación del responsable de este tipo de daños.

ENMIENDA NÚM. 56

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario de
Esquerra Republicana-
Izquierda Unida-Iniciativa
per Catalunya Verds**

De modificación. Artículo 61, apartados 1 y 2.

Los apartados 1 y 2 del artículo 61 quedan redactados en los siguientes términos:

«1. El cargador puede declarar en la carta de porte, contra el pago de un suplemento del precio del transporte a convenir con el porteador, el valor de las mercancías, que sustituirá al límite de indemnización previsto siempre que sea superior a él. Dicha declaración de valor no resultará aplicable si el cargador no acredita el pago del suplemento del precio del transporte.

2. Igualmente el cargador puede declarar en la carta de porte, contra el pago de un suplemento del pre-

cio del transporte a convenir con el porteador, el montante de un interés especial en la entrega de las mercancías, para los casos de pérdida, avería o retraso en la entrega. La declaración permitirá reclamar, con independencia de la indemnización ordinaria, el resarcimiento de los perjuicios que pruebe el titular de las mercancías. El montante de un especial interés en entrega de las mercancías no resultará aplicable si el cargador no acredita el pago del suplemento del precio del transporte.»

MOTIVACIÓN

Efectividad de la medida consistente en el pago del suplemento y seguridad jurídica.

ENMIENDA NÚM. 57

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario de
Esquerra Republicana-
Izquierda Unida-Iniciativa
per Catalunya Verds**

De supresión. Artículo 62.

Al final del artículo 62 se suprime la expresión «o actuando de forma temeraria y con conciencia de su probabilidad».

MOTIVACIÓN

Este precepto crea un concepto jurídico que no tiene precedentes en el ordenamiento jurídico español, y que puede suponer importantes daños para el sector del transporte, al ampliar la responsabilidad del transportista en supuestos hasta ahora no contemplados, ya que el artículo 62 del proyecto señala que el transportista no podrá beneficiarse del límite de responsabilidad cuando la pérdida, el daño o el retraso hayan sido causados por el porteador o por sus auxiliares dependientes e independientes, «intencionadamente o actuando de forma temeraria y con conciencia de su probabilidad».

El artículo 62, intenta trasladar al transporte nacional de mercancías por carretera el Convenio de Varsovia de 12 de octubre de 1929, aprobado para la unificación de reglas en el transporte aéreo internacional, que fue derogado por el Protocolo n.º 4 de Montreal de 1955, que en el artículo 22.2.b) configuró un límite máximo de indemnización de 17 derechos especiales de giro por kilogramo, como un límite insuperable, que no decae aunque se

pruebe que el porteador y de sus auxiliares actuaron con intención de dañar o de forma temeraria y sabiendo que podría producirse un daño, señalando que este límite será «infranqueable cualesquiera que sean las circunstancias que hayan dado origen a dicha responsabilidad».

El artículo 29 del CMR señala que «el transportista no tendrá derecho a prevalerse de las disposiciones del presente capítulo que excluyen o limitan su responsabilidad, o que invierten la carga de la prueba, si el daño ha sido causado por su dolo o culpa que le sea imputable sea equiparada a dolo por la Ley de la jurisdicción que conozca la reclamación».

Tanto el tratado de Ginebra de transporte internacional por carretera (CMR), como el Convenio de Varsovia, son tratados internacionales que intentan unificar las instituciones jurídicas de distintos ordenamientos jurídicos nacionales, y en este caso incorpora un concepto jurídico procedente del derecho anglosajón ajeno al ordenamiento jurídico español.

La regulación actual del contrato de transporte del derecho interno, sólo prevé dos excepciones a la aplicación del límite de indemnización, que vienen recogidos en el artículo 23 LOTT, artículo 2.19 de la Orden Ministerial de Condiciones Generales de la Contratación, y el artículo 3.4 ROTT, que son:

- Que las partes expresamente pacten unas cuantías o condiciones diferentes, lo que deberá recogerse en la carta de porte, ya que el artículo 1.9 de la Orden Ministerial, indica que en la carta de porte deberá indicarse el «valor declarado de la mercancía o interés asegurable».
- La existencia de dolo. El artículo 3.4 ROTT dispone que no será de aplicación el límite de responsabilidad cuando el daño se produzca mediando dolo del transportista.

Los tratadistas que han estudiado el tema, a raíz del concepto de «culpa equiparable al dolo» contenido en el artículo 29 del CMR, que es el equivalente al actuar de forma temeraria y con conciencia de su probabilidad recogido en el Proyecto de ley, han interpretado que hasta ahora en nuestro ordenamiento jurídico no existe esta categoría, y no cabe equiparar la negligencia grave al dolo, por lo que la redacción propuesta en el artículo 60 que incluye la actuación de forma temeraria y con conciencia de su probabilidad, carece de antecedentes legales en nuestro ordenamiento jurídico, y desde luego su introducción supondría ampliar los supuestos en los que el transportista no pueda aplicar el límite de indemnización, lo que implicaría elevar su responsabilidad sin ningún tipo de contraprestación, causando un grave quebranto para el principio contractual de la equivalencia de condiciones que ha de regir en todo contrato, y entraña mayor inseguridad jurídica para el transportista.

A la Mesa de la Comisión de Justicia

ENMIENDA NÚM. 59

El Grupo Parlamentario Mixto, a instancia de doña Ana María Oramas González-Moro, de Coalición Canaria, de acuerdo con lo establecido en el Reglamento de la Cámara, presenta las siguientes enmiendas al proyecto de Ley del contrato de transporte terrestre de mercancías.

Palacio del Congreso de los Diputados, 10 de marzo de 2009.—**Ana María Oramas González-Moro**, Diputada.—**Francisco Xesús Jorquera Caselas**, Portavoz del Grupo Parlamentario Mixto.

ENMIENDA NÚM. 58

FIRMANTE:

**Doña Ana María Oramas
González-Moro
(Grupo Parlamentario
Mixto)**

A la exposición de motivos

De modificación del último párrafo del Capítulo II de la Exposición.

Se trata de aportar una redacción distinta a la actual en aspecto tan relevante como allí se contempla a propósito de lo que denomina «imperatividad relativa» de la norma.

En consecuencia se propone una redacción con el siguiente tenor:

«Aspecto básico de la regulación normativa para las partes, respetando siempre los contenidos imperativos y de orden público, es el relativo a su índole dispositiva general. Las partes, por ello, disponen de libertad contractual bien en los términos negociados individualmente o bien según las condiciones generales de adhesión más beneficiosas.»

JUSTIFICACIÓN

La redacción aporta expresiones como «carácter de la norma» o «imperatividad relativa» que consideramos inexactas. De otra parte conviene concretar los aspectos de cuestión tan relevante como la libertad contractual.

FIRMANTE:

**Doña Ana María Oramas
González-Moro
(Grupo Parlamentario
Mixto)**

Al artículo 2

De adición.

Se incorporaría un nuevo párrafo, que sería el 3, con la siguiente redacción:

«3. Se incorporan al contenido del contrato de transporte terrestre de mercancías las prescripciones establecidas en las leyes dictadas por las Comunidades Autónomas en el ámbito de sus competencias y en los términos que determine esta Ley.»

JUSTIFICACIÓN

La actualización del antiguo Código de Comercio no puede hacerse con abstracción de la profusa intervención administrativa en un sector que tiende a garantizar la debida prestación de servicios estratégicos.

No puede decirse que haya un ámbito estrictamente privado del transporte entre las partes que suscriben un contrato, y un ámbito público sin conexión entre ambos.

Si bien la regulación administrativa de las Comunidades Autónomas ha de entenderse completa en función de sus necesidades, es evidente que alcanzaría de mejor forma sus objetivos si se integrase, en la medida de lo posible y con la amplitud propia que permitiese ser referencia de cualquier legislación autonómica, en la estructura del contrato de transporte en forma que la validez de éste, y las acciones privadas que pudieran surgir del mismo, pudiesen depender de los términos en que se hubiesen satisfecho las prescripciones administrativas.

ENMIENDA NÚM. 60

FIRMANTE:

**Doña Ana María Oramas
González-Moro
(Grupo Parlamentario
Mixto)**

Al artículo 3

De modificación.

Se propone modificar la actual denominación del artículo que nos ocupa («Carácter de la norma») de la forma siguiente:

«Artículo 3. Naturaleza dispositiva de la normativa.»

JUSTIFICACIÓN

Se trata, a nuestro juicio, de emplear una redacción con mayor precisión jurídica.

ENMIENDA NÚM. 61

FIRMANTE:

**Doña Ana María Oramas
González-Moro
(Grupo Parlamentario
Mixto)**

Al artículo 3

De modificación.

El contenido referido quedaría con la siguiente redacción:

«Salvo expresa estipulación contraria de esta Ley o de la legislación especial aplicable, las partes podrán excluir determinados contenidos de esta Ley mediando el correspondiente pacto. También podrá ser así, respecto a las condiciones generales de los contratos de transportes cuando sus obligaciones resulten más beneficiosos para el usuario.»

JUSTIFICACIÓN

En primer lugar, también son imperativas las normas de la legislación especial aplicable y, en particular, la legislación administrativa que no sea disponible por las partes.

Luego después, no se trata tanto de alterar las normas, como de excluir contenidos concretos contemplados en la norma que nos ocupa. Los supuestos de exclusión voluntaria de ley aplicable sí existen en nuestra literatura jurídica y contemplan, mejor que la «alteración de las normas», el supuesto que nos ocupa.

De otra parte los contratos de adhesión deben, por su dimensión actual, comenzar a dirigirse, sin perjuicio de la denominación jurídica tradicional, a «usuarios» más que a adherentes.

ENMIENDA NÚM. 62

FIRMANTE:

**Doña Ana María Oramas
González-Moro
(Grupo Parlamentario
Mixto)**

Al artículo 4.2

De modificación.

El párrafo indicado quedaría redactado como sigue:

«2. Porteador es quien, en uso de las autorizaciones o títulos administrativos legalmente exigibles, asume la obligación ...(...)». Y siguiendo después con igual redacción que la del proyecto.

JUSTIFICACIÓN

La cualificación administrativa del porteador, exigida por la legislación especial, debe incorporarse al contrato para poder oponerse entre las partes.

ENMIENDA NÚM. 63

FIRMANTE:

**Doña Ana María Oramas
González-Moro
(Grupo Parlamentario
Mixto)**

A la disposición transitoria única

De modificación.

Se propone una nueva redacción con el siguiente tenor:

Disposición transitoria única. Contratos preexistentes.

«Aunque se hubieren celebrado con anterioridad, todos los contratos con fecha de efecto uno de enero del año siguiente al de la entrada en vigor de esta norma, quedarán regulados bajo los términos de esta Ley.»

JUSTIFICACIÓN

Creemos que se trata de una redacción más comprensiva de los contenidos, tan importantes, que pretende la disposición transitoria.

A la Mesa del Congreso de los Diputados

El Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana-Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds a instancia del Portavoz, don Joan Ridao i Martín al amparo de lo establecido en el artículo 110 del vigente Reglamento de la Cámara, presenta las siguientes enmiendas al proyecto de Ley del contrato de transporte terrestre de mercancías.

Palacio del Congreso de los Diputados, 10 de marzo de 2009.—**Joan Ridao i Martín**, Portavoz del Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana-Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds.

ENMIENDA NÚM. 64**FIRMANTE:**

**Grupo Parlamentario de
Esquerra Republicana-
Izquierda Unida-Iniciativa
per Catalunya Verds**

Al artículo 14.

De sustitución.

Se sustituye el redactado del artículo 14 del proyecto de Ley por el siguiente:

«La carta de porte da fe, salvo prueba en contrario, de las condiciones del contrato y de la recepción de la mercancía por el transportista.

2. En ausencia de anotación en la carta de porte, o en documento separado firmado por el porteador y el remitente o expedidor, de las reservas motivadas del transportista, se presumirá que la mercancía y su embalaje estarán en buen estado aparente en el momento en que el transportista se hizo cargo de la mercancía, y que el número de los paquetes, así como sus marcas y números, estarán conformes a los mencionados en la carta de porte.»

JUSTIFICACIÓN

Si como indica la exposición de motivos del proyecto de Ley, uno de los objetivos de la norma es adaptar en lo sustancial el derecho del contrato de transporte terrestre español al modelo que suponen los convenios internacionales, y en particular al Convenio de transporte internacional de mercancías por carretera (CMR), no entendemos que el proyecto de ley se aparte del tenor literal de la Convención CMR, e incluya un adverbio («suficientemente») que aporta mayor inseguridad jurídica en la interpretación de la norma.

Resulta excesiva la mención a la «reserva suficientemente motivada», cuando el artículo 9 del CMR hace referencia a las «reservas motivadas» prescindiendo del adverbio, en el buen entendido que en la carta de porte sólo se puede anunciar sucintamente la reserva, puesto que en la mayoría de las ocasiones no habrá medios para describir detalladamente las reservas.

En la práctica la persona que suele estar presente en el momento de la recepción de las mercancías es el conductor, que en muchas ocasiones no dispone de la información precisa para valorar el estado en que recibe la mercancía, por lo que la simple mención de que se recibe la mercancía en mal estado, debe servir como reserva formal, sin perjuicio que en su momento el transportista aporte las explicaciones oportunas.

El artículo 8º.2 de la convención CMR no incluye el adverbio, cuando señala que el transportista «debe expresar los motivos de las reservas que hagan respecto al estado aparente de la mercancía y de su embalaje». El Apartado 409 (2) del Código de Comercio alemán hace referencia a una «reserva fundada».

La frase subrayada en nuestra propuesta de redacción no está incluida en el artículo 9º.1 de la Convención CMR, no obstante estimamos de interés incluir una expresión similar a la contenida en el artículo 12 del Proyecto que hace referencia al «documento firmado por ambos», habida cuenta que en la práctica es muy frecuente, que los transportes no vayan acompañados de la correspondiente carta de porte y lleven un simple albarán emitido por el remitente, cargador o expedidor.

Como se ha expuesto más arriba, la supresión de la expresión «firmada por ambas partes» referida a la carta de porte, respeta el tenor literal del artículo 9º.1 de la Convención CMR, y se corresponde con la práctica mercantil, donde la contratación se hace por teléfono o por cualquier otro medio de comunicación, el cargador no suele estar presente en el momento de la entrega de las mercancías o simplemente no firma la carta de porte, y el transportista se ve en la obligación de confeccionar un documento para cumplimentar las exigencias administrativas en cuanto a la documentación de control de los transportes. En este sentido, entendemos que puede darse la aceptación tácita de las condiciones incluidas en la carta de porte, si la mercancía es recibida en destino sin ninguna reserva por parte del destinatario. Además los artículos 35 y 37 del proyecto de Ley admiten la aceptación tácita del contrato por parte del destinatario que se dará con la aceptación de las mercancías, al señalar que cuando se haya pactado el pago del precio del transporte y los gastos por el destinatario, éste asumirá dicha obligación al aceptar las mercancías.

Por otro lado, no quedan definidas de una forma clara las «partes» a las que hace referencia este artículo, si hace referencia al cargador y porteador contemplados en la definición del contrato de transporte (artículo 2) o también se incluye a los sujetos contemplados en el artículo 4 del proyecto de Ley.

ENMIENDA NÚM. 65**FIRMANTE:**

**Grupo Parlamentario de
Esquerra Republicana-
Izquierda Unida-Iniciativa
per Catalunya Verds**

Al artículo 3

De supresión.

Se suprime la frase final del artículo, quedando el mismo redactado como sigue:

Carácter de la norma.

1. Las normas de esta Ley podrán ser alteradas mediante pacto negociado individualmente entre las partes, salvo en aquellos supuestos en que sus preceptos establezcan lo contrario

JUSTIFICACIÓN

La redacción original supone una vulneración del principio de la autonomía de la voluntad entre las partes —consagrado en nuestro ordenamiento jurídico desde el Ordenamiento de Alcalá— y carece de justificación, sobre todo, teniendo en cuenta que gran parte de la contratación del transporte se da entre empresas. Por tanto, sólo tendría justificación el último apartado de la redacción original del artículo 3 cuando el adherente se trate de consumidor o usuario definido por la Ley 26/84, de 19 de julio, General para la Defensa de los Consumidores y Usuarios, si bien para estos casos esta Ley ya prevé disposiciones de protección de los mismos. (...)]

ENMIENDA NÚM. 66**FIRMANTE:**

**Grupo Parlamentario de
Esquerra Republicana-
Izquierda Unida-Iniciativa
per Catalunya Verds**

Al artículo 3

De modificación (Subsidiaria de la anterior).

Se modifica el redactado del artículo 3 al que se le da la siguiente redacción: Artículo 3. Carácter de la norma.

1. Las normas de esta Ley podrán ser alteradas mediante pacto negociado individualmente entre las partes, salvo en aquellos supuestos en que sus preceptos establezcan lo contrario. Las condiciones generales de un contrato de transporte podrán modificar lo dispuesto en las normas dispositivas de esta Ley cuando resulten más beneficiosas para el adherente, siempre que éste tenga la cualidad de consumidor o usuario tal y como es definido en el artículo 1.2 de la Ley 26/84, de 19 de julio, General para la Defensa de los Consumidores y Usuarios.

JUSTIFICACIÓN

La redacción original supone una vulneración del principio de la autonomía de la voluntad entre las partes —consagrado en nuestro ordenamiento jurídico desde el Ordenamiento de Alcalá— y carece de justificación, sobre todo, teniendo en cuenta que gran parte de la contratación del transporte se da entre empresas. Por tanto, sólo tendría justificación el último apartado de la redacción original del artículo 3 cuando el adherente se trate de consumidor o usuario definido por la Ley 26/84, de 19 de julio, General para la Defensa de los Consumidores y Usuarios, si bien para estos casos esta Ley ya prevé disposiciones de protección de los mismos. (...)]

ENMIENDA NÚM. 67**FIRMANTE:**

**Grupo Parlamentario de
Esquerra Republicana-
Izquierda Unida-Iniciativa
per Catalunya Verds**

Al artículo 6, apartado 2, párrafo segundo

De sustitución.

Se sustituye el segundo párrafo del apartado 2, del artículo 6 por el siguiente:

«El transportista efectivo que haya realizado el transporte, tendrá acción directa contra los comisionistas y transportistas que le hayan precedido en la cadena de subcontratación, y en todo caso contra el empresario principal, hasta el importe de la deuda que éstos adeuden por la realización del porte al tiempo de la reclamación.»

JUSTIFICACIÓN

Esta enmienda está íntimamente vinculada con otra enmienda al artículo 40. Sugerimos que en el artículo 40 se incluya el derecho del transportista a reclamar el pago de sus prestaciones (precio de los transportes, gastos originados en los mismos, y en su caso las indemnizaciones por paralización), contra el cargador, expedidor y destinatario, para lo que proponemos una redacción similar a la contenida en el artículo 132 del Código de Comercio francés, en redacción dada por la Loi Gyssot, en el sentido de que se regule que acreditado el impago por parte del cargador, el transportista tenga derecho a reclamar contra expedidor y el remitente, constituyéndose estos en responsables subsidiarios del pago de la deuda.

Esta medida disminuiría la morosidad en el sector, e impediría el enriquecimiento injusto de aquellos que perciben el servicio y no pagan.

Derecho comparado: Tenernos el antecedente contemplado en el artículo 101 del Código de Comercio francés, y el artículo 132 del Código de Comercio francés:

«La carta de porte tendrá el valor de un contrato entre el remitente, el transportista y el destinatario o entre el remitente, el destinatario, el comisionista y el transportista. De este modo el transportista posee una acción directa para requerir el pago por sus prestaciones frente al remitente y al destinatario, los cuales son garantes del pago del precio del transporte. Cualquier cláusula en contrario se tendrá por no puesta».

En íntima relación con la acción directa que acabamos de exponer, solicitamos la inclusión de una regulación similar a la contenida en el contrato de obra respecto al derecho refaccionario, para que ante la insolvencia o morosidad del cargador al menos el transportista efectivo que ha soportado los gastos y costes ocasionados por el transporte, pueda reclamar contra los agentes que le hayan precedido en la cadena de subcontratación del transporte por él realizado, siempre y cuando éstos no hubieran procedido al pago de dicho transporte, produciendo el efecto de inmovilización del crédito desde el mismo momento en que se reclame la deuda y se justifique la correcta realización del transporte.

El artículo 1597 Código Civil, en relación con el contrato de obra, concede acción directa para que el acreedor pueda demandar y ejecutar el derecho de crédito que tenga el contratista frente al comitente (subdeudor) provocando la inmovilización del crédito que ostenta el contratista, a partir del momento en que la acción se ejercita. Se trata de una medida de carácter excepcional que altera el principio de la relatividad de los contratos, y pone en contacto a personas que no son parte en el mismo contrato, pero que asegura el cobro

por quien ha realizado materialmente la obra, incurriendo en gastos.

Artículo 1597 Código Civil: «Los que ponen su trabajo y materiales en una obra ajustada alzadamente por el contratista, no tienen acción contra el dueño de ella sino hasta la cantidad que éste adeude a aquél cuando se hace la reclamación».

Un privilegio similar se ha regulado a favor del autónomo en el artículo 10 de la Ley 20/2007 de 11 de julio, por la que se aprueba el Estatuto del Trabajador Autónomo, en cuanto señala:

«2. Cuando el trabajador autónomo ejecute su actividad profesional para un contratista o subcontratista, tendrá acción directa contra el empresario principal, hasta el importe de la deuda que éste adeude a aquél al tiempo de la reclamación, salvo que se trate de construcciones, reparaciones o servicios contratados en el seno del hogar familiar.»

Con base en los citados antecedentes, solicitamos que el artículo 40 otorgue al transportista efectivo que haya realizado el transporte, acción directa para reclamar el pago de dicho porte contra los comisionistas y transportistas que le hayan precedido en la cadena de subcontratación, y en todo caso contra el empresario principal, hasta el importe de la deuda que éstos adeuden por la realización del porte al tiempo de la reclamación, por cuanto entendemos que ésta no deja de ser una forma de aplicación práctica del derecho de subrogación contenido en el artículo 1111 del Código Civil.

ENMIENDA NÚM. 68

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario de
Esquerra Republicana-
Izquierda Unida-Iniciativa
per Catalunya Verds**

Al artículo 9

De adición.

Se añade el siguiente redactado al final del artículo nueve:

«Se entenderá que quedan incluidas en el marco de la operación logística, y que por lo tanto se rigen por esta Ley, la actividad de almacenaje y distribución que tenga por objeto recibir, en virtud de un contrato de depósito y en locales adecuados de los que disponga el

depositario, bienes o mercancías ajenos, efectuando, respecto de ellos, operaciones de ruptura de cargas, almacenaje, custodia, manipulación, administración, control de existencias, preparación de pedidos o cualesquiera otras que hubieran sido convenidas para su posterior distribución, en virtud de un contrato de transporte.»

JUSTIFICACIÓN

No existe una definición legal de «operación logística», y nos preocupa que debido a la indeterminación del concepto, no se pueda aplicar el régimen de responsabilidad contenido en esta ley, a actividades que debieran estar incluidas. Al mismo tiempo, estimamos que sería conveniente que lo dispuesto en esta Ley se aplique no sólo al transporte, sino también a aquellos contratos en los que lo convenido es un contrato complejo en el que el operador logístico además del transporte se compromete a realizar actividades tanto de manipulación y clasificación de las mercancías, como las propias del contrato de depósito y almacenaje.

Siendo conscientes de la dificultad que entraña construir una definición cerrada del concepto de «operación logística», por cuanto constituye una actividad en constante evolución que cada día aglutina actividades más diversas, sugerimos que al menos para dotar de mayor seguridad jurídica al precepto, se incluya una definición enumerativa y no cerrada de las distintas actividades que puede incluir la denominada «operación logística», a cuyo efecto sugerimos que se parta de la definición legal de almacenista-distribuidor contenida en el artículo 125 de la Ley 16/1987 de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres —en adelante LOTT—, y en los artículos 171, 172 y 173 del Real Decreto 1211/1990 de 28 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres —en adelante ROTT—.

Artículo 171 ROTT: «1. Se considera actividad de almacenaje y distribución aquella que tiene por objeto recibir, en virtud de un contrato de depósito y en locales adecuados de los que disponga el depositario, bienes o mercancías ajenos, efectuando, respecto de ellos, operaciones de ruptura de cargas, almacenaje, custodia, manipulación, administración, control de existencias, preparación de pedidos y cualesquiera otras que hubieran sido convenidas para su posterior distribución, en virtud de un contrato de transporte, a las personas determinadas por el depositante en la forma, tiempo y lugar que éste determine».

El Apartado 1.2 del Anexo A de la Orden Ministerial de 25 de abril de 1997 (RCL 1997/1129) por la que se establecen las condiciones generales de contratación de los transportes de mercancías por carretera, al definir la figura del «Operador de transporte de mercancías», entre otras incluye la actividad del almacenista-

distribuidor, y el artículo 6 de la indicada norma, al definir el transporte de carga fraccionada lo define como aquél para cuya realización resulten 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.

Artículo 6 de la Orden Ministerial de 25 de abril de 1997: «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 resulten 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».

La Sentencia del Tribunal Supremo (Sala de lo Civil) de 10 de junio de 1987 (Ar. 4276), al analizar la calificación jurídica de un supuesto de transporte aéreo con almacenamiento provisional de mercancías, aplica la regulación del transporte aéreo contenido en el Código de Comercio y en el Convenio de Varsovia. Reproducimos parcialmente los argumentos contenidos en el Fundamento de Derecho Segundo:

«2. (...) El destinatario recurrente, basa su primer motivo en la no aplicación al caso de los artículos 1758, 1779 del Código Civil y 303 del Código de Comercio y su segundo motivo, en infracción, por no aplicación del artículo 306 del Código de Comercio y del artículo 25 del Convenio de Varsovia y por aplicación indebida del artículo 22 de dicho Convenio. Ambos motivos, que tienen una misma finalidad presentan dos aspectos en la argumentación, que son la responsabilidad del transportista como depositario —primer aspecto— y la calificación de la culpa del transportista (segundo aspecto). En su primer aspecto, deben ser rechazados, en cuanto entienden que, una vez depositadas las mercancías en tierra, el contrato de transporte se convierte en un contrato de depósito mercantil, con la exigencia de la responsabilidad propia del depositario. La doctrina científica enseña que debe distinguirse el contrato de depósito, propiamente dicho, que no tiene otra finalidad sino la guarda y custodia de bienes a disposición del depositante, de otros contratos en los que, entre otras prestaciones se encuentra la del deber de custodia, pero cuya finalidad y naturaleza jurídica son diferentes (por ejemplo, comisión, hospedaje, transporte) y cuyas consecuencias, en orden al incumplimiento, admiten matizaciones respecto del deber que corresponde al mero depositario. En este caso se encuentra el contrato de transporte aéreo en el cual la responsabilidad del porteador, se extiende a la custodia, según el artículo dieciocho -párrafo segundo- del Convenio de Varsovia y se concreta, según la intensi-

dad de la culpabilidad, en sus artículos 22 y 25 (para casos de dolo o culpa equivalente)».

La Sentencia núm. 751/2005 de 22 de noviembre, dictada por la Sección 14.^a de la Audiencia Provincial de Madrid (JUR 2006/9235, Ponente: Quecedo Aracil), que también se aproxima al concepto del operador logístico, sin embargo no aplica el régimen de responsabilidad del contrato de transporte de mercancías. Reproducimos parcialmente el Fundamento de Derecho Segundo:

«lo convenido es un contrato complejo en el que el transporte y entrega al destinatario es la etapa final o la última de las prestaciones a que se compromete el demandado, y que comprende todas las de manipulación y clasificación de las mercancías, y las propias del contrato de depósito y almacenaje. ... Los hechos origen de estas actuaciones (robo de mercancías) no ocurren durante el transporte, si no durante la etapa preparatoria de manipulación, almacenaje, custodia y clasificación dentro de las instalaciones del demandado. ... a la vista de lo expuesto no puede decirse que estamos exclusivamente ante un contrato de transporte de carga fraccionada, al que deba aplicarse la limitación de responsabilidad de la O.M. citada más arriba. Estamos frente a la declaración de responsabilidad del almacenista distribuidor, por negligencia en custodia de las mercancías depositadas hasta entrega al destinatario final».

ENMIENDA NÚM. 69

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario de
Esquerra Republicana-
Izquierda Unida-Iniciativa
per Catalunya Verds**

Al artículo 10, apartado 2

De substitución:

Se sustituye el redactado del apartado 2 del artículo 10 por el siguiente:

«2. En su caso, la carta de porte debe contener además las indicaciones siguientes:

- a) Mención expresa de prohibición de transbordo.
- b) Gastos que el remitente toma a su cargo.
- c) Suma del reembolso a percibir en el momento de la entrega de la mercancía.
- d) El valor declarado de la mercancía y la suma que representa el interés especial en la entrega.

e) Instrucciones del remitente al transportista concernientes al seguro de las mercancías.

f) Plazo convenido en el que el transporte ha de ser efectuado.

g) Lista de documentos entregados al transportista.

El cargador responde de todos los gastos y perjuicios que sufra el transportista por causa de inexactitud e insuficiencia en las indicaciones mencionadas en los párrafos 1 y 2 de este precepto, y en cualesquiera otras indicaciones o instrucciones dadas por él en relación con la expedición de la carta de porte o para su inclusión en ésta.»

JUSTIFICACIÓN

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 14, la carta de porte constituye la prueba privilegiada «iuris tantum» de las condiciones contractuales pactadas entre las partes, por lo que proponemos la copia literal del artículo 6.2 CMR, en cuanto dispone de forma imperativa, que en caso de existir las estipulaciones voluntarias que se mocionan en el artículo 6.2 (en particular el valor declarado de la mercancía, la suma que representa el interés especial en la entrega, o las instrucciones concernientes al seguro), estas deberán constar por escrito en la carta de porte, lo que viene a significar que se entenderá que no existe declaración de valor, declaración de especial interés en la entrega, ni obligación de aseguramiento, cuando no figuren estas circunstancias en la carta de porte, salvo que el cargador acredite su existencia mediante cualquier otro medio de prueba válido en derecho.

Entendemos que esta medida va destinada directamente a los empresarios, y no perjudica a los consumidores y usuarios que tienen protegido su derecho a la información correcta que sobre los diferentes bienes o servicios debe facilitarles el transportista, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 8.d) del Real Decreto Legislativo 1/2007 de 16 de noviembre por el que se aprueba el Texto refundido de la Ley General para la Defensa de los Consumidores y Usuarios y otras leyes complementarias. Sobre este particular, por todas cabe traer a colación los argumentos de la Sentencia de la Audiencia Provincial de Toledo (Secc. 2.^a), de fecha 25 de marzo de 1997, Ponente Gutiérrez Sánchez-Caro (La Ley 12610/1997), que en aplicación de la anterior redacción de la Ley de Consumidores y Usuarios, señaló:

«debe significarse que en aplicación del artículo 10, en relación con el artículo 13.1 Ley 26/1984, 19-7, la mencionada limitación cuantitativa en la indemnización a conceder por pérdida de las mercaderías supone una limitación con la que se trata de proteger al cargador, en cuanto implica una limitación de la indemnización en caso de extravío, por lo que es el empresario transportista el que debe informar convenientemente y en términos comprensibles al usuario de la posibilidad legal de declarar el valor real de la mercancía a los efec-

tos de obtener mayor indemnización, o de obtener una que cubra el total del valor de la carga; y sólo en el supuesto de que el empresario transportista (artículo 1214 CC). pruebe cumplidamente que el usuario conocía esa limitación y la posibilidad de eludir la misma (medio a través del cual podría obtener el total reintegro de su valor), operaría aquella, pues como dice la SAP Toledo 31-4-1994, «...es el empresario quien debe probarla..., si quiere beneficiarse de la excepcional medida de limitación de responsabilidad prevista en la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, la cual sólo tiene sentido, si el usuario del servicio, debidamente informado, sabe la posibilidad de escapar a ella declarando el valor de la mercancía, y en su caso abonando la prima suplementaria de seguro»; y lo que, en definitiva, supone, que la Sala no entiende de aplicación la limitación de responsabilidad prevista en el artículo 3.1 Real Decreto 1211/1990»

En todo caso, en la futura Orden Ministerial de Condiciones Generales de Contratación que sustituya a la actual Orden que quedará derogada por aplicación de la Disposición derogatoria de este proyecto ley, podrá regular algo similar a lo recogido en el Apartado 2.2 del Anexo B de la Orden de 25 de abril de 1997, que en relación con el transporte de carga fraccionada (paquetería), dispone:

«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 artículo 7º.1 de la Convención CMR establece la responsabilidad del cargador por todos los gastos y perjuicios que sufra el transportista por la omisión de dichos datos en la carta de porte.

ENMIENDA NÚM. 70

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario de
Esquerra Republicana-
Izquierda Unida-Iniciativa
per Catalunya Verds

Al artículo 30, apartado 1, letra a)

De adición.

Se añade el siguiente inciso al final de la letra a) del apartado 1, del artículo 30.

el porteador puede requerir del cargador tanto la restitución de los gastos ocasionados en el cumplimiento de las instrucciones, como una retribución justa; además de supeditar ese cumplimiento a la percepción de un anticipo.

JUSTIFICACIÓN

Este precepto toma como referencia el artículo 12 de la Convención CMR, pero entendemos que la redacción del artículo 30.1.a) del Proyecto sólo contempla la posibilidad de resarcirle de los gastos y daños que se le ocasionen al transportista por la ejecución de las instrucciones, sin embargo no tiene en consideración el margen de beneficio que ha de tener toda operación comercial, o el lucro cesante que se le ocasiona (artículo 1.106 C. Civil), pues como ya expusimos en la propuesta de enmienda al artículo 19, es habitual en la práctica que cuando se formaliza el contrato de transporte con un destino determinado, el transportista tenga previsto con otro cliente el retorno de las mercancías por cuanto el primer cliente no suele pagar el retorno, y si se cambia el destino de la expedición puede ocurrir que al transportista ya no le compense el transporte en los términos pactados, por que no tenga posibilidad de contratar un viaje de retorno, o simplemente porque el conductor no disponga de las horas necesarias de conducción para llegar a destino, habida cuenta que los tiempos de conducción y descanso están regulados por el Reglamento CEE 3820/85 de 20 de diciembre, el Reglamento 561/2006 de 15 de marzo y la normativa laboral que regula las jornadas especiales de trabajo para los trabajadores móviles (Real Decreto 1561/1995 de 21 de septiembre de jornadas especiales de trabajo, modificado por el Real Decreto 902/2007 de 6 de julio).

El pago del anticipo, está justificado porque lo normal en el tráfico mercantil, es que el cambio de consignación se haga verbalmente, y suele ocurrir que incluso acatando las órdenes del cambio de destino, una vez finalizado el transporte el transportista tiene problemas para cobrar la compensación económica por el cambio de destino.

Traemos a colación el Apartado 418 (1) del Código de Comercio alemán en cuanto dispone para estos supuestos de instrucciones posteriores, que «el porteador puede requerir del cargador tanto la restitución de los gastos ocasionados en el cumplimiento de las instrucciones, como una retribución justa; además de supeditar ese cumplimiento a la percepción de un anticipo».

ENMIENDA NÚM. 71**FIRMANTE:**

**Grupo Parlamentario de
Esquerra Republicana-
Izquierda Unida-Iniciativa
per Catalunya Verds**

Al artículo 34, apartado 1

De adición.

Se añade el siguiente texto al inicio del apartado 1, del artículo 34

Fuera de los supuestos de daño o menoscabo por caso fortuito, fuerza mayor o naturaleza y vicio propio de las cosas, la mercancía transportada ... (resto igual)

JUSTIFICACIÓN

El precepto nuevamente impone una responsabilidad objetiva del transportista prescindiendo de los elementos de culpa y dolo. La redacción propuesta viene recogida en el Apartado 2.25 del Anexo A de la O.M. de Condiciones Generales de la Contratación.

ENMIENDA NÚM. 72**FIRMANTE:**

**Grupo Parlamentario de
Esquerra Republicana-
Izquierda Unida-Iniciativa
per Catalunya Verds**

Al artículo 36

De adición.

Se añade un nuevo apartado al artículo 36

Si no fuera 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 fueran solicitadas, el porteador podrá solicitar el depósito del envío por parte de la Junta Arbitral del Transporte que corresponda, o autoridad judicial competente, a disposición del cargador, sin perjuicio de tercero de mejor derecho, surtiendo este depósito los efectos de la entrega

JUSTIFICACIÓN

La redacción del artículo genera inseguridad jurídica para el transportista, considerando que debe hacerse

la entrega cuando cesan los impedimentos del destinatario, sin establecer un periodo de gracia concreto tal y como hace la legislación actual que contempla un límite de dos horas para que le sean impartidas nuevas instrucciones por el cargador, transcurridas ese tiempo sin que le fueran impartidas instrucciones puede realizar el depósito del envío por la Junta Arbitral o por la autoridad judicial que corresponda surtiendo este depósito los efectos de la entrega.

ENMIENDA NÚM. 73**FIRMANTE:**

**Grupo Parlamentario de
Esquerra Republicana-
Izquierda Unida-Iniciativa
per Catalunya Verds**

Al artículo 40, enunciado

De sustitución.

Se sustituye el enunciado del artículo 40 por el siguiente:

Privilegio de crédito y enajenación de las mercancías por impago del precio del transporte

JUSTIFICACIÓN

Es idéntica a la establecida a la siguiente por la que se propone la adición de un nuevo apartado al artículo 40.

ENMIENDA NÚM. 74**FIRMANTE:**

**Grupo Parlamentario de
Esquerra Republicana-
Izquierda Unida-Iniciativa
per Catalunya Verds**

Al artículo 40, apartado nuevo

De adición.

«Se añade un nuevo apartado al artículo 40 con la siguiente redacción:

3. El transportista tiene derecho de prenda sobre los efectos porteados y sobre los documentos que se

proporcionen para garantizar los créditos derivados de los transportes que estarán especialmente obligados a la responsabilidad del precio del transporte y de los gastos y derechos causados por ellos durante su conducción o hasta el momento de su entrega, incluso respecto de los créditos nacidos con ocasión de operaciones anteriores, en los cuales el cargador, el expedidor o el destinatario, quedan como deudores, en la medida en la que el propietario de las mercancías sobre las que se ejercita el privilegio esté implicado en dichas operaciones.

Los créditos de transporte cubiertos por el privilegio son los precios del transporte propiamente dichos, los complementos de remuneración debidos al título de prestaciones anexas y de paralización del vehículo por causas no imputables al transportista durante las operaciones de carga y descarga cuando estas duren más de dos horas, los gastos contratados en interés de la mercancía, los desembolsos de aduanas (aranceles, impuestos, gastos y multas) ligados a una operación de transporte, y los intereses.

Cuando el porteador retenga las mercancías, deberá solicitar al órgano judicial o la Junta Arbitral del Transporte competente el depósito de aquéllas y la enajenación de las necesarias para cubrir el precio del transporte y los gastos causados, en el plazo máximo de 10 días desde que se produjo el impago.

El derecho de prenda subsistirá incluso tras la entrega, si el porteador lo reclama judicialmente o ante las juntas arbitrales competentes en el plazo de un mes después de esa fecha.

Si se hubiesen constituido sobre la misma mercancía varios derechos de prenda, entre aquellos que se hayan constituido con motivo del envío o del transporte de la mercancía, tiene preferencia el constituido con anterioridad.

El derecho de prenda tiene preferencia sobre otros derechos del comisionista y del depositario, que no encuentran su causa en el envío.

El transportista efectivo que haya realizado el transporte, tendrá acción directa contra los comisionistas y transportistas que le hayan precedido en la cadena de subcontratación, y en todo caso contra el empresario principal, hasta el importe de la deuda que éstos adeuden por la realización del porte al tiempo de la reclamación».

JUSTIFICACIÓN

La interpretación conjunta del artículo 39 y del artículo 40 nos puede llevar a la conclusión de que se mantiene vigente el sistema actual recogido en el artículo 375 del Código de Comercio, que ha resultado ineficaz, puesto que el transportista viene obligado a entregar las mercancías para luego exigir el cobro del porte, y en su caso ejercer el supuesto 'privilegio «de embargar las mercancías dentro de los ocho días siguientes a la entrega de las mercancías para cobrarse

el precio del último transporte, si se localizan y siempre y cuando no existiera un tercero con mejor derecho, y en todo caso dicho precepto no recoge el derecho del transportista a retener las mercancías para asegurarse el cobro del precio y los gastos originados como consecuencia de transportes anteriores.

Sobre los efectos prácticos del artículo 375 del Código de Comercio, el autor Luis Manuel PILOÑETA ALONSO señala: «la tramitación judicial de los derechos que integran el denominado privilegio del porteador plantea múltiples inconvenientes en nuestro Derecho, debido sobre todo a las lagunas y al desfase de una regulación que continúa girando básicamente en torno a las disposiciones del viejo Código de 1829. El resultado es un régimen confuso y marcado por la incertidumbre».

Además, cabe señalar que la Ley Concursal ha derogado expresamente el artículo 376 del Código de Comercio, que disponía que la preferencia del porteador al pago de lo que se le deba por el transporte y gastos de los efectos entregados al consignatario no se interrumpirá por la quiebra de éste», siempre que la reclamación se hubiera formulado dentro de los ocho días siguientes a la entrega, lo que permitía al porteador, en caso de que el consignatario (o destinatario) fuera declarado en quiebra, mantener y esgrimir en ella su privilegio sobre las mercancías transportadas, como titular de un derecho de preferencia de los consignados en el Código de Comercio, con arreglo a lo dispuesto por el también derogado artículo 913.2º del Código de Comercio. En este orden de cosas, entendemos que al calificar el derecho de retención como un derecho de prenda, nos permitiría aplicar por analogía lo dispuesto en el artículo 90.1.6º de la Ley Concursal, y calificarlo en el concurso de acreedores como un crédito con privilegio especial.

Al amparo de los antecedentes legislativos que a continuación se exponen, en aras a establecer una garantía eficaz para el cobro de los portes a favor del transportista, y habida cuenta que el sistema establecido en el artículo 375 del Código de Comercio en vigor ha resultado ineficaz en la práctica, sería conveniente regular el derecho del transportista a retener la mercancía para asegurarse el cobro de los portes, no sólo del último sino también de los anteriores, y de los gastos generados durante los mismos, así como la indemnización por la paralización del camión durante las operaciones de carga o descarga, para lo que recomendamos seguir los antecedentes legislativos de derecho comparado, como el ordenamiento jurídico francés, portugués, alemán e italiano, que más abajo reproducimos.

En cuanto al plazo sobre el cual el transportista podría hacer valer su derecho de prenda una vez entregada las mercancías, proponemos un mes porque entendemos que es un plazo prudente, es fácil el cómputo de fecha a fecha, y porque además tiene el antecedente en la regulación el Código de 1829 (arts. 229 y 798), y por concordancia con el artículo 1922 del Código Civil, que al tratar de la concurrencia y prelación de créditos,

entre los créditos que gozan de preferencia «con relación a determinados bienes muebles del deudor» señala los créditos por transporte sobre los efectos transportados «hasta la entrega y durante treinta días después de esta».

En todo caso, el plazo de los 10 días que indica el artículo 40.2 para solicitar ante el órgano judicial o la Junta Arbitral de transportes el depósito de las mercancías, resulta insuficiente, pero además la coherencia interna del ordenamiento aconseja respetar el plazo del mes que señala el artículo 1922 del Código Civil, o en todo caso el plazo de quince días que parece apuntar el artículo 287 del Proyecto de la Ley General de Navegación Marítima (Boletín Oficial de las Cortes Generales de 10 de noviembre de 2006).

Precedentes del derecho de retención y del derecho de prenda en nuestro ordenamiento jurídico.

Al margen del precedente del artículo 375 del Código de Comercio, y de la regulación del derecho de prenda contenida en los artículos 1863 a 1873 del Código Civil, nuestro ordenamiento jurídico regula en el derecho de retención otros contratos típicos, a saber:

Artículo 1780 del Código Civil: «El depositario puede retener en prenda la cosa depositada hasta el completo pago de lo que se deba por razón del depósito».

Artículo 1600 del Código Civil: «El que ha ejecutado una obra en cosa mueble, tiene el derecho de retenerla en prenda hasta que se le pague».

Artículo 453 del Código Civil: «Los gastos necesarios se abonan a todo poseedor; pero sólo el de buena fe podrá retener la cosa hasta que se le satisfagan».

Los gastos útiles se abonan al poseedor de buen fe con el mismo derecho de retención, pudiendo optar el que le hubiese vencido en su posesión por satisfacer el importe de los gastos y abonar el aumento de valor que por ellos haya adquirido la cosa».

Artículo 1730 del Código Civil: «El mandatario podrá retener en prenda las cosas que son objeto del mandato hasta que el mandante realice la indemnización y reembolso de que tratan los dos artículos anteriores».

Artículo 704 del Código de Comercio: «El capitán, podrá cobrar el precio del pasaje y gastos de manutención, podrá retener los efectos pertenecientes al pasajero, y en caso de venta de los mismos, gozará de preferencia sobre los demás acreedores, procediéndose en ello, como si se tratase del cobro de los fletes».

Artículo 340 del Código de Comercio: «En tanto que los géneros vendidos estén en poder del vendedor, aunque sea en calidad de depósito, tendrá esta preferencia sobre ellos a cualquier otro acreedor, para obtener el pago del precio con los intereses ocasionados por la demora.»

El Código Civil regula en la Sección Tercera (artículos 1601, 1602 y 1603) los transportes por agua y tierra,

tanto de personas como de cosas, incluyéndolo dentro del Capítulo III «Del arrendamiento de obras y servicios», por este y otros motivos es por lo que la doctrina generalizada configura el contrato de transporte como una especialidad del contrato de obra, por cuanto el transportista asume una obligación de resultado no de medios (SÁNCHEZ ANDRÉS, SÁNCHEZ CALERO, URÍA, LACURZ, LUCAS FERNÁNDEZ, MAPELLI, STS 31 de mayo de 1985 -RJ 1985, 2835-). Al cargador/pasajero le resulta indiferente, como regla general, cuáles sean los medios concretamente empleados por el porteador. No es importante, desde luego, que esos medios sean propiedad del transportista, tampoco que sea éste quien ejecute personalmente la prestación (STS 7 de junio de 1991 —RJ 1991, 4426—), y por lo tanto no cabe destacar pues un grado significativo de «intuitu personae» y sí de fungibilidad, respecto de la persona o personas materialmente encargadas de efectuar el traslado (Sánchez Andrés) y SSTS 11 octubre 1986 —Ar. 5780—, 22 mayo de 1987 —Ar. 3556—.

Existe un acuerdo generalizado de configurar el contrato de transporte como una especialidad del contrato de obra, por lo que entendemos que sería razonable incluir dentro de la regulación del contrato de transporte, una regulación similar a la contenida en el artículo 1600 del Código Civil para el contrato de obra que recoge el derecho de retención, y por otro lado, el artículo 1601 del Código Civil al regular las obligaciones del conductor (transportista) remite a las obligaciones reguladas en los artículos 1783 y 1784 del Código Civil, artículos que regulan el contrato de depósito lo que nos permite afirmar que si el artículo 1.601 del Código Civil impone las mismas obligaciones al transportista y al depositario, en buena lógica el transportista debería ostentar los mismos derechos que el depositario en relación con el derecho de retención de las mercancías contenido en el artículo 1780 del Código Civil.

ENMIENDA NÚM. 75

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario de
Esquerra Republicana-
Izquierda Unida-Iniciativa
per Catalunya Verds**

Al artículo 40, apartado nuevo

De adición.

«Esta enmienda es subsidiaria de la anterior por la que se propone la adición de un nuevo apartado.

3. En el transporte continuado regulado en los artículos 8 y 43, el porteador podrá retener o depositar judicialmente las mercancías, por impago de los transportes, derechos y gastos anteriores, cuanto pertenezcan al cargador. En caso de que las mercancías sean propiedad de terceros que hubieren contratado el transporte con el cargador, el porteador sólo podrá retener o depositar las mercancías por la deuda que aquéllos mantengan con el cargador.»

JUSTIFICACIÓN

Sirva las explicaciones más arriba expuestas, a la que hay que añadir que el texto propuesto ha sido copiado del artículo 289 del proyecto de Ley General de Navegación Marítima (Diario de las Cortes Generales de 10 de noviembre de 2006), que señalaba:

«Artículo 289. Retención o depósito en el fletamento por tiempo.

En el fletamento por tiempo, el porteador podrá retener o depositar judicialmente las mercancías por impago de fletes cuando pertenezcan al fletador. En caso de que sean propiedad de terceros que hubieren contratado el transporte con el fletador, el porteador sólo podrá retener o depositar las mercancías por el importe de los fletes que aquéllos adeuden todavía al fletador.»

ENMIENDA NÚM. 76

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario de
Esquerra Republicana-
Izquierda Unida-Iniciativa
per Catalunya Verds**

Al artículo 41

De adición.

Se añade un nuevo párrafo al final del artículo con la siguiente redacción

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

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

JUSTIFICACIÓN

Coherencia con lo regulado en la Orden FOM/2184/2008, de 23 de julio, por la que se modifica la cláusula 2.3 del Anexo A y la cláusula 2.4 del Anexo B de la Orden de 25 de abril de 1997, del Ministerio de Fomento, por la que se establecen las condiciones de contratación de los transportes de mercancías por carretera.

ENMIENDA NÚM. 77

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario de
Esquerra Republicana-
Izquierda Unida-Iniciativa
per Catalunya Verds**

Al artículo 44

De modificación.

Se sustituye el redactado del artículo 44 por el siguiente:

Artículo 44. Depósito de las mercancías en los supuestos de impedimentos al transporte o a la entrega.

1. En los casos previstos en los artículos 32 y 37 de esta Ley, el porteador podrá descargar inmediatamente las mercancías por cuenta de quien tenga derecho sobre las mismas, haciéndose cargo de su custodia, en cuyo caso se mantendrá el régimen de responsabilidad establecido en el capítulo siguiente; o bien entregar las mercancías en depósito a un tercero, supuesto en el que sólo responderá por culpa en la elección del depositario.

Podrá asimismo optar por solicitar la constitución del depósito de la mercancía ante el órgano judicial o la Junta Arbitral del Transporte competente. Este depósito surtirá para el porteador los efectos de la entrega, considerándose terminado el transporte.

2. En cualquiera de los casos anteriores, el porteador podrá solicitar ante el órgano judicial o la Junta Arbitral del Transporte competente la enajenación de las mercancías, sin esperar instrucciones del que tiene derecho sobre aquéllas, si así lo justifican su naturaleza perecedera o el estado en que se encuentren o si los gastos de custodia son excesivos en relación con su valor. Cuando no se den tales circunstancias, el porteador sólo podrá solicitar la enajenación de las mercancías si en un plazo razonable no ha recibido de quien tiene el poder de disposición sobre aquéllas instrucciones en otro sentido cuya ejecución resulte proporcionada a las circunstancias del caso.

3. En el caso del transporte de paquetería o similar, el porteador que haya optado por descargar la mercancía podrá entender abandonado el correspondiente envío, si transcurridos tres meses desde la fecha en que por primera vez intentó su entrega al destinatario no ha recibido de quien tuviera el poder de disposición sobre aquél instrucciones al respecto. En este caso, el porteador podrá ocuparlo y proceder a la enajenación de la mercancía, aplicando el producto de la venta a cubrir el precio y los gastos del transporte y los gastos de almacenaje que se hubieran generado hasta ese momento. En caso de que el valor venal de la mercancía fuera ínfimo, el porteador podrá destruirla y reclamar contra el cargador el importe total de lo debido por razón del transporte y del almacenaje. Para todo lo anterior, el porteador podrá abrir e inspeccionar los bultos cuyo transporte se le hubiera encomendado. El abandono del envío por parte de quien tuviera el poder de disposición sobre el mismo, no perjudicará al porteador quien, tanto en el caso de ocupación y enajenación como en el de destrucción del envío, quedará libre de cualquier reclamación formulada por terceros que sostengan algún derecho sobre la mercancía.

4. En todos los supuestos contemplados en este artículo las mercancías quedan afectas a las obligaciones y gastos resultantes de estas operaciones y del contrato de transporte.

JUSTIFICACIÓN

La realidad muestra que, en el ámbito del transporte de paquetería, el sistema de depósito ante las Juntas Arbitrales de Transporte, hoy vigente, se revela escasamente útil (más aún, el depósito ante órgano judicial). Ciertamente, es inviable proceder al depósito de todas aquellas expediciones en que se produce una rehusa, dado que, éstas, se presentan en número muy considerable diariamente. Seguir al pie de la letra el sistema de depósito que acaba de señalarse exigiría dedicar una importante cantidad de recursos humanos y materiales a formalizar las peticiones de depósito, con los consiguientes costes de oportunidad, y con toda probabilidad llevaría, asimismo, al propio colapso de las JAT, incapaces de atender, con los medios de que disponen actualmente, la exigencia burocrática que necesariamente conllevaría un elevado número de peticiones. Por ello, entendemos que, en este ámbito, manteniendo para el porteador las opciones establecidas con carácter general, debe establecerse adicionalmente un procedimiento alternativo para el tratamiento de los envíos de entrega imposible más ágil, en la línea del que recoge nuestra propuesta.

Además, conviene establecer con claridad las consecuencias de la desatención sobre la suerte del envío por parte de quien contrata el transporte o tiene el poder de disposición sobre el mismo, pues, en la práctica, no son pocas las ocasiones en que las empresas de transporte se convierten, sin pretenderlo, en almacenistas

improvisados y «gratuitos» de cargadores y destinatarios. Un ejemplo aclarará la cuestión. Supongamos que un cliente devuelve a su proveedor una determinada mercancía a portes debidos. El proveedor se niega a recibirla y, devuelta al remitente, éste, a su vez, se niega a recibirla. Ante el impago del cliente, el proveedor le demanda judicialmente por el precio de la mercancía. En este supuesto, el transportista (que no ha percibido, aún, un solo céntimo por sus servicios) puede descargar la mercancía en sus almacenes (al albur de lo que pudiera suceder en el proceso que se entable entre proveedor y cliente) o pedir su depósito y enajenación ante las JAT, desde luego, pero se convendrá que, cualquiera de estas opciones, es gravosa para la economía del transportista y, sin embargo, no precisaría acudir a ninguna de ellas, si cargador y destinatario hubieran obrado de buena fe (en particular, el cargador), tal y como exigen nuestras leyes mercantiles desde antaño. Este tipo de conductas, ajenas a los buenos usos mercantiles, debe sancionarse de antemano.

El apartado 3 pasaría a ser el 4.

ENMIENDA NÚM. 78

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario de
Esquerra Republicana-
Izquierda Unida-Iniciativa
per Catalunya Verds**

Al artículo 47, apartado 1

De modificación.

Se modifica el apartado 1 del artículo 47 al que se le da la siguiente redacción:

El porteador responderá de la pérdida total o parcial de las mercancías, así como de las averías que sufran, desde el momento de su recepción para el transporte hasta el de su entrega en destino. Asimismo, el porteador responderá de los daños derivados del retraso en la ejecución del transporte conforme a lo previsto en esta Ley.

A estos efectos, se considerarán también como mercancías las bandejas de carga u otros medios similares de agrupación de mercancías utilizados en el transporte cuando hubiesen sido aportados por el cargador.

JUSTIFICACIÓN

Considera mercancías a los contenedores, incrementando de este modo el peso, y en consecuencia el límite de indemnización previsto en el artículo 57. En

el transporte por carretera, se utilizan contenedores de 20 pies que tiene una tara (peso en vacío) que según la construcción puede ir desde 1,8 a 4 toneladas de peso, mientras que los contenedores de 40 pies, pueden pesar entre 3,2 a 4,8 toneladas. Partiendo de esta consideración, y que las 8,33 unidades equivalen al cambio actual a unos 10 euros, supondría que el transportista que use un contenedor de 40 pies con una tara de 4,8 toneladas, incrementa el límite máximo de indemnización en 48.000 euros, por el mero hecho de usar un contenedor para el transporte de las mercancías. Por otro lado, este importe estaría justificado si fuera equivalente al precio en el mercado del contenedor, sin embargo un contenedor normalizado de los que se usan para el transporte de mercancías por carretera puede tener un valor aproximado de 2.000 euros, por lo que calificar al contenedor como mercancía es una medida que eleva de forma desproporcionada e injustificada el límite máximo de responsabilidad del transportista.

La inclusión del contenedor como mercancía, tiene su origen en el transporte marítimo, y en concreto cabe traer a colación el apartado «a» del artículo 11 de la Ley de Navegación Marítima de 22 de diciembre de 1949, modificado por el Convenio de Bruselas, y los protocolos de 23-2-1968 y 21-12-1979, que establece un límite a la indemnización 666,67 unidades de cuenta por bulto o unidad o dos unidades de cuenta por kilogramo de peso bruto de las mercancías perdidas o dañadas, aplicándose de ambos límites el más elevado.

Existe jurisprudencia de los tribunales internacionales contradictoria en torno a si en el transporte marítimo el contenedor se debe considerar como un bulto a los efectos de calcular la indemnización máxima, o si por el contrario el bulto lo constituye la mercancía embalada que se transporta en el interior del contenedor, en cualquier caso debemos advertir que en el transporte marítimo el límite máximo de responsabilidad es muy inferior, ya que salvo declaración de valor el límite por la pérdida de un contenedor puede ser como máximo de 666,67 unidades de cuenta por bulto o unidad o dos unidades de cuenta por kilogramo de peso bruto, lo que dista del límite máximo que establece el proyecto de Ley que de aprobarse supondría incrementar el límite de indemnización entre las 14.994 unidades de cuenta (1.800 kilos del contenedor de 20 pies x 8,33 unidades de cuenta) y las 39.984 unidades de cuenta (4.800 kilos del contenedor de 40 pies x 8,33 unidades de cuenta), por el simple hecho de transportar la mercancía en el contenedor; cuestión distinta es que la empresa propietaria del contenedor tenga derecho a reclamar una indemnización por el valor del contenedor, lo cual no se discute.

ENMIENDA NÚM. 79

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario de
Esquerra Republicana-
Izquierda Unida-Iniciativa
per Catalunya Verds**

Al artículo 49, apartado 1, letra a)

De sustitución.

Se sustituye la letra a) del apartado 1 del artículo 49, por el siguiente:

«a) Empleo de vehículos abiertos y no entoldados, cuando tal empleo haya sido convenido o acorde con la costumbre.»

JUSTIFICACIÓN

Si el cargador no pone objeciones en el momento de la carga, se deberá entender que acepta el camión que se va a utilizar en el transporte. La frase que incluye la redacción del precepto relativa a que no se aplicará la presunción de exoneración de responsabilidad cuando se trate de pérdidas de bultos enteros o faltas de una importancia anormal no está incluida en la redacción actual del artículo 17.4 de la Convención CMR que se toma como referencia, y no aporta nada porque estamos en supuestos de robo o hurto.

ENMIENDA NÚM. 80

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario de
Esquerra Republicana-
Izquierda Unida-Iniciativa
per Catalunya Verds**

Al artículo 55

De modificación.

Se modifica el redactado del artículo 55, al que se le da la siguiente redacción:

El valor de las mercancías se determinará atendiendo al precio de mercado o, en su defecto, al valor de mercancías de su misma naturaleza y calidad. En caso de que las mercancías hayan sido vendidas inmediatamente antes del transporte, se presumirá que su valor de mercado es el valor que tenía la mercancía en el tiempo y lugar en que el transportista se hizo cargo de ella.

JUSTIFICACIÓN

El artículo 55 señala que se determinará el valor de las mercancías «atendiendo al precio de mercado», y en el caso de que hayan sido vendidas inmediatamente antes del transporte, se presumirá que su valor de mercado es el del «precio que aparece en la factura de venta». Estimamos más ajustada la redacción contenida en el artículo 23 CMR, que especifica que el valor de mercado será calculado con «el valor que tenía la mercancía en el tiempo y lugar en que el transportista se hizo cargo de ella», esto es el valor de la mercancía en origen, que será distinto al valor que adquiera la mercancía en destino que se verá incrementado con el correspondiente margen comercial incluido en las facturas de venta, de este modo se evitan posibles enriquecimientos injustos.

ENMIENDA NÚM. 81

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario de
Esquerra Republicana-
Izquierda Unida-Iniciativa
per Catalunya Verds**

Al artículo 57, apartado 1

De modificación.

Se modifica el apartado 1 del artículo 57 al que se le da la siguiente redacción:

El límite de indemnización no podrá exceder de 4,5 euros por kilogramo de peso bruto de mercancía perdida o averiada.

JUSTIFICACIÓN

En primer lugar, entendemos que la magnitud de los derechos especiales de giro no resulta práctica puesto que no todo el mundo conoce su cotización, en el CMR tuvo su sentido puesto que es un tratado internacional y cuando se firmó todavía no se había unificado la moneda en el espacio de la Comunidad Económica Europea. En la actualidad tenemos una moneda única, y resulta más cercana al ciudadano la magnitud de los euros.

El aumento de indemnización para el transporte nacional es desproporcionado, habida cuenta que se duplicaría el riesgo que debe asumir el transportista sin contraprestación económica, toda vez que las condiciones de mercado en la que existe un exceso de oferta de transporte, hacen muy difícil trasladar este incremento de coste a la empresa cargadora, por lo que finalmente

las empresas de transporte terminarían por asumir el riesgo, lo que salvando las distancias es como si a una compañía de seguro se le obligara a duplicar la suma asegurada de la póliza sin poder incrementar la prima del seguro. Por otro lado, las primas de las pólizas de seguro se incrementaría notablemente (el 60 por 100 del incremento del capital asegurado).

— Gran Bretaña: utilizan unas Condiciones generales que fija el límite en 1.300 libras por toneladas (unos 2 euros/kg).

— Holanda: el Código Civil fija la limitación en 3,40 euros/kg.

— Italia: artículos 1683 a 1702 del Código Civil, fija la limitación de responsabilidad en 1 euro/kg.

— En transporte marítimo: el apartado a) del artículo 11 de la Ley de Navegación Marítima de 22 de diciembre de 1949, modificado por el Convenio de Bruselas, y los protocolos de 23-2-1968 y 21-12-1979, establece un límite a la indemnización 666,67 unidades de cuenta por bulto o unidad o dos unidades de cuenta por kilogramo de peso bruto de las mercancías perdidas o dañadas. Las Reglas de Hamburgo elevaron este límite de indemnización a 835 unidades de cuenta y 2,5 unidades de cuenta por kilogramo.

ENMIENDA NÚM. 82

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario de
Esquerra Republicana-
Izquierda Unida-Iniciativa
per Catalunya Verds**

Al artículo 60, apartado 1

De modificación:

Se modifica el apartado 1 del artículo 60, al que se le da la siguiente redacción:

1. El destinatario deberá manifestar por escrito sus reservas al porteador o a sus auxiliares describiendo de forma general la pérdida o avería en el momento de la entrega. En caso de averías y pérdidas no manifestadas, las reservas deberán formularse dentro de las 24 horas siguientes al de la entrega, descontando domingos y festivos.

Cuando no se formulen reservas se presumirá, salvo prueba en contrario, que las mercancías se entregaron en el estado descrito en la carta de porte.

JUSTIFICACIÓN

En caso de averías o pérdidas no manifiestas, establece un plazo de 7 días siguientes a la entrega descontando domingos y festivos para que el destinatario formule reservas describiendo la pérdida o avería «de forma general».

La ampliación del plazo para formular reservas a siete días podría dar lugar a abusos por parte de los destinatarios y cargadores, que podrían reclamar daños a las mercancías ajenas al transporte que se hubiera producido en sus almacenes o instalaciones.

Igualmente, el plazo para formular reservas en caso de retraso es desproporcionado, y no confiere un margen de maniobra al transportista, habida cuenta que si se respetara el plazo de los 21 días, hecha la reserva el cargador podría dar por perdida la mercancías sin previo aviso.

Resulta desproporcionado que al destinatario se le acepte la «reserva general» mientras que al transportista se le exige que la reserva esté «suficientemente motivada» (artículo 14), por lo que en coherencia debería aplicarse la misma exigencia a ambos operadores.

ENMIENDA NÚM. 83

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario de
Esquerra Republicana-
Izquierda Unida-Iniciativa
per Catalunya Verds**

Al artículo 62, apartado 1

De modificación.

Se modifica el apartado 1 del artículo 62, al que se le da la siguiente redacción:

No se aplicarán las normas del presente capítulo que excluyan o limiten la responsabilidad del porteador o que inviertan la carga de la prueba, cuando el daño o perjuicio haya sido causado por él o por sus auxiliares, dependientes o independientes, intencionadamente.

JUSTIFICACIÓN

Este precepto crea un concepto jurídico que no tiene precedentes en el ordenamiento jurídico español, y que puede suponer importantes daños para el sector del transporte, al ampliar la responsabilidad del transportista en supuestos hasta ahora no contemplados, ya que el artículo 62 del Proyecto señala que el transportista no podrá beneficiarse del límite de responsabilidad

cuanto la pérdida, el daño o el retraso hayan sido causados por el porteador o por sus auxiliares dependientes e independientes, «intencionadamente o actuando de forma temeraria y con conciencia de su probabilidad».

El artículo 62, intenta trasladar al transporte nacional de mercancías por carretera el Convenio de Varsovia de 12 de octubre de 1929, aprobado para la unificación de reglas en el transporte aéreo internacional, que en su artículo 25 dispuso que: «los límites de responsabilidad previstos en el artículo 22 no se aplicarán si se prueba que el daño es el resultado de una acción u omisión del transportista o de sus dependientes, con intención de causar el daño, o con temeridad y sabiendo que probablemente se causaría perjuicio». Este Convenio fue derogado por el Protocolo n.º 4 de Montreal de 1955, que en el artículo 22.2.b) configuró un límite máximo de indemnización de 17 derechos especiales de giro por kilogramo, como un límite insuperable, que no decae aunque se pruebe que el porteador y de sus auxiliares actuaron con intención de dañar o de forma temeraria y sabiendo que podría producirse un daño, señalando que este límite será «infranqueable cualesquiera que sean las circunstancias que hayan dado origen a dicha responsabilidad».

El artículo 29 del CMR señala que «el transportista no tendrá derecho a prevalerse de las disposiciones del presente capítulo que excluyen o limitan su responsabilidad, o que invierten la carga de la prueba, si el daño ha sido causado por su dolo o culpa que le sea imputable sea equiparada a dolo por la Ley de la jurisdicción que conozca la reclamación».

Tanto el tratado de Ginebra de transporte internacional por carretera (CMR), como el Convenio de Varsovia, son tratados internacionales que intentan unificar las instituciones jurídicas de distintos ordenamientos jurídicos nacionales, y en este caso incorpora un concepto jurídico procedente del derecho anglosajón ajeno al ordenamiento jurídico español.

La regulación actual del contrato de transporte del derecho interno, sólo prevé dos excepciones a la aplicación del límite de indemnización, que vienen recogidos en el artículo 23 LOTT, artículo 2.19 de la Orden Ministerial de Condiciones Generales de la Contratación, y el artículo 3.4 ROTT, que son:

a) Que las partes expresamente pacten unas cuantías o condiciones diferentes, lo que deberá recogerse en la carta de porte, ya que el artículo 1.9 de la Orden Ministerial, indica que en la carta de porte deberá indicarse el «valor declarado de la mercancía o interés asegurable».

b) La existencia de dolo. El artículo 3.4 ROTT dispone que no será de aplicación el límite de responsabilidad cuando el daño se produzca mediando dolo del transportista.

Los tratadistas que han estudiado el tema, a raíz del concepto de «culpa equiparable al dolo» contenido en

el artículo 29 del CMR, que es el equivalente al actuar de forma temeraria y con conciencia de su probabilidad recogido en el proyecto de Ley, han interpretado que hasta ahora en nuestro ordenamiento jurídico no existe esta categoría, y no cabe equiparar la negligencia grave al dolo, por lo que la redacción propuesta en el artículo 60 que incluye la actuación de forma temeraria y con conciencia de su probabilidad, carece de antecedentes legales en nuestro ordenamiento jurídico, y desde luego su introducción supondría ampliar los supuestos en los que el transportista no pueda aplicar el límite de indemnización, lo que implicaría elevar su responsabilidad sin ningún tipo de contraprestación, causando un grave quebranto para el principio contractual de la equivalencia de condiciones que ha de regir en todo contrato, y entraña mayor inseguridad jurídica para el transportista. La probación de este concepto incluiría un plus de responsabilidad para el transportista ajeno a nuestro ordenamiento jurídico, propio de ordenamientos jurídicos anglosajones.

Carlos Górriz López en su obra «La responsabilidad en el contrato de transporte de mercancías» (en publicaciones del Real Colegio de España, Bolonia 2001, página 720):

«no cabe equiparar la negligencia grave al dolo en el derecho español. La razón es que carece de fundamento jurídico positivo. El artículo 1.103 CC no desarrolla esa función. Como destaca una opinión autorizada el precepto no introduce el sistema de graduación de la culpa en derecho español, sino que contiene una remisión a las reglas especiales», el autor cita a autores como Díaz Alabart y Díez-Picazo.

Continúa este autor señalando que «De otro lado el artículo 1107 Código Civil agrava la responsabilidad del porteador exclusivamente en caso de mala fe, concepto identificable con el dolo pero al que no puede equipararse la culpa grave».

En la página 745 de su libro, señala que «No parece posible una interpretación extensiva del concepto del dolo, por la interpretación literal de la norma y el hecho de que se trata de una norma excepcional».

Fernando Martínez Sanz en su obra «La responsabilidad del porteador en el transporte de mercancías por carretera -CMR-» (Editorial Comares, Granada 2002, pag. 575), señala:

«En derecho español son varios los argumentos que parecen oponerse a esta equiparación entre dolo (entendido en el ámbito del transporte en el sentido de «consciencia de que se pone fuera de la exigencia y omite las medidas necesarias según la buena fe para evitar el daño») y culpa grave (entendida como la consciente en no hacer lo que todos hacen o en no comprender lo que todos comprenden) y pocos los argumentos que sirvan para defender lo contrario.»

Argumentos de derecho histórico:

«En efecto, el aforismo “culpa lata dolo equiparatur”, surgido en Derecho romano (se discute si parece ya en el Derecho clásico o en el tardío), mantendrá su vigencia en el Corpus iuris (Ulp. D. 11, 6, 1; 47, 4, 1. 2) y en las Partidas (P. 7,23,11). Por el contrario, desaparece en el actual Código Civil, que no contendrá ninguna referencia al concepto de culpa lata (como tampoco contendrá referencia alguna a la tradicional graduación de la culpa en versas categorías). Se trataría, se dice, de un silencio elocuente (cita del autor a Castán J. en “Derecho civil español, común y foral”, pág. 193), del que se habría querido extraer la conclusión de que el Código habría derogado la regla “culpa lata dolo aequiparatur”.»

En nota el autor cita en este sentido a Díez-Picazo (Fundamentos del Derecho Civil patrimonial 1, 21 edición, Madrid 1988, 1, p. 723. También Castán J, “Derecho civil español, común y foral” p. 193, siguiendo a Manresa. Niegan igualmente la vigencia de la equiparación entre dolo y culpa grave Alonso Soto, R. en «La culpa del asegurado» p. 272 ss., p. 276-277, Rueda J.A., en «La limitación de la responsabilidad del porteador, p. 77»

-el autor en nota al margen: Así expresamente, SAP Barcelona 10.12.1993 (RGD núm. 606, p. 2299 s. en p. 2300). En sentido no muy distinto, vide la definición que del dolo suministra, también en un caso de transporte internacional, la SAP Barcelona 18.6.1999 (AC 1999/1200): «el incumplimiento consciente y voluntario de la obligación surgida a consecuencia de la perfección del contrato y, a diferencia del dolo penal, no se basa, exclusivamente, en la intención de dañar, sino en la de quebrar la norma, equivaliendo, por ello, a la mala fe».

Argumentos de Derecho positivo:

El autor cita el artículo 1102 Código Civil que dice «establece la nulidad de la renuncia anticipada a la acción para exigir responsabilidad procedente de dolo» (sin mencionar la culpa grave). Sobre la base de este precepto, se ha dicho, sería inválido el pactum de dolo non prestando, pero no el pactum de culpa lata non prestando (el autor cita en nota al margen a Castán, Manresa y Díez-Picazo)...

En el plano específico de la regulación del contrato mercantil de transporte de mercancías, el autor señala que no cabe la equiparación entre dolo y culpa grave.

Así, el artículo 23.1 LOTT señala que «salvo para el caso de dolo el Gobierno podrá establecer límites máximos en relación con la responsabilidad de los transportistas derivada del contrato de transporte ...», mientras que el artículo 3.4 ROTT, desarrollando la norma legal, dispone que: «las limitaciones de responsabilidad previstas en los dos primeros puntos de este artículo (donde se alude a las 600 ptas. por kilogramo) no serán de apli-

cación cuando el daño se produzca mediante dolo, sin mencionar en modo alguno la culpa grave. Sobre esta podría ciertamente tratar de construirse la opinión de que dolo y culpa lata no se hallan equiparadas por la Ley española, pues en un caso similar un porteador no perdería, en el ámbito interno, el beneficio de la limitación de responsabilidad más que cuando concurriese dolo...»

Este autor, indica que existe un sector muy cualificado, que expresamente advierte que el Código Civil no suministra base alguna para entender vigente la máxima «culpa lata dolo aequiparatur», con cita a Díez-Picazo, Alonso Soto, Rueda, Ruiz Soroa, Sánchez-Gamborino, Álvarez Lata, Górriz López.

Este autor señala comentando el contrato internacional de transporte de mercancías, que al margen de aquellos ordenamientos jurídicos en los que expresamente la ley equipare el dolo a la culpa grave, no cabría hablar de un principio general de equiparación entre ambas categorías, netamente distintas.

Además el concepto de dolo, es un concepto punitivo, y ha de interpretarse en sentido restrictivo.

En similares términos Sánchez-Gamborino en «El contrato de transporte internacional CMR» (pág. 253, Editorial TECNOS):

«Nuestra jurisprudencia ha rechazado en casos concretos la pretendida calificación de “culpa equiparable al dolo”, p.ej., Sentencia del Tribunal Supremo de España de 24 de febrero 1995, Fto. 5º (Ar. 1111).

En nuestro Derecho Penal o Criminal existe un concepto próximo al dolo: la imprudencia temeraria artículo 565 del Código Penal español), pero naturalmente no es aplicable al régimen jurídico privado del contrato de transporte. (...)

... En España el transportista internacional únicamente en caso de “dolo” perdería el derecho a la aplicación de causas exoneratorias de su responsabilidad y de límites cuantitativos máximos de ésta, que la Convención CMR establece.»

ENMIENDA NÚM. 84

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario de
Esquerra Republicana-
Izquierda Unida-Iniciativa
per Catalunya Verds**

Al artículo 65

De modificación.

Se modifica el redactado del artículo 65 al que se le da la siguiente redacción:

«En el supuesto del artículo anterior, las acciones derivadas del contrato únicamente podrán dirigirse contra el primer porteador y último que haya hecho la entrega de las mercancías, cuando se pueda identificar al transportista que haya ejecutado la parte del transporte en cuyo curso se ha producido el hecho.»

JUSTIFICACIÓN

Entendemos que el fundamento del precepto es la protección del remitente y del destinatario, dispensándose de las dificultades derivadas de llevar a cabo una investigación encaminada a averiguar el autor efectivo del daño suscitando requerimientos infructuosos, lo que no tendrá nada que ver con situaciones en las que se pueda identificar al transportista que haya ejecutado el transporte en cuyo caso se ha producido el hecho.

Al hilo de lo expuesto, la jurisprudencia tiene sentido que se sólo se produce solidaridad entre sujetos a quienes alcanza la responsabilidad por un ilícito culposo, con pluralidad de agentes y concurrencia causal única, cuando no es posible individualizar los respectivos comportamientos ni establecer las respectivas responsabilidades (por todas: STS de 13 de septiembre de 1995).

ENMIENDA NÚM. 85

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario de
Esquerra Republicana-
Izquierda Unida-Iniciativa
per Catalunya Verds**

Al artículo 79

De modificación.

Se modifica el artículo 79 que quedará redactado como sigue:

«Artículo 79. Plazos generales.

1. Las acciones a las que pueda dar lugar el transporte regulado en esta Ley prescribirán en el plazo de un año.
2. El plazo de prescripción comenzará a contarse:

a) En las acciones de indemnización por pérdida parcial o avería en las mercancías o por retraso, desde su entrega al destinatario.

b) En las acciones de indemnización por pérdida total de las mercancías, a partir de los 20 días de la expiración del plazo de entrega convenido o, si no se ha pactado plazo de entrega, a partir de los 30 días del momento en que el porteador se hizo cargo de la mercancía.

c) En todos los demás casos, incluida la reclamación del precio del transporte, de la indemnización por paralizaciones o derivada de la entrega contra reembolso y de otros gastos el transporte, transcurridos tres meses a partir de la celebración del contrato de transporte o desde el día en que la acción pudiera ejercitarse, si fuera posterior.

3. La prescripción de las acciones surgidas del contrato de transporte se interrumpirá por las causas señaladas con carácter general en el Código de Comercio. Sin perjuicio de ello, la reclamación por escrito suspenderá la referida prescripción, reanudándose su cómputo sólo a partir del momento en que el reclamado rechace la reclamación por escrito.

4. Entre los portadores que hayan intervenido en un transporte sucesivo, la prescripción de las acciones de regreso comenzará a contarse a partir del día en que se haya dictado una sentencia o laudo arbitral firme que fije la indemnización a pagar según lo dispuesto en esta Ley, y si no existe tal fallo, a partir del día en que el porteador reclamante efectuó el pago siempre y cuando se realice el pago dentro del plazo de prescripción establecido.»

JUSTIFICACIÓN

Eliminación del plazo diferenciado de prescripción, estableciendo el plazo común de un año tanto para las reclamaciones que formule el cargador como para las reclamaciones que formule el transportista.

En particular, interesa la supresión de la frase «en el caso de que tales acciones se deriven de una actuación intencionada o temeraria y con conciencia de la probabilidad del daño, el plazo de prescripción será de tres años», y la eliminación en general del sistema de cómputo que está copiado del artículo 32 CMR, pero que resulta excesivamente complejo.

Por coherencia con la enmienda al artículo 62 (pérdida del beneficio de limitación) se debe eliminar la referencia a la actuación intencionada o temeraria o con conciencia de la probabilidad del daño; por otro lado, resulta excesivamente engorroso el cómputo de los plazos de prescripción, por lo que convendría su simplificación con la remisión a la legislación general manteniendo el plazo de prescripción del año.

Supresión del párrafo 3 y su apartado segundo.

El segundo párrafo hace referencia a que se reanudará la prescripción cuando el reclamado rechace la reclamación por escrito y «devuelva los documentos, que en su caso acompañaron la reclamación». Esta frase, al igual que el resto del precepto está copiada del

artículo 32 del Convenio CMR, pero conviene señalar que puede resultar complicado acreditar la devolución de los documentos.

El segundo párrafo del punto 3.º hace imprescriptibles las deudas del transporte. ¿Cómo se debe entender «Una reclamación posterior que tenga el mismo objeto no suspenderá nuevamente la prescripción»? Por todo ello, también se propone la supresión del párrafo 3 y su apartado segundo.

El artículo 70.4 establece que entre portadores, la prescripción de las acciones de regreso comenzará a contarse a partir del día en que se haya dictado una sentencia o laudo arbitral firme que fije la indemnización a pagar según lo dispuesto en esta ley, y si no existe tal fallo, a partir del día en que el porteador reclamante efectuó el pago. Debería añadirse: «siempre y cuando se realice el pago dentro del plazo de prescripción establecido», porque de otro modo se estaría reabriendo el plazo de prescripción.

ENMIENDA NÚM. 86

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario de
Esquerra Republicana-
Izquierda Unida-Iniciativa
per Catalunya Verds**

A la disposición final nueva

De adición.

Se añade una nueva disposición final con el siguiente redactado:

«Disposición final. Modificación de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de “Ordenación de los Transportes Terrestres”».

Se modifica la letra a, del apartado 1, del artículo 96, de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de «Ordenación de los Transportes Terrestres, al que se le da el siguiente redactado:

«Artículo 96.

Las autorizaciones para la realización de los transportes regulados en este Capítulo deberán expresar, como mínimo, las siguientes circunstancias:

1. Cualquiera que sea su modalidad:

a. Identificación del titular de las mismas, y de la sede de la empresa.

JUSTIFICACIÓN

La redacción actual refiriéndose a la identificación de la persona física o jurídica titular de las mismas, genera un problema para las sociedades civiles, toda vez que son aceptadas como tales por las distintas administraciones pero no se les permite sacar la tarjeta de transporte. En el sector del Taxi, por ejemplo, un tema tan vital como la autorización para poder prestar el servicio de taxi, la misma se otorga a las S.C. Asimismo, en el caso de Catalunya, el Departament d'Industria acepta que las sociedades civiles como tales pasen la ITV de los vehículos y Tráfico acepta matricular los vehículos adscritos a la licencia que ha dado el ayuntamiento correspondiente. No obstante, transportes, interpretando la dicción literal de este artículo niega la Tarjeta de Transporte por no ser la Sociedad Civil, persona física o jurídica. Por eso se suprime esta mención, dejando sólo al titular de la autorización.

ENMIENDA NÚM. 87

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario de
Esquerra Republicana-
Izquierda Unida-Iniciativa
per Catalunya Verds**

Al artículo 11, apartado 1

De modificación.

Se modifica el apartado 1 del artículo 11 que quedará redactado como sigue:

«1. La carta de porte se emitirá en cuatro ejemplares originales... (resto igual).»

JUSTIFICACIÓN

Ampliar a cuatro los ejemplares de la carta de porte, habida cuenta que en la práctica ya se están utilizando cuatro ejemplares, el primero se lo queda el cargador como justificante de la entrega de la mercancía, otro para el destinatario, un tercero lo devuelve el transportista junto con la factura a la empresa cargadora como justificante de la realización del porte, y el cuarto lo guarda el transportista por si tuviera que utilizarlo como prueba para reclamar el precio del transporte o como defensa ante un posible reclamación de daños en las mercancías.

ENMIENDA NÚM. 88

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario de
Esquerra Republicana-
Izquierda Unida-Iniciativa
per Catalunya Verds**

Al artículo 19, apartado 1

De modificación.

Se modifica el apartado 1 del artículo 19, al que se le da la siguiente redacción:

«El cargador le indemnizará en cuantía equivalente al precio del transporte previsto, o bien le ofrecerá la realización de un transporte de similares características que se encuentre inmediatamente disponible a elección del transportista.»

JUSTIFICACIÓN

En coherencia con lo dispuesto en el artículo 1124 del Código Civil en relación con las obligaciones recíprocas, ha de ser la parte cumplidora que en este caso es el transportista, el que ha de disponer de la facultad de elección entre realizar un transporte de similares características u obtener una indemnización, habida cuenta que en la práctica es habitual que el cargador se sólo contrate el viaje de ida, y el transportista se busque otro cliente para evitar el retorno en vacío, con el objeto de disminuir los costes de explotación, por lo que si el cargador cambia el destino de la expedición puede ocurrir que al transportista no le compense el transporte en los términos pactados, por que no tenga posibilidad de contratar un viaje de retorno

ENMIENDA NÚM. 89

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario de
Esquerra Republicana-
Izquierda Unida-Iniciativa
per Catalunya Verds**

Al artículo 21, apartado 3

De modificación.

Se modifica el apartado 3 del artículo 21 al que se le da la siguiente redacción:

«3. El cargador responderá ante el porteador de los daños a personas, al material de transporte o a otras

mercancías, así como de los gastos ocasionados por defectos en el embalaje de las mercancías.»

JUSTIFICACIÓN

El cargador debe ser en todo caso responsable de los daños que sufran las mercancías por defectos en el embalaje, a pesar de que estos fueran «manifiestos» y conocidos por el transportista, habida cuenta que es responsabilidad del cargador el adecuado embalaje de las mercancías para su transporte, por cuanto además es quien mejor conoce la naturaleza de la mercancía que entrega al transportista.

Subsidiariamente, en la enmienda siguiente proponemos que sólo se pueda responsabilizar al transportista cuando haya podido comprobar el embalaje de la mercancía, puesto que es práctica habitual en muchos almacenes y centros logísticos, que con motivo de la seguridad de la mercancía y de los propios conductores, no se le permita al conductor acceder al muelle de carga, o que en todo caso sólo pueda comprobar el embalaje de los bultos que estén dispuestos al final de la caja del camión, sin posibilidad de acceder al resto de los bultos.

La redacción de este precepto contradice lo dispuesto en artículo 49.1.b) del Proyecto en cuanto establece la presunción de exoneración de responsabilidad del transportista cuando la pérdida o avería se haya causado por «ausencia o deficiencia en el embalaje de mercancías».

ENMIENDA NÚM. 90

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario de
Esquerra Republicana-
Izquierda Unida-Iniciativa
per Catalunya Verds**

Al artículo 21, apartado 3

De modificación.

Se modifica el apartado 3 del artículo 21 al que se le da la siguiente redacción:

«3. El cargador responderá ante el porteador de los daños a personas, al material de transporte o a otras mercancías, así como de los gastos ocasionados por defectos en el embalaje de las mercancías, a menos que tales defectos sean manifiestos y ya conocidos por el porteador en el momento de hacerse cargo de las mercancías y no haya hecho las oportunas reservas.»

JUSTIFICACIÓN

El cargador debe ser en todo caso responsable de los daños que sufran las mercancías por defectos en el embalaje, a pesar de que estos fueran «manifiestos» y conocidos por el transportista, habida cuenta que es responsabilidad del cargador el adecuado embalaje de las mercancías para su transporte, por cuanto además es quien mejor conoce la naturaleza de la mercancía que entrega al transportista.

Subsidiariamente, en la enmienda siguiente proponemos que sólo se pueda responsabilizar al transportista cuando haya podido comprobar el embalaje de la mercancía, puesto que es práctica habitual en muchos almacenes y centros logísticos, que con motivo de la seguridad de la mercancía y de los propios conductores, no se le permita al conductor acceder al muelle de carga, o que en todo caso sólo pueda comprobar el embalaje de los bultos que estén dispuestos al final de la caja del camión, sin posibilidad de acceder al resto de los bultos.

La redacción de este precepto contradice lo dispuesto en artículo 49.1.b) del Proyecto en cuanto establece la presunción de exoneración de responsabilidad del transportista cuando la pérdida o avería se haya causado por «ausencia o deficiencia en el embalaje de mercancías».

ENMIENDA NÚM. 91

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario de
Esquerra Republicana-
Izquierda Unida-Iniciativa
per Catalunya Verds**

Al artículo 27, apartado 1

De modificación.

Se modifica el apartado 1 del artículo 27 al que se le da la siguiente redacción:

«El porteador podrá rechazar los bultos que se presenten mal acondicionados o identificados para el transporte, que no vayan acompañados de la documentación necesaria o cuya naturaleza o características no coincidan con las declaradas por el cargador. El porteador comunicará inmediatamente al cargador este rechazo y si la causa del mismo fuese un mal acondicionamiento o embalaje y el cargador insistiese en el envío, el porteador podrá realizarlo quedando exento de toda responsabilidad si hiciere constar en la carta de porte su oposición.»

JUSTIFICACIÓN

Se trata de una previsión contenida para el transporte ferroviario en el artículo 356 del Código de Comercio y es una circunstancia que se produce con mucha frecuencia también en el terrestre, por lo que parece necesario no sólo mantenerla para el transporte ferroviario, sino contemplarla con carácter general para todos los transportes regulados por la Ley.

ENMIENDA NÚM. 92

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario de
Esquerra Republicana-
Izquierda Unida-Iniciativa
per Catalunya Verds**

Al artículo 28

De supresión.

Se suprime el artículo 28 en su totalidad.

JUSTIFICACIÓN

La utilización del término «custodia» no utilizado en la regulación actual del contrato de transporte, eleva la responsabilidad exigida al transportista, al equipararlo con las obligaciones contenidas para las Compañías de almacenes generales de depósitos (artículo 193 del Código de Comercio: «conservación y custodia de los frutos y mercancías que se le encomiendan»), en cuanto el artículo 198 Código de Comercio dispone que «las Cías. de almacenes generales de depósito serán en todo caso responsables de la identidad y conservación de los efectos depositados». Esta equiparación impone en la práctica la instauración de la responsabilidad objetiva del transportista prescindiendo del elemento de dolo o culpa contemplados en nuestro ordenamiento jurídico (artículos 1101 y 1104 del Código Civil y concordantes), por lo que si no se suprime el concepto, al menos debería incluirse la frase contenida en el artículo 361 del Código de Comercio, en cuanto dispone que «serán de cuenta y riesgo del cargador todos los daños y menoscabos que experimenten los géneros durante el transporte, por caso fortuito, fuerza mayor o naturaleza y vicio propio de las cosas».

A la Mesa de la Comisión de Justicia

El Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, al amparo de lo dispuesto en el artículo 110 y siguientes del Reglamento de la Cámara, presenta las siguientes enmiendas al articulado del proyecto de Ley del contrato de transporte terrestre de mercancías.

Palacio del Congreso de los Diputados, 10 de marzo de 2009.—**María Soraya Sáenz de Santamaría Antón**, Portavoz del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso.

ENMIENDA NÚM. 93

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso**

Al artículo 1, apartado 2

De modificación.

Se propone modificar el apartado 2 del artículo 1 del proyecto que tendrá el siguiente texto:

«La presente Ley será igualmente aplicable al contrato de transporte terrestre de mercancías sometido al Derecho español conforme a lo establecido en las correspondientes normas de conflicto.»

JUSTIFICACIÓN

Conforme a su redacción, quedaría huérfano de regulación el contrato de transporte terrestre de mercancías con elemento internacional sujeto a Derecho español por elección de las partes o por la aplicación de las correspondientes normas de conflicto del foro competente (p.ej., transporte entre dos localidades portuguesas sometido al Derecho español).

ENMIENDA NÚM. 94

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso**

Al artículo 2, apartado 2

De modificación.

Se propone modificar el apartado 2 del artículo 2 del proyecto, suprimiendo de su texto la frase «y por las normas del derecho comunitario».

JUSTIFICACIÓN

Formulación innecesaria dado el principio de primacía del Derecho comunitario.

ENMIENDA NÚM. 95

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso

Al artículo 4, apartado 2

De modificación.

Se propone modificar el apartado 2 del artículo 4 del proyecto sustituyendo el término «porteador» por el de «transportista». Este cambio debe afectar a todas las ocasiones en que el Proyecto utiliza la expresión «porteador».

JUSTIFICACIÓN

Adecuación del lenguaje a un contexto contemporáneo.

ENMIENDA NÚM. 96

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso

Al artículo 16, apartado 1

De modificación.

Se propone modificar el apartado 1 del artículo 16 del proyecto que tendrá el siguiente texto:

«1. El contrato de transporte continuado se formalizará por escrito cuando lo exija cualquiera de las partes.»

JUSTIFICACIÓN

No es necesario describir de nuevo qué es un contrato de transporte continuado pues la figura ya está definida en el artículo 8.1.

ENMIENDA NÚM. 97

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso

Al artículo 19, apartado 1

De modificación.

Se propone modificar el texto del apartado 1 del artículo 19 del proyecto que tendrá el siguiente texto:

«1. El cargador deberá entregar las mercancías al transportista en el lugar y en el tiempo pactados. En caso de incumplimiento, el cargador le indemnizará en cuantía equivalente al precio del transporte previsto, o bien le ofrecerá la realización de un transporte de similares características que se encuentre inmediatamente disponible a elección del transportista.»

JUSTIFICACIÓN

En coherencia con lo dispuesto en el artículo 1124 del Código Civil en relación con las obligaciones recíprocas, ha de ser la parte cumplidora que en este caso es el transportista, el que ha de disponer de la facultad de elección entre realizar un transporte de similares características u obtener una indemnización, habida cuenta que en la práctica es habitual que el cargador sólo contrate el viaje de ida, y el transportista se busque otro cliente para evitar el retorno en vacío, con el objeto de disminuir los costes de explotación, por lo que si el cargador cambia el destino de la expedición puede ocurrir que al transportista no le compense el transporte en los términos pactados, por que no tenga posibilidad de contratar un viaje de retorno.

ENMIENDA NÚM. 98

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso

Al artículo 21, apartados 1 y 2

De modificación.

Se propone modificar el texto de los apartados 1 y 2 del artículo 21 del proyecto que tendrán el siguiente texto:

«1. Salvo que se haya pactado otra cosa, el cargador deberá acondicionar e identificar las mercancías (...).

2. Cuando su naturaleza (...) convenientemente acondicionadas, embaladas y, en su caso, identificadas mediante las oportunas marcas o inscripciones que avisen del riesgo (...).»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica, el verbo «señalizar», conforme al Diccionario RAE, tiene un significado distinto del pretendido en el precepto.

ENMIENDA NÚM. 99

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso

Al artículo 25, apartado 2

De modificación.

Se propone modificar el texto del apartado 2 del artículo 25 del proyecto sustituyendo la expresión «reservas debidamente motivadas» por la de «reservas motivadas».

JUSTIFICACIÓN

La misma que sostiene la enmienda al artículo 14.

ENMIENDA NÚM. 100

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso

Al artículo 35, apartado 2

De modificación.

Se propone modificar el texto del apartado 2 del artículo 35 del proyecto que tendrá la siguiente redacción:

«2. El destinatario que se prevalega de lo dispuesto en el apartado anterior estará obligado a hacer efectivo el precio del transporte y los gastos causados o, en caso de disputa sobre estos conceptos, a prestar la caución suficiente.»

JUSTIFICACIÓN

La expresión «o en caso de impugnación» es equívoca, como ha demostrado la aplicación del similar artículo 13.2 CMR.

ENMIENDA NÚM. 101

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso

Al artículo 36, apartado 5 (nuevo)

De modificación.

Se propone modificar el artículo 36 del proyecto añadiendo a su texto un nuevo apartado 5 que tendrá la siguiente redacción:

«5. Si no fuera posible para el transportista solicitar nuevas instrucciones al cargador, o si dichas instrucciones no fueran impartidas por éste en el plazo acordado por las partes o en establecido en las normas de desarrollo de esta Ley, contado desde que fueran solicitadas, el transportista podrá proceder conforme se establece en el artículo 44 de la presente Ley.»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 102

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso

Al artículo 40

De modificación.

Se propone modificar el artículo 40 del proyecto que tendrá la siguiente redacción:

«Artículo 40. Privilegio de crédito y enajenación de las mercancías por impago de créditos derivados del transporte.

El transportista tiene derecho de prenda sobre los efectos porteados y sobre los documentos que se le

hubieren proporcionado para el transporte a fin de garantizar los créditos derivados del transporte contratado, así como de los créditos derivados de operaciones de transporte anteriores.

Los créditos de transporte cubiertos por el privilegio son el precio del transporte propiamente dicho, los complementos de remuneración debidos al título de prestaciones complementarias y de paralización del vehículo por causas no imputables al transportista durante las operaciones de carga y descarga cuando éstas duren más de dos horas, los gastos contratados en interés de la mercancía, los desembolsos de aduanas (aranceles, impuestos, gastos y multas) ligados a una operación de transporte, y los intereses.

El derecho de prenda subsistirá tras la entrega de la mercancía, si el transportista lo reclama judicialmente o ante las juntas arbitrales competentes en el plazo de un mes después de esa fecha.

Si se hubiesen constituido sobre la misma mercancía varios derechos de prenda, entre aquellos que se hayan constituido con motivo del envío o del transporte de la mercancía, tiene preferencia el constituido con anterioridad.

El derecho de prenda tiene preferencia sobre los derechos de otros operadores de transporte (comisionista y depositario), que no encuentran su causa en el envío.»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 103

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso

Al artículo 44, apartado 3 (nuevo)

De modificación.

Se añade un nuevo apartado tres al artículo 44 del proyecto, pasando el actual apartado tres a ser el cuarto, que tendrá el siguiente texto:

«3. En caso del transporte de paquetería o similar, el transportista que haya optado por descargar la mercancía podrá entender abandonado el correspondiente envío, si transcurridos tres meses desde la fecha en que por primera vez se intentó su entrega al destinatario no ha recibido de quien tuviera el poder de disposición sobre aquél instrucciones al respecto. La prueba fehaciente del intento fallido de entrega corresponderá al transportista.

En este caso, el transportista podrá ocuparlo y proceder a la enajenación de la mercancía, aplicando el producto de la venta a cubrir el precio y los gastos del transporte y los gastos de almacenaje que se hubieran generado hasta ese momento. En caso de que el valor venal de la mercancía fuera ínfimo, el transportista podrá destruirla y reclamar contra el cargador el importe total de lo debido por razón del transporte del almacenaje. Para todo lo anterior, el transportista podrá abrir e inspeccionar los bultos cuyo transporte se hubiera encomendado. El abandono del envío por parte de quien tuviera el poder de disposición sobre el mismo no perjudicará al transportista quien, tanto en el caso de ocupación y enajenación como de destrucción del envío, quedará libre de cualquier reclamación formulada por terceros que sostengan algún derecho sobre la mercancía.»

JUSTIFICACIÓN

La realidad muestra que, en el ámbito del transporte de paquetería, el sistema de depósito ante las Juntas Arbitrales de Transporte, hoy vigente, se revela escasamente útil (más aún el depósito ante el órgano judicial). Ciertamente, es inviable proceder al depósito de todas aquellas expediciones en que se produce una rehusa, dado, que, éstas se presentan en número muy considerable diariamente. Seguir al pie de la letra el sistema de depósito que acaba de señalarse exigiría dedicar una importante cantidad de recursos humanos y materiales a formalizar las peticiones de depósito, con los siguientes costes de oportunidad, y con toda probabilidad llevaría al colapso de las JAT, incapaces de atender, con los medios de que disponen actualmente, la exigencia burocrática que necesariamente conllevaría un elevado aumento de las peticiones. Por ello entendemos que, en ese ámbito, manteniendo para el transportista las opciones establecidas con carecer general, debe establecerse adicionalmente un procedimiento alternativo para el tratamiento de los envíos de entrega imposible más ágil.

Además de ello conviene establecer con claridad las consecuencias de la desatención sobre la suerte del envío por parte de quien contrata el transporte o tiene poder de disposición sobre el mismo, pues, en la práctica, no son pocas las ocasiones en que los empresarios de transporte se convierten, sin pretenderlo, en almacenistas improvisados y gratuitos de cargadores y destinatarios.

ENMIENDA NÚM. 104

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso

Al artículo 46, apartado 2

De modificación.

Se propone modificar el apartado 2 del artículo 46 del proyecto que tendrá la siguiente redacción:

«2. Las cláusulas contractuales que pretendan reducir o aminorar el régimen de responsabilidad del transportista previsto en esta Ley, serán ineficaces.»

JUSTIFICACIÓN

El apartado 2 de este artículo es poco claro pues no advierte a que régimen se refiere, ello contribuye a que surjan cuestiones que necesiten ser esclarecidas vía interpretación.

ENMIENDA NÚM. 105

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso

Al artículo 55

De modificación.

Se propone modificar el artículo 55 del proyecto que tendrá la siguiente redacción:

«Artículo 55. Valor de las mercancías.

El valor de las mercancías se determinará atendiendo al precio de mercado o, en su defecto, al valor de mercancías de su misma naturaleza y calidad. En caso de que las mercancías hayan sido vendidas inmediatamente antes del transporte, se presumirá, salvo pacto en contrario, que su valor de mercado es el precio que aparece en la factura de venta, deducidos el precio y los demás costes del transporte que, en su caso, figuren en dicha factura.»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 106

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso

Al artículo 57, apartado 1

De modificación.

Se propone modificar el apartado 1 del artículo 57 del proyecto que tendrá la siguiente redacción:

«1. La indemnización por pérdida o avería no podrá exceder de 4,5 euros por kilogramo de peso bruto de mercancía perdida o averiada.»

JUSTIFICACIÓN

El establecimiento de un límite de 8.33 Derechos Especiales de giro, alrededor de 10 euros, supone un incremento desproporcionado sobre los actuales 4.5 euros establecidos en la LOTT, lo que implicará un importante aumento en los costes de seguro en un momento, como el actual, poco propicio para las alegrías. Además la utilización de una moneda artificial como el derecho especial de giro puede estar justificada en el caso de un transporte internacional, en el que la existencia de una pluralidad de monedas puede implicar diferencias en los tipos de cambio, pero no cuando el transporte se realiza íntegramente en España. En lugar de resolver los problemas por las diferencias en los tipos de cambio la utilización de esta moneda los crea.

No es, por otra parte, extraño que el valor en el transporte internacional sea superior. Primero de todo porque, normalmente las mercancías que se exportan o importan suelen ser más valiosas, pero también porque suele serlo también el precio del transporte, contrapartida contractual a la responsabilidad del transportista.

Por último, la afirmación contenida en la exposición de motivos, de que las variaciones en el DEG hacen innecesaria a actualización de estas cuantías por incremento en el IPC es inconsistente. Las variaciones en el DEG se deben a las variaciones en la cotización de las divisas que la componen, no tienen nada que ver con el IPC español.

ENMIENDA NÚM. 107

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso

Al capítulo VI

De modificación.

Se propone modificar la rúbrica del capítulo VI «Porteador Sucesivos» por «Colaboración entre transportistas».

JUSTIFICACIÓN

Incorporación junto a la regulación de los transportistas sucesivos de la correspondiente a los transportistas efectivos, por supresión del artículo 6 del Proyecto y asunción de la regulación de los transportistas efectivos contenida en el Anteproyecto de Ley de Contrato de Transporte Terrestre.

ENMIENDA NÚM. 108

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso

Al capítulo VI, artículo nuevo

De adición.

Se propone añadir un nuevo artículo al capítulo VI del proyecto que tendrá el siguiente texto:

«Artículo XXX. Responsabilidad de los transportistas efectivos.

1. Cuando el transportista que hubiese contratado el transporte lo realice en todo o en parte por medio de otros, los transportistas efectivos responderán de la pérdida o avería de las mercancías así como del retraso en la entrega ocasionados durante la ejecución de su fase del transporte, sin perjuicio de la responsabilidad que, en todo caso, corresponde al transportista que asumió originariamente el transporte.

2. El transportista efectivo podrá invocar las causas de exoneración y los límites indemnizatorios establecidos en esta Ley. Los acuerdos por los cuales el transportista asuma obligaciones no impuestas por la ley o renuncie a derechos conferidos en ella solo vincularán al transportista efectivo cuando los haya asumido expresamente.

3. El total de las indemnizaciones percibidas por el perjudicado no podrá superar los límites fijados legal o contractualmente al amparo de esta ley.»

JUSTIFICACIÓN

Dada su fecha de conclusión (1956), el CMR no contempla las figuras del transportista (contractual) y del transportista efectivo, pero en las Reglas CIM (que son uno de los textos internacionales en los que se ha inspirado el Proyecto, en el Convenio aéreo de Montreal, así como en otros relevantes textos marítimos internacionales y en un buen número de ordenamientos

nacionales reformados en los últimos tiempos se regula la figura del transportista efectivo y el problema de su legitimación junto con el transportista (contractual). Son figuras, por otro lado, plenamente aceptadas por la comunidad científica y formaban parte de la regulación contenida en el Anteproyecto de Ley.

ENMIENDA NÚM. 109

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso

Al artículo 67

De modificación.

Se propone modificar el texto del artículo 67 del proyecto que tendrá la siguiente redacción:

«A efectos de esta Ley, se denomina multimodal el contrato de transporte celebrado por el cargador y el transportista en el que las mercancías se trasladen por más de un modo de transporte (...).»

JUSTIFICACIÓN

Por regla general, cargador y transportista no suelen acordar que el transporte deba tener o no naturaleza multimodal. Al cargador le interesa que la mercancía se transporte sin más. Y es el transportista es el que organiza el transporte acordado del modo que resulte más conveniente. La definición que ofrece el artículo 67 califica como multimodal a aquél contrato de transporte celebrado por el cargador y el transportista «para trasladar mercancías por más de un modo de transporte» (énfasis nuestro), dando a entender que la calificación de multimodal dependerá de que las partes así lo hayan acordado en el contrato. Con el cambio propuesto, por su parte, se entenderá mejor el alcance del artículo 69.3.

ENMIENDA NÚM. 110

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso

Al capítulo VIII

De supresión.

Se propone suprimir el capítulo VIII relativo a normas especiales del contrato de mudanza.

JUSTIFICACIÓN

En contra de lo que afirma la exposición de motivos del proyecto de Ley, el contrato de mudanza no es un transporte que recae sobre un objeto especial y que conlleva unas obligaciones accesorias igualmente especiales. El contrato de mudanza conllevará en la mayor de los casos una actividad de desplazamiento o transporte, pero lo verdaderamente relevante en este contrato no es el transporte sino las obligaciones que el Proyecto de Ley califica de accesorias, que, por el contrario, son esenciales (desmontaje, embalaje, desembalaje y montaje de los bienes objeto de la mudanza). No es el marco de la regulación del contrato de transporte la más idónea para este contrato.

ENMIENDA NÚM. 111

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso

Al artículo 79, apartado 3

De modificación.

Se propone modificar el texto del apartado 3 del artículo 79 del proyecto que tendrá la siguiente redacción:

«3. La prescripción de las acciones surgidas del contrato de transporte se interrumpirán por las causas señaladas con carácter general en nuestro ordenamiento para las acciones procedentes de los contratos mercantiles.»

JUSTIFICACIÓN

El proyecto hace referencia a las «causas señaladas con carácter general en el Código de Comercio», pero en este cuerpo legislativo no figura la interrupción de la prescripción por reclamación extrajudicial (que sí figura, por el contrario, en el Código Civil). Sin embargo, desde hace tiempo el Tribunal Supremo ha declarado repetidamente que la reclamación extrajudicial también interrumpe la prescripción de las acciones mercantiles. Por otro lado, la regulación de la suspensión de la prescripción es ajena a nuestro ordenamiento y ha creado recurrentes dudas doctrinales entre nosotros en el marco de la aplicación del CMR, por lo que se considera conveniente su supresión del texto legal.

ENMIENDA NÚM. 112

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso

Al artículo 79, apartado 4

De modificación.

Se propone modificar el texto del apartado 4 del artículo 79 del proyecto que tendrá la siguiente redacción:

«4. Entre portadores, la prescripción de las acciones de regreso comenzará (...).»

JUSTIFICACIÓN

Recuperación del texto propuesto en el Anteproyecto de Ley para adaptar el precepto a la regulación de los supuestos de colaboración entre transportista y transportista efectivo.

ENMIENDA NÚM. 113

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso

A la disposición adicional segunda

De modificación.

Se propone modificar el texto de la disposición adicional segunda del proyecto que tendrá la siguiente redacción:

«Mientras no se regule por Ley especial el contrato de transporte fluvial de mercancías, éste quedará sometido a la presente Ley.»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 114

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso

A la disposición derogatoria única, apartado 2

De modificación.

Se propone suprimir el apartado 2 de la disposición derogatoria única.

JUSTIFICACIÓN

La OM 25-04-1997 mencionada en este apartado ha sido muy criticada por la doctrina, entre otras razones, por ser un pastiche de la regulación contenida en el Código de Comercio, el CMR y la LOTT-ROTT. No se entiende el mantenimiento de su vigencia, aunque sea temporal, por los problemas de coordinación que puede provocar. La Administración debería preparar, en su caso, otras condiciones generales de la contratación (Disposición final segunda).

ENMIENDA NÚM. 115

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso

A la disposición adicional (nueva)

De adición.

Se propone añadir una nueva disposición adicional al proyecto que tendrá el siguiente texto:

«Disposición adicional nueva.

El Gobierno remitirá a las Cortes, en un plazo de 6 meses un proyecto de Ley que regule de forma integral el régimen jurídico contractual de los intermediarios del transporte.»

JUSTIFICACIÓN

La figura de los intermediarios del transporte se encuentra huérfana de regulación, debiendo ser ordenada lo antes posible.

ENMIENDA NÚM. 116

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso

Al artículo 60, apartado 1

De modificación.

Se propone modificar el apartado 1 del artículo 60 del proyecto que tendrá el siguiente texto:

«1. El destinatario deberá manifestar por escrito sus reservas al porteador o a sus auxiliares describiendo de forma general la pérdida o avería en el momento de la entrega. En caso de averías y pérdidas no manifestadas, las reservas deberán formularse dentro de los siguientes siete días naturales a la entrega.»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 117

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso

Al artículo 4, apartado 4 (nuevo)

De modificación.

Se propone modificar el texto del artículo 4 del proyecto adicionando un nuevo apartado 4 que tendrá el siguiente texto.

«4. Expedidor: tercero que por cuenta del cargador haga entrega de las mercancías al transportista en el lugar de recepción de la mercancía.»

JUSTIFICACIÓN

Expresión de nuevo cuño incorporada a la LOTT (2003) y admitida en otros ordenamientos. Permite simplificar la denominación del tercero que actúa por cuenta del cargador.

ENMIENDA NÚM. 118

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso

Al artículo 5, apartado 2

De modificación.

Se propone modificar el apartado 2 del artículo 5 del proyecto suprimiendo de su texto la siguiente parte «los

operadores y agencias de transporte, los transitarios, los almacenistas-distribuidores, los operadores logísticos, así como cualesquiera otros que contraten habitualmente transportes o intermedien habitualmente en su contratación».

JUSTIFICACIÓN

Los empresarios de transporte citados en la parte del texto cuya supresión se propone necesitan de una regulación específica y diferenciada de la que se recoge en el proyecto de Ley, entre otras razones por ser empresarios que no sólo operan en el ámbito del transporte terrestre.

ENMIENDA NÚM. 119

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso

Al artículo 6

De supresión.

Se propone suprimir el artículo 6 del proyecto.

JUSTIFICACIÓN

1. Por su objeto, este tipo de regulación encaja mejor en un capítulo sobre los supuestos de colaboración entre transportistas, pues aborda el fenómeno de la subcontratación en el transporte y, en particular, el de la responsabilidad del subcontratista.

2. Su contenido es inaceptable porque se aleja de la regla general vigente en la mayoría de los textos nacionales e internacionales que regulan esta materia e, incluso, de la propuesta del Anteproyecto de Ley de Contrato de Transporte Terrestre.

ENMIENDA NÚM. 120

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso

Al artículo 8

De modificación.

Se propone modificar el artículo 8 del proyecto que tendrá la siguiente redacción:

«Artículo 8. Transporte continuado.

1. Por el contrato de transporte continuado, el transportista se obliga frente a un mismo sujeto a realizar una pluralidad de expediciones de forma sucesiva en el tiempo.

2. El número, frecuencia, características y destino de las expediciones podrán determinarse en el momento de contratar o antes de su inicio.

3. A efecto de lo dispuesto en los dos apartados anteriores, se entiende por expedición cada uno de los contratos de transporte que tengan por objeto un envío concreto y se efectúan en el marco del contrato de transporte continuado.»

JUSTIFICACIÓN

El empleo de la expresión «expediciones» en los dos apartados de dicho precepto justificaría la necesidad de definir dicha expresión ya que, en realidad, el contrato de transporte continuado no es propiamente dicho un contrato de transporte sino un negocio jurídico de los llamados «contrato-marco», bajo cuya regulación se enmarca la realización de distintos contratos de transporte individuales.

ENMIENDA NÚM. 121

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso

Al artículo 10, apartado 1, letra b)

De modificación.

Se propone modificar la letra b) del apartado 1 del artículo 10 del proyecto que tendrá el siguiente texto:

«b) Nombre y dirección del cargador y, en su caso, del expedidor.»

JUSTIFICACIÓN

En coherencia con modificación propuesta para el artículo 4.

ENMIENDA NÚM. 122

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso

Al artículo 14, apartado 2

De modificación.

Se propone modificar el apartado 2 del artículo 14 sustituyendo de su texto la expresión «reservas suficientemente motivadas» por la de «reservas motivadas».

JUSTIFICACIÓN

En el apartado 2 de este precepto, y en el apartado 2 del artículo 25, ambos referidos a la interposición de reservas por parte del transportista, se emplean dos adverbios distintos para calificar el grado de motivación de dichas reservas. En el primero se habla de «reservas suficientemente motivadas» y en el segundo de «reservas debidamente motivadas». La diferenciación no se justifica y menos aún la necesidad de que se añada ninguna calificación a la obligación de emitir reservas motivadas para que éstas sean aceptables.

A la Mesa de la Comisión de Justicia

En nombre del Grupo Parlamentario Socialista me dirijo a esa Mesa para, al amparo de lo establecido en el artículo 110 y siguientes del vigente reglamento del Congreso de los Diputados, presentar las siguientes enmiendas al proyecto de Ley del contrato de transporte terrestre de mercancías.

Palacio del Congreso de los Diputados, 10 de marzo de 2009.—**Ramón Jáuregui Atondo**, Portavoz del Grupo Parlamentario Socialista.

ENMIENDA NÚM. 123

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario
Socialista

Al artículo 1, apartado 2

De supresión.

Se propone la supresión del apartado dos del artículo 1, de tal forma que quedara un único apartado que tuviera como rúbrica «objeto»:

«Artículo 1. Objeto.

El objeto de la presente Ley es la regulación del contrato de transporte terrestre de mercancías realizado por medios mecánicos con capacidad de tracción propia.»

MOTIVACIÓN

En coherencia con la enmienda siguiente. Asimismo debe modificarse el índice del proyecto.

ENMIENDA NÚM. 124

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario
Socialista

A la exposición de motivos

De adición.

Se propone la adición de un nuevo apartado VI, con la siguiente redacción:

«VI

Finalmente, en la disposición adicional quinta de esta Ley, se reforma la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario, para cumplir los siguientes objetivos:

En primer lugar, colmar una laguna jurídica en relación con la infracción de los viajeros sin título de transporte, conducta hoy carente de tipificación legal como infracción administrativa.

Y en segundo lugar, liberalizar el transporte internacional de viajeros por ferrocarril, de acuerdo con lo exigido en la Directiva 2007/58/CE del Parlamento y del Consejo de 23 de octubre de 2007 por la que se modifican la Directiva 91/440/CEE del Consejo, sobre el desarrollo de los ferrocarriles comunitarios, y la Directiva 2001/14/CE, relativa a la adjudicación de la capacidad de infraestructura ferroviaria y la aplicación de cánones por su utilización; directiva cuya incorporación al derecho interno español es obligado se produzca antes del 4 de junio de 2009, fecha límite para su transposición.»

MOTIVACIÓN

Mejora técnica.

Por la transposición de la Directiva 2007/58/CE del Parlamento y del Consejo de 23 de octubre de 2007 por

la que se modifican la Directiva 91/440/CEE del Consejo, sobre el desarrollo de los ferrocarriles comunitarios, y la Directiva 2001/14/CE, relativa a la adjudicación de la capacidad de infraestructura ferroviaria y la aplicación de cánones por su utilización.

ENMIENDA NÚM. 125

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario
Socialista

Al artículo 2, apartado 2

De modificación.

Se propone la modificación del apartado 2 del artículo 2, que quedaría con la siguiente redacción:

«2. El contrato de transporte terrestre de mercancías se regirá por los Tratados internacionales vigentes en España de acuerdo con su ámbito respectivo, las normas de la Unión Europea y las disposiciones de esta ley. En lo no previsto serán de aplicación las normas relativas a la contratación mercantil.»

MOTIVACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 126

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario
Socialista

Al artículo 16, apartado 3

De adición.

Se propone la adición de un nuevo apartado 3 al artículo 16, con la siguiente redacción:

«3. A los efectos de lo dispuesto en la normativa reguladora del trabajo autónomo, el contrato de transporte continuado celebrado con un trabajador autónomo económicamente dependiente deberá celebrarse por escrito y de conformidad con dicha normativa.»

MOTIVACIÓN

En concordancia con la Ley 20/2007, de 11 de julio, del Estatuto del Trabajo Autónomo.

ENMIENDA NÚM. 127

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario
Socialista

Al artículo 20, apartado 3

De modificación.

Se propone la modificación del apartado 3 del artículo 20, que tendrá la siguiente redacción:

«3. No obstante lo dispuesto en los apartados anteriores, en los servicios de paquetería y cualesquiera otros similares que impliquen la recogida o reparto de envíos de mercancías consistentes en un reducido número de bultos que puedan ser fácilmente manipulados por una persona sin otra ayuda que las máquinas o herramientas que lleve a bordo el vehículo utilizado, las operaciones de carga y descarga, salvo que se pacte otra cosa, serán por cuenta del porteador.

En esta clase de servicios, la estiba y desestiba de las mercancías corresponderán, en todo caso, al porteador. El porteador soportará las consecuencias de los daños causados en las operaciones que le corresponda realizar.»

MOTIVACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 128

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario
Socialista

Al artículo 38

De modificación.

Se propone la modificación del artículo 38, que tendrá la siguiente redacción:

«Artículo 38. Revisión del precio del transporte por carretera en función de la variación del precio del gasóleo.

1. En los transportes por carretera, salvo que otra cosa se hubiera pactado expresamente por escrito, cuando el precio del gasóleo hubiese aumentado entre el día de celebración del contrato y el momento de realizarse el transporte, el porteador podrá incrementar en su factura el precio inicialmente pactado en la cuantía que resulte de aplicar los criterios o fórmulas que, en cada momento, tenga establecidos la Administración en las correspondientes condiciones generales de contratación del transporte de mercancías por carretera.

Dichos criterios o fórmulas deberán basarse en la repercusión que la partida de gasóleo tenga sobre la estructura de costes de los vehículos de transporte de mercancías.

2. De la misma manera, el obligado al pago del transporte podrá exigir una reducción equivalente del precio inicialmente pactado cuando el precio del gasóleo se hubiese reducido entre la fecha de celebración del contrato y la de realización efectiva del transporte.

3. Los criterios o fórmulas señalados serán de aplicación automática siempre que el precio del gasóleo hubiera experimentado una variación igual o superior al 5 por ciento, salvo que, expresamente y por escrito, se hubiera pactado otra cosa distinta previa o simultáneamente a la celebración del contrato.

Salvo pacto en contrario, en los contratos de duración continuada se aplicarán de forma automática los incrementos o reducciones determinados por la aplicación de los anteriores criterios o fórmulas con carácter trimestral en relación con el precio inicialmente pactado, sea cual fuere el porcentaje en que hubiese variado el precio del gasóleo.

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

MOTIVACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 129

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario
Socialista

A la disposición final (nueva)

De adición.

Se propone la adición de una nueva disposición final, que tendrá la siguiente redacción:

«Disposición final (nueva). Modificación de la Ley 20/2007, de 11 de julio, del Estatuto del Trabajo Autónomo.»

El segundo párrafo de la disposición transitoria tercera de la Ley 20/2007, de 11 de julio, del Estatuto del trabajo autónomo, queda redactado como sigue:

«El trabajador autónomo en el que concurra la circunstancia de ser económicamente dependiente en el supuesto al que se refiere la disposición adicional undécima y en el supuesto del agente de seguros, deberá comunicarlo al cliente respecto al que adquiera esta condición, en el plazo comprendido desde la entrada en vigor de la presente Ley hasta un año después de la entrada en vigor de las citadas disposiciones reglamentarias.»

MOTIVACIÓN

Mejora técnica para la adaptación de contratos de los trabajadores autónomos económicamente dependientes en los sectores referidos.

ENMIENDA NÚM. 130

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario
Socialista

A la disposición adicional quinta

De modificación.

Se propone la modificación de la disposición adicional quinta, que tendrá la siguiente redacción:

«Disposición final quinta. Modificación de la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario.

Uno. La letra e) del artículo 90.2 de la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario, queda redactada como sigue:

e) Viajar sin título de transporte o con título que resulte insuficiente en función de las características del viaje y condiciones generales de contratación establecidas que sean de aplicación, así como el uso indebido del título que se posea o viajar en lugares distintos de los habilitados para los viajeros.

Dos. Se propone la adición de una nueva disposición adicional décima en la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario con la siguiente redacción:

“Disposición adicional décima de la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario. Servicios internacionales de transporte ferroviario de viajeros. Acuerdos marco.

1. A partir del 1 de enero de 2010 las empresas ferroviarias tendrán libre acceso a la Red Ferroviaria de Interés General para la explotación de servicios internacionales de transporte de viajeros. Para la realización de dichos servicios de transporte será preciso haber obtenido la correspondiente licencia de empresa ferroviaria otorgada por la autoridad competente de un Estado miembro de la Unión Europea. A dicho efecto se entiende por servicio internacional de transporte de viajeros, el servicio de transporte de viajeros en el que el tren cruce al menos una vez la frontera de España y cuyo principal objeto sea transportar viajeros entre estaciones situadas en Estados miembros distintos; el tren podrá formarse y/o dividirse, y las distintas partes que lo constituyan podrán tener procedencias y destinos diferentes, siempre que todos los coches crucen al menos una frontera. Se entiende por tránsito el paso a través del territorio español que se efectúa sin que se recojan o dejen viajeros y/o sin que haya carga o descarga de mercancías en el mismo.

A partir de la indicada fecha no será aplicable al transporte internacional de viajeros el régimen sobre gestión del transporte ferroviario de viajeros establecido en la disposición transitoria tercera de esta Ley.

Durante la realización de los servicios internacionales de transporte de viajeros las empresas ferroviarias podrán recoger y dejar viajeros en cualquiera de las estaciones situadas en la citada Red en las condiciones que se indican a continuación:

a) Que el Comité de Regulación Ferroviaria, a petición de las autoridades competentes o de las entidades ferroviarias interesadas haya determinado previamente que el principal objeto del servicio internacional de transporte ferroviario de viajeros que se pretenda llevar a efecto es transportar viajeros entre estaciones españolas y las de otros Estados miembros de la Unión Europea.

b) Asimismo, el Comité de Regulación Ferroviaria determinará, previamente, si el equilibrio económico de un contrato de servicio público ferroviario preexistente puede verse comprometido cuando las estaciones españolas en que se pretenda tomar y dejar viajeros estén afectadas por la realización del servicio internacional de transporte ferroviario de viajeros proyectado.

A tal fin, el Comité de Regulación Ferroviaria, a petición previa del órgano que haya adjudicado el contrato de servicio público, de cualquier otra autoridad competente interesada que tenga derecho a limitar el acceso, del administrador de la infraestructura ferroviaria, o de la empresa ferroviaria que ejecute el contrato de servicio público, efectuará un análisis económico objetivo y de criterios predefinidos.

Las autoridades competentes y las empresas ferroviarias que presten los servicios públicos deberán facilitar al Comité de Regulación Ferroviaria la información suficiente para tomar una decisión.

El Comité estudiará la información facilitada, consultará a todas las partes interesadas y les comunicará su decisión motivada en un plazo de dos meses a partir de la recepción de toda la información pertinente. El Comité expondrá los motivos de su decisión y precisará dentro de qué plazo y bajo qué condiciones las autoridades competentes, el administrador de infraestructuras ferroviarias, la empresa ferroviaria que ejecute el contrato de servicio público, o la empresa ferroviaria que solicite el acceso, podrán solicitar una revisión de dicha decisión. La decisión tendrá eficacia ejecutiva, y podrá ser recurrida ante la jurisdicción contencioso administrativa sin perjuicio del derecho a interponer recurso de reposición.

El candidato que se proponga solicitar una capacidad de infraestructura con el fin de explotar un servicio internacional de transporte de viajeros informará al administrador de infraestructuras ferroviarias y al Comité de Regulación Ferroviaria.

Con el fin de permitir la evaluación de la finalidad del servicio internacional de transporte de viajeros entre estaciones situadas en distintos Estados miembros, así como el impacto económico potencial en los contratos de servicio público en vigor, el Comité de Regulación Ferroviaria velará por que se informe a la autoridad competente que haya adjudicado un servicio de transporte de viajeros por ferrocarril definido en un contrato de servicio público, a cualquier otra autoridad competente interesada que tenga derecho a limitar el acceso y a las empresas ferroviarias que ejecuten el contrato de servicio público en el trayecto del citado servicio internacional de transporte de viajeros.

2. Las empresas ferroviarias que deseen realizar transporte internacional de viajeros por ferrocarril a partir del 1 de enero de 2010 podrán solicitar al Ministerio de Fomento, desde el día siguiente al de publicación de esta disposición en el Boletín Oficial del Estado, la solicitud de licencia ferroviaria acompañando a tal efecto la documentación justificativa pertinente.

3. Vigencia de los acuerdos marco entre el administrador de infraestructuras ferroviarias y los candidatos:

a) En principio, los acuerdos marco tendrán una vigencia de cinco años, renovable por períodos iguales a la vigencia inicial. En casos concretos podrá acordar-

se un período mayor o más breve. Todo período superior a cinco años estará justificado por la existencia de contratos comerciales, inversiones especializadas o riesgos.

b) En el caso de los servicios que utilicen una infraestructura especializada que requiera inversiones de gran magnitud y a largo plazo, debidamente justificadas por el candidato, los acuerdos marco podrán tener un período de vigencia de 15 años.

c) Será posible un período de vigencia superior a 15 años sólo en casos excepcionales y, en concreto, en caso de inversiones de gran magnitud y a largo plazo, y especialmente cuando éstas sean objeto de compromisos contractuales que incluyan un plan de amortización plurianual. En dicho caso, las necesidades del candidato podrán requerir que se definan con precisión las características de la capacidad -con inclusión de las frecuencias, el volumen y la calidad de las franjas ferroviarias- que se adjudicarán al candidato durante la vigencia del acuerdo marco. En el caso de infraestructuras congestionadas, el administrador de infraestructuras ferroviarias podrá reducir la capacidad reservada cuando, en un período de al menos un mes, ésta haya sido utilizada por debajo de la cuota asignada al candidato.

d) No obstante lo anterior, a partir del 1 de enero de 2010 se podrá elaborar un contrato marco inicial con una vigencia de cinco años, renovable una vez, en función de las características de capacidad que utilicen los candidatos que exploten los servicios antes del 1 de enero de 2010, a fin de tener en cuenta las inversiones particulares o la existencia de contratos comerciales.

4. Las resoluciones que, en el marco de lo establecido anteriormente, sean dictadas por el Comité de Regulación Ferroviaria tendrán eficacia ejecutiva y serán vinculantes para las entidades que actúen en el ámbito ferroviario, siendo las mismas directamente recurribles ante la jurisdicción contencioso administrativa”.

Tres. Se modifica la disposición transitoria segunda de la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario, con la siguiente redacción:

“Podrán obtener, con arreglo a esta ley, asignación de capacidad de infraestructura, los candidatos nacionales de otros países de la Unión Europea que deseen prestar servicios de transporte ferroviario en España.

En todo caso, las previsiones de esta Ley resultarán de aplicación a los referidos candidatos en la fecha en la que expire el plazo para que los Estados miembros de la Unión Europea liberalicen, con arreglo a las directivas comunitarias, cada tipo de servicio.

Se reconoce, asimismo, el derecho de acceso a la Red Ferroviaria de interés General a las empresas ferro-

viarias que presten servicios de transporte internacional combinado de mercancías.”»

MOTIVACIÓN

Mejora técnica.

A la Mesa de la Comisión de Justicia

Don Josep Antoni Duran i Lleida, en su calidad de Portavoz del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió) y de acuerdo con lo establecido en el artículo 110 y siguientes del Reglamento de la Cámara, presenta las siguientes enmiendas al Proyecto de Ley del contrato de transporte terrestre de mercancías.

Palacio del Congreso de los Diputados, 10 de marzo de 2009.—**Josep Antoni Duran i Lleida**, Portavoz del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió).

ENMIENDA NÚM. 131

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)**

A los efectos de modificar el apartado 2 del artículo 5 del referido texto.

Redacción que se propone:

«Artículo 5. Apartado 2. Contratación del transporte en nombre propio.

2. Los empresarios transportistas, las cooperativas de trabajo asociado al transporte, las cooperativas de transportistas y sociedades de comercialización, sólo podrán contratar en nombre propio.»

JUSTIFICACIÓN

La contratación en nombre propio impuesta a determinados intermediarios del transporte (operadores y agencias de transporte, transitarios, almacenistas distribuidores, operadores logísticos y cualesquiera otros que contraten habitualmente transportes o intermedien habitualmente en su contratación), supone introducir un factor de rigidez en el mercado de la intermediación en el transporte totalmente inapropiado e inconciliable con la liberación que conviene implantar en la prestación de esta clase de servicios. Tienen que ser los propios interesados (cargadores, intermediarios y, en su caso, transportistas) quienes en uso de la libertad de contratación que proclama el artículo 1255 del Código Civil decidan si el intermedia-

rio ha de contratar o no el transporte en nombre propio, es decir en régimen de representación indirecta (en nombre propio y por cuenta del cliente) o en régimen de representación directa (en nombre y por cuenta del cliente). Esta rigidez o imposición legal comporta indiscutibles repercusiones en el coste de los servicios, especialmente en lo que atañe a seguros, litigios etc., dado el aumento de responsabilidades que implica para los intermediarios, ya que a su propia responsabilidad como intermediarios habrá que añadir la que se les asigna como porteadores.

ENMIENDA NÚM. 132

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)**

A los efectos de modificar el apartado 2 del artículo 6 del referido texto.

Redacción que se propone:

«Artículo 6. Apartado 2. Responsabilidad de los porteadores efectivos.

2. Cuando el porteador que haya contratado directamente con el cargador contrate la realización efectiva de la totalidad o una parte del transporte a otro porteador, quedará obligado frente a éste como cargador conforme a lo dispuesto en esta Ley y en el contrato que con él haya celebrado.

El porteador efectivo únicamente quedará obligado como tal frente al porteador y el destinatario, en virtud del contrato que con aquél haya celebrado.

El cargador efectivo no tendrá acción contra el porteador efectivo, ni éste contra aquél, por razón del contrato que el primero de ellos celebró con el primer porteador.»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

La posibilidad de ejercitar la acción debe derivarse de un contrato, y teniendo en cuenta que el porteador efectivo ha sido contratado por el anterior porteador en la cadena de subcontratación, solamente debe responder o tiene la posibilidad de ejercitar la acción frente a él.

ENMIENDA NÚM. 133

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)**

A los efectos de modificar el apartado 2 del artículo 7 del referido texto.

Redacción que se propone:

«Artículo 7. Apartado 2. Bultos y envíos.

2. Se considera un envío, expedición o remesa la mercancía que el cargador entregue simultáneamente al porteador para su transporte y entrega a un único destinatario.»

JUSTIFICACIÓN

Se estima que el término propuesto es el tradicional tanto en la práctica, como desde el punto de vista teórico. Con esta adición no solo se consigue una mayor precisión, sino que aporta una mayor seguridad jurídica en la interpretación de la norma.

ENMIENDA NÚM. 134

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)**

A los efectos de adicionar un nuevo párrafo al artículo 9 del referido texto.

Redacción que se propone:

«Artículo 9. Nuevo párrafo. Transporte contratado en el marco de una operación logística.

Se entenderá que quedan incluidas en el marco de la operación logística, y que por lo tanto se rigen por esta ley, la actividad de almacenaje y distribución que tenga por objeto recibir, en virtud de un contrato de depósito y en locales adecuados de los que disponga el depositario, bienes o mercancías ajenos, efectuando, respecto de ellos, operaciones de ruptura de cargas, almacenaje, custodia, manipulación, administración, control de existencias, preparación de pedidos o cualesquiera otras que hubieran sido convenidas para su posterior distribución, en virtud de un contrato de transporte.»

JUSTIFICACIÓN

Realmente, no hay una definición legal de «operación logística», por lo que debido a la indeterminación del concepto, puede no aplicarse el régimen de responsabilidad contenido en el Proyecto, a actividades que debieran estar incluidas. Al mismo tiempo, se estima que sería conveniente que lo dispuesto en el Proyecto se aplique no sólo al transporte, sino también a aquellos contratos en los que lo convenido es un contrato complejo en el que además del transporte, el operador logístico además del transporte se compromete a realizar actividades tanto de manipulación y clasificación de las mercancías, como las propias del contrato de depósito y almacenaje.

ENMIENDA NÚM. 135

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)**

A los efectos de adicionar una nueva letra m) al apartado 1 del artículo 10 del referido texto.

Redacción que se propone:

«Artículo 10. Apartado 1. Letra m) (nueva). Contenido de la carta de porte.

m) Valor de las mercancías e importe del seguro complementario, de acuerdo con lo que dispone el apartado 1 del artículo 61.»

JUSTIFICACIÓN

La declaración de valor de las mercancías debe expresarse de forma clara e inequívoca en la carta de porte. A pesar de estar regulada en el artículo 61, debe incluirse en este artículo como uno de los elementos de la carta de porte, junto con el importe del seguro complementario para obtener el precio final del transporte.

ENMIENDA NÚM. 136

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)**

A los efectos de adicionar una nueva letra m) al apartado 1 del artículo 10 del referido texto.

Redacción que se propone:

«Artículo 10. Apartado 1. Letra m) (nueva). Contenido de la carta de porte.

m) Instrucciones exigidas para las formalidades de aduana y cualquier otro trámite administrativo relativo a la mercancía.»

JUSTIFICACIÓN

La redacción del artículo 10 reproduce parcialmente el contenido del artículo 60 de la Convención CMR que regula el contenido mínimo de la carta de porte. Se propone añadir, en idénticos términos a lo establecido por el artículo 6.1.j) CMR, habida cuenta que el ámbito de aplicación de la Ley de contrato de transporte, también afecta al transporte internacional (artículo 1.2) en cuanto tengan origen o destino en territorio español. En el mismo sentido puede verse el Apartado 408 (1).11 del Código de Comercio alemán respecto a la «frachtbrief» o nota de consignación. Debe tenerse en cuenta además, que existe una ingente normativa que de forma colateral afecta al transporte, que viene contenida en leyes sectoriales que regulan el tratamiento de la cadena de producción de ciertas mercancías, incluido el control de su transporte.

ENMIENDA NÚM. 137

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)**

A los efectos de adicionar una nueva letra m) al apartado 1 del artículo 10 del referido texto.

Redacción que se propone:

«Artículo 10. Apartado 1. Letra m) (nueva). Contenido de la carta de porte.

m) En su caso valor declarado de la mercancía y la suma que represente el interés especial en la entrega.»

JUSTIFICACIÓN

En coherencia con el artículo 6.2 de la Convención CMR y con el propio artículo 61 del Proyecto de Ley.

ENMIENDA NÚM. 138**FIRMANTE:****Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)**

A los efectos de adicionar una nuevo apartado 2 al artículo 10 del referido texto, renumerando los apartados siguientes.

Redacción que se propone:

«Artículo 10. Apartado 2 (nuevo). Contenido de la carta de porte.

En su caso, la carta de porte debe contener además las indicaciones siguientes:

- a) Mención expresa de prohibición de transbordo.
- b) Gastos que el remitente toma a su cargo.
- c) Suma del reembolso a percibir en el momento de la entrega de la mercancía.
- d) El valor declarado de la mercancía y la suma que representa el interés especial en la entrega.
- e) Instrucciones del remitente al transportista concernientes al seguro de las mercancías.
- f) Plazo convenido en el que el transporte ha de ser efectuado.
- g) Lista de documentos entregados al transportista.»

JUSTIFICACIÓN

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 14, la carta de porte constituye la prueba privilegiada «iuris tantum» de las condiciones contractuales pactadas entre las partes, por lo que se propone la copia literal del artículo 6.2 CMR, en cuanto dispone de forma imperativa, que en caso de existir las estipulaciones voluntarias que se mocionan en el artículo 6.2 (en particular el valor declarado de la mercancía, la suma que representa el interés especial en la entrega, o las instrucciones concernientes al seguro), estas deberán constar por escrito en la carta de porte, lo que viene a significar que se entenderá que no existe declaración de valor, declaración de especial interés en la entrega, ni obligación de aseguramiento, cuando no figuren estas circunstancias en la carta de porte, salvo que el cargador acredite su existencia mediante cualquier otro medio de prueba válido en derecho.

ENMIENDA NÚM. 139**FIRMANTE:****Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)**

A los efectos de adicionar una nuevo apartado 6 al artículo 10 del referido texto.

Redacción que se propone:

«Artículo 10. Apartado 6 (nuevo). Contenido de la carta de porte.

El cargador responde de todos los gastos y perjuicios que sufra el transportista por causa de inexactitud e insuficiencia en las indicaciones mencionadas en los párrafos 1 y 2 de este precepto, y en cualesquiera otras indicaciones o instrucciones dadas por él en relación con la expedición de la carta de porte o para su inclusión en ésta.»

JUSTIFICACIÓN

El artículo 70.1 de la Convención CMR establece la responsabilidad del cargador por todos los gastos y perjuicios que sufra el transportista por la omisión de dichos datos en la carta de porte, por lo que se propone su inclusión en el Proyecto de Ley.

ENMIENDA NÚM. 140**FIRMANTE:****Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)**

A los efectos de adicionar una nuevo apartado 6 al artículo 10 del referido texto.

Redacción que se propone:

«Artículo 10. Apartado 6 (nuevo). Contenido de la carta de porte.

6. En todo caso, el cargador, o quien haga entrega de las mercancías al porteador, responderá de los daños y perjuicios que sufra el porteador por causa de inexactitud o insuficiencia de las indicaciones citadas en los párrafos b), d), e), f), g), h), i) y j), así como de los errores u omisiones referentes a las cláusulas sobre gastos que el remitente toma a su cargo, suma del reembolso a percibir en el momento de la entrega de la mercancía, valor declarado de la mercancía y la suma que representa el interés especial en la entrega, instrucciones del remitente al transportista concernientes al seguro de la mercancía y la lista de documentos entregados al transportista.»

JUSTIFICACIÓN

La adición propuesta es coherente con el artículo 7.1 de la Convención CMR. En este sentido es preciso recordar que el CMR además de ser aplicación directa al transporte internacional, debemos llamar la atención

sobre la tendencia-alentada por el IRU (Documentos SII/1859 y SII/1861, ambos de 10 de mayo de 1994, el primero dirigido a los Estados miembros de la Unión Europea e instancias competentes de la UE, el segundo dirigido a los Estados adheridos a la CMR como España, de que los países de la UE, adopten las reglas CMR para su transporte nacional, por razones de actualización, uniformidad jurídica y dotar a la figura del cobotaje unas reglas comunes a todos los países.

ENMIENDA NÚM. 141

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)

A los efectos de modificar el apartado 2 del artículo 14 del referido texto.

Redacción que se propone:

«Artículo 14. Apartado 2. Fuerza probatoria de la carta de porte.

2. En ausencia de anotación en la carta de porte, o en documento separado firmado por el porteador y el remitente o expedidor, de las reservas motivadas del transportista, se presumirá que la mercancía y su embalaje estarán en buen estado a aparente en el momento en que el transportista se hizo cargo de la mercancía, y que el número de los paquetes, así como sus marcas y números, estarán conformes a los mencionados en la carta de porte.»

JUSTIFICACIÓN

Si como indica la Exposición de Motivos del Proyecto de Ley, uno de los objetivos de la norma es adaptar en lo sustancial el derecho del contrato de transporte terrestre español al modelo que suponen los convenios internacionales, y en particular el Convenio de transporte internacional de mercancías por carretera (CMR), no se entiende que el Proyecto de Ley se aparte del tenor literal de la Convención CMR, e incluya la mención a la «reserva suficientemente motivada» que aporta mayor inseguridad jurídica en la interpretación de la norma.

En la práctica la persona que suele estar presente en el momento de la recepción de las mercancías es el conductor, que en muchas ocasiones no dispone de la información precisa para valorar el estado en que recibe la mercancía, por lo que la simple mención de que se recibe la mercancía en mal estado, debe servir como reserva formal, sin perjuicio que en su momento el transportista aporte las explicaciones oportunas.

Por otro lado, en la redacción del Proyecto no quedan definidas de una forma clara las partes a las que hace referencia este artículo.

ENMIENDA NÚM. 142

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)

A los efectos de modificar el apartado 1 del artículo 19 del referido texto.

Redacción que se propone:

«Artículo 19. Apartado 1. Entrega de las mercancías al porteador.

1. El cargador deberá entregar las mercancías al porteador en el lugar y en el tiempo pactados. En caso de incumplimiento, el cargador le indemnizará en cuantía equivalente al precio del transporte previsto, o bien le ofrecerá la realización de un transporte de similares características que se encuentre inmediatamente disponible, a elección del transportista.»

JUSTIFICACIÓN

En coherencia con lo dispuesto en el artículo 1.124 del Código Civil en relación con las obligaciones recíprocas, ha de ser la parte cumplidora en este caso el transportista, el que ha de disponer de la facultad de elección entre realizar un transporte de similares características u obtener una indemnización, habida cuenta que en la práctica es habitual que cuando se formaliza el contrato de transporte, el transportista suele tener previsto con otro cliente el retorno de las mercancías para disminuir los costes de explotación, y si se cambia el destino de la expedición puede ocurrir que al transportista no le compense el transporte en los términos pactados, por que no tenga posibilidad de contratar un viaje de retorno.

ENMIENDA NÚM. 143

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)

A los efectos de modificar el apartado 2 del artículo 19 del referido texto.

Redacción que se propone:

«Artículo 19. Apartado 2. Entrega de las mercancías al porteador.

2. Si el cargador solo entrega al porteador una parte de las mercancías deberá, sin perjuicio del pago del precio del transporte de esa parte, abonarle una indemnización igual al precio del transporte de la mercancía no entregada, o bien ofrecerle la inmediata realización de otro transporte de similares características al inicialmente convenido para la mercancía no entregada.»

JUSTIFICACIÓN

La enmienda obedece exclusivamente a mejorar la redacción favoreciendo la comprensión del precepto.

ENMIENDA NÚM. 144

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)**

A los efectos de modificar el apartado 1 del artículo 20 del referido texto.

Redacción que se propone:

«Artículo 20. Apartado 1. Sujetos obligados a realizar la carga y descarga.

1. Las operaciones de carga de las mercancías a bordo de los vehículos, así como las de descarga de éstos, serán por cuenta, respectivamente, del cargador y del destinatario, salvo que expresamente se asuman estas operaciones por el porteador efectivo antes de la efectiva presentación del vehículo para su carga o descarga. Igual régimen será de aplicación respecto de la estiba y desestiba de las mercancías.»

JUSTIFICACIÓN

Se estima que la excepción al criterio general establecido para la realización de las operaciones de carga y descarga, constituye una obligación que debe asumir el porteador efectivo si así lo pacta, sin que esta voluntad pueda ser reemplazada por otra ajena a quien va a quedar obligado a la realización material de estas operaciones.

ENMIENDA NÚM. 145

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)**

A los efectos de modificar el apartado 3 del artículo 20 del referido texto.

Redacción que se propone:

«Artículo 20. Apartado 3. Sujetos obligados a realizar la carga y descarga.

3. No obstante lo dispuesto en los apartados anteriores, en los servicios de carga fraccionada, las operaciones de carga y descarga, salvo que se pacte otra cosa, serán por cuenta del porteador ... (resto igual).»

JUSTIFICACIÓN

Dada la subjetividad que entraña el concepto «los servicios de paquetería y cualesquiera otros similares que impliquen la recogida o reparto de pequeños envíos de mercancías», para aportar seguridad jurídica conviene mantener la actual regulación contenida en la LOTT y en la O.M. Condiciones Generales de Contratación, cuando señala que corresponde la carga y descarga al transportista de carga fraccionada, que es definida en el artículo 6 de la citada Orden Ministerial como aquellos transportes para los que 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.

ENMIENDA NÚM. 146

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)**

A los efectos de modificar el apartado 3 del artículo 21 del referido texto.

Redacción que se propone:

«Artículo 21. Apartado 3. Acondicionamiento e identificación de las mercancías.

3. El cargador responderá ante el porteador de los daños a personas, al material de transporte o a otras mercancías, así como de los gastos ocasionados por defectos en el embalaje de las mercancías.»

JUSTIFICACIÓN

El cargador debe ser en todo caso responsable de los daños que sufran las mercancías por defectos en el embalaje, a pesar de que estos fueran « manifiestos » y conocidos por el transportista, habida cuenta que es responsabilidad del cargador el adecuado embalaje de las mercancías para su transporte, por cuanto además es quien mejor conoce la naturaleza de la mercancía que entrega al transportista.

ENMIENDA (ALTERNATIVA) NÚM. 147

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)**

A los efectos de modificar el apartado 3 del artículo 21 del referido texto.

Redacción que se propone:

«Artículo 21. Apartado 3. Acondicionamiento e identificación de las mercancías.

3. El cargador responderá ante el porteador de los daños a personas, al material de transporte o a otras mercancías, así como de los gastos ocasionados por defectos en el embalaje de las mercancías, a menos que tales defectos sean manifiestos y ya conocidos por el porteador en el momento de hacerse cargo de las mercancías y no haya hecho las oportunas reservas.»

JUSTIFICACIÓN

Se considera que sólo se puede responsabilizar al transportista cuando haya podido comprobar el embalaje de la mercancía, puesto que es práctica habitual en muchos almacenes y centros logísticos, que con motivo de la seguridad de la mercancía y de los propios conductores, no se le permita al conductor acceder al muelle de carga, o que en todo caso sólo pueda comprobar el embalaje de los bultos que estén dispuestos al final de la caja del camión, sin posibilidad de acceder al resto de bultos.

ENMIENDA NÚM. 148

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)**

A los efectos de modificar el apartado 1 del artículo 22 del referido texto.

Redacción que se propone:

«Artículo 22. Apartado 1. Paralizaciones.

1. Cuando el vehículo haya de esperar un plazo superior a dos horas hasta que se concluya su carga y estiba o desestiba, el porteador podrá exigir al cargador, al expedidor y al destinatario, que responderán solidariamente, una indemnización en concepto de paralización.»

JUSTIFICACIÓN

Para evitar contradicciones con lo dispuesto en el artículo 22.4 LOTT (en redacción dada por la Ley 29/2003 de 8 de octubre), en concordancia con dicho precepto, habría que indicar expresamente que tanto el expedidor como el destinatario, serán responsables solidarios junto con el cargador, del pago de la indemnización por la paralización del camión por ellos provocada.

ENMIENDA NÚM. 149

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)**

A los efectos de modificar el apartado 3 del artículo 22 del referido texto.

Redacción que se propone:

«Artículo 22. Apartado 3. Paralizaciones.

3. Salvo que se haya pactado expresamente una indemnización superior para este supuesto, la paralización del vehículo por causas no imputables al porteador, incluidas las operaciones de carga y descarga, dará lugar a una indemnización en cuantía equivalente al Indicador Público de Renta de Efectos Múltiples/día multiplicado por 2 por cada hora o fracción de paralización, sin que se tengan en cuenta las dos primeras horas ni se computen más de diez horas diarias por este concepto. Cuando la paralización del vehículo fuese superior a un día el segundo día será indemnizado en cuantía equivalente a la señalada para el primer día incrementada en un 25 por ciento. Cuando la paralización del vehículo fuese superior a dos días, el tercer día y siguientes serán indemnizados en cuantía equivalente a la señalada para el primer día incrementada en un 50 por ciento.»

JUSTIFICACIÓN

El Proyecto omite el 25 por ciento de incremento en la cuantía de las paralizaciones el segundo día. Con ello se ajusta a la fórmula tal como fue establecida en el acuerdo del 11 de junio entre las asociaciones del Comité y el Gobierno, sin el añadido que se produjo en el acuerdo con los cargadores, también firmado por la Ministra de Fomento en representación del Gobierno, que aunque se firmó el mismo día, se redactó después que el anterior. A diferencia de otros supuestos, como el cálculo del plazo de pago, en que se ha preferido la fórmula acordada con los cargadores.

ENMIENDA NÚM. 150**FIRMANTE:**

**Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)**

A los efectos de modificar el artículo 27 del referido texto.

Redacción que se propone:

«Artículo 27. Rechazo de bultos.

El porteador podrá rechazar los bultos que se presenten mal acondicionados o identificados para el transporte, que no vayan acompañados de la documentación necesaria o cuya naturaleza o características no coincidan con las declaradas por el cargador. El porteador comunicará inmediatamente al cargador este rechazo, y si la causa del mismo fuese el mal acondicionamiento o embalaje y el cargador insistiese en el envío, el porteador podrá realizarlo quedando exento de toda responsabilidad si hiciere constar en la carta de porte su oposición.»

JUSTIFICACIÓN

Se trata de una previsión contenida para el transporte ferroviario, en el artículo 356 del Código de Comercio, y es una circunstancia que se produce con mucha frecuencia también el terrestre, por lo que parece necesario contemplarla con carácter general para todos los transportes regulados por este Proyecto de Ley.

ENMIENDA NÚM. 151

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)**

A los efectos de suprimir el artículo 28 del referido texto.

JUSTIFICACIÓN

La utilización del término «custodia», no utilizado en la regulación actual del contrato de transporte, eleva la responsabilidad exigida al transportista, al equiparlo con las obligaciones contenidas para las Compañías de almacenes generales de depósitos (artículo 193 del Código de Comercio). Esta equiparación impone en la práctica la instauración de la responsabilidad objetiva del transportista prescindiendo del elemento de dolo o culpa contemplados en nuestro ordenamiento jurídico (artículos 1.101 y 1.104 del C.Civil y concordantes).

ENMIENDA (ALTERNATIVA) NÚM. 152**FIRMANTE:**

**Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)**

A los efectos de adicionar un nuevo apartado 4 al artículo 28 del referido texto.

Redacción que se propone:

«Artículo 28. Apartado 4 (nuevo). Custodia y transporte.

4. Serán de cuenta y riesgo del cargador todos los daños y menoscabos que experimenten los géneros durante el transporte, por caso fortuito, fuerza mayor o naturaleza y vicio propio de las cosas.»

JUSTIFICACIÓN

Incluirse el concepto previsto en el artículo 361 del Código de Comercio.

ENMIENDA NÚM. 153**FIRMANTE:****Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)**

A los efectos de modificar la letra a) del apartado 1 del artículo 30 del referido texto.

Redacción que se propone:

«Artículo 30. Apartado 1. Letra a). Ejercicio y extinción del derecho de disposición.

a) El cargador o el destinatario debe presentar al porteador el primer ejemplar de la carta de porte, en el que constarán las nuevas instrucciones, y resarcirle de los gastos y daños que se ocasionen por la ejecución de tales instrucciones. El porteador podrá requerir del cargador tanto la restitución de los gastos ocasionados en el cumplimiento de las instrucciones, como una retribución justa: además de supeditar ese cumplimiento a la percepción de un anticipo.»

JUSTIFICACIÓN

Este precepto toma como referencia el artículo 12 de la Convención CMR, contemplando únicamente la posibilidad de resarcimiento de gastos y daños que se ocasionen al transportista por la ejecución de las instrucciones. Sin embargo, no se tiene en cuenta el margen de beneficio que ha de tener toda operación comercial, o el lucro cesante que se le ocasiona (artículo 1106 Código Civil).

ENMIENDA NÚM. 154**FIRMANTE:****Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)**

A los efectos de modificar los apartados 1 y 2 del artículo 31 del referido texto.

Redacción que se propone:

«Artículo 31. Apartados 1 y 2. Impedimentos al transporte.

1. Si el transporte de las mercancías no puede llevarse a cabo en las condiciones que fija el contrato, el porteador lo comunicará fehacientemente al titular del derecho de disposición solicitándole instrucciones al respecto.

2. A falta de instrucciones, el porteador tomará aquellas medidas razonables y proporcionadas que considere adecuadas para el buen fin de la operación, incluida la de restituir las mercancías a su lugar de origen, depositarlas en almacén seguro previa comunicación al órgano judicial o Junta Arbitral de Transporte, o conducir las a su punto de destino en condiciones diferentes.»

JUSTIFICACIÓN

La adición al punto 1, resulta congruente con la trascendencia que el proyecto da a las instrucciones que, caso de impedimento, emita al porteador quien tiene el derecho de disposición sobre la mercancía, pues de que se den o no instrucciones los efectos serían radicalmente distintos. Luego, por seguridad en el tráfico mercantil, así como la certeza de los actos cuyos efectos pueden resultar gravosos para las partes afectadas, se deduce procedente demandar que las comunicaciones entre los afectados por el impedimento resulten fehacientes.

La referida al punto 2, parece necesaria para evitar la arbitrariedad, desproporcionalidad e inseguridad que supondría otorgar privilegios unilaterales sin que se verifique por la autoridad judicial o Juntas Arbitrales de Transportes la existencia real del impedimento que tan privilegiados efectos comporta.

ENMIENDA NÚM. 155**FIRMANTE:****Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)**

A los efectos de modificar el apartado 3 del artículo 32 del referido texto.

Redacción que se propone:

«Artículo 32. Apartado 3. Riesgo de pérdida o daño de las mercancías.

3. El porteador podrá solicitar ante el órgano judicial o la Junta Arbitral del Transporte competente el depósito y la venta de la mercancía sin esperar instrucciones, cuando así lo justifique la naturaleza o el estado de la mercancía. El producto de dicha venta quedará a disposición de quien corresponda, previa deducción del precio del transporte y de los gastos ocasionados.»

JUSTIFICACIÓN

El procedimiento correcto consiste en que el porteador solicite primero el depósito de las mercancías al órgano judicial o la Junta Arbitral del Transporte y en segundo lugar solicite su venta.

ENMIENDA NÚM. 156

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)**

A los efectos de modificar el apartado 1 del artículo 34 del referido texto.

Redacción que se propone:

«Artículo 34. Apartado 1. Estado de las mercancías en el momento de la entrega al destinatario.

Fuera de los supuestos de daño o menoscabo por caso fortuito, fuerza mayor o naturaleza y vicio propio de las cosas la mercancía transportada deberá ser entregada al destinatario en el mismo estado en que se hallaba al ser recibida por el porteador, sin pérdida ni menoscabo alguno, atendiendo a las condiciones y a la descripción de la misma que resultan de la carta de porte.»

JUSTIFICACIÓN

El precepto nuevamente impone una responsabilidad objetiva del transportista prescindiendo de los elementos de culpa y dolo. La redacción propuesta viene recogida en el Apartado 2.25 del Anexo A de la O.M. de Condiciones Generales de la Contratación.

ENMIENDA NÚM. 157

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)**

A los efectos de adicionar un nuevo párrafo al apartado 1 del artículo 36 del referido texto.

Redacción que se propone:

«Artículo 34. Apartado 1. Párrafo nuevo. Impedimentos a la entrega.

Si no fuera posible para el porteador solicitar nuevas instrucciones al cargador, o si dichas instrucciones no

fuera impartidas por éste en el plazo de dos horas, contadas desde que fueran solicitadas, el porteador podrá solicitar el depósito del envío por parte de la Junta Arbitral del Transporte que corresponda, o autoridad judicial competente, a disposición del cargador, sin perjuicio de tercero de mejor derecho, surtiendo este depósito los efectos de la entrega.»

JUSTIFICACIÓN

La redacción del artículo genera inseguridad jurídica para el transportista, considerando que debe hacerse la entrega cuando cesan los impedimentos del destinatario, sin establecer un periodo de gracia concreto tal y como hace la legislación actual que contempla un límite de dos horas para que le sean impartidas nuevas instrucciones por el cargador, transcurridas ese tiempo sin que le fueran impartidas instrucciones puede realizar el depósito del envío por la Junta Arbitral o por la autoridad judicial que corresponda surtiendo este depósito los efectos de la entrega.

ENMIENDA NÚM. 158

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)**

A los efectos de modificar el apartado 1 del artículo 36 del referido texto.

Redacción que se propone:

«Artículo 36. Apartado 1. Impedimentos a la entrega.

1. Cuando no se realice la entrega por no hallarse el destinatario en el domicilio indicado en la carta de porte, por no hacerse cargo de la mercancía en las condiciones establecidas en el contrato, por no realizar la descarga correspondiéndole hacerlo o por negarse a firmar el documento de entrega, el porteador lo hará saber de inmediato al cargador y, en todo caso, antes de las veinticuatro horas de surgido el impedimento aguardará sus instrucciones cuya comunicación no podrá demorarse más de veinticuatro horas desde el momento de su solicitud.»

JUSTIFICACIÓN

Tal como se establece en el artículo 32 la comunicación del impedimento debe comunicarse al cargador de inmediato, una vez surgido dicho impedimento, dado que el mismo conlleva que el porteador no puede

cumplir con su principal obligación contractual: la entrega de la mercancía al destinatario. Ante tan grave y fatal consecuencia, ajena a la voluntad del cargador y del porteador, no puede diferirse la ejecución pertinente del contrato al albur de lo que cualquiera de las partes pueda decidir en un plazo de diez días, que sería el aplicable de darse incorrección de plazo, conforme a lo establecido en el artículo 62 del Código de Comercio. La ejecución segura y rápida de los contratos mercantiles constituye una prioridad del tráfico mercantil protegida por el Ordenamiento jurídico, por lo que se proscribe todo acto o disposición que difieran el cumplimiento de las obligaciones mercantiles.

ENMIENDA NÚM. 159

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)

A los efectos de modificar el apartado 1 del artículo 39 del referido texto.

Redacción que se propone:

«Artículo 39. Apartado 1. Obligación de pago del precio y los gastos del transporte.

1. Cuando otra cosa no se haya pactado, el precio del transporte y los gastos exigibles en virtud de una operación de transporte deberán ser abonados una vez cumplida la obligación de transportar y entregar las mercancías al destinatario.»

JUSTIFICACIÓN

La entrega trasmite disposición, pero la disposición no supone entrega. Ello podría producir conflictos en su aplicación cuando la Ley lo que debe facilitar es el normal desarrollo de la actividad mercantil. La inclusión que se propone mantiene la identidad con la expresión utilizada en el proyectado artículo 2.1.

ENMIENDA NÚM. 160

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)

A los efectos de modificar el apartado 1 del artículo 39 del referido texto.

Redacción que se propone:

«Artículo 39. Apartado 1. Obligación de pago del precio y los gastos del transporte.

1. Cuando otra cosa no se haya pactado, el precio del transporte y los gastos exigibles en virtud de una operación de transporte deberán ser abonados una vez cumplida la obligación de transportar y puestas las mercancías a disposición del destinatario. Por excepción, en la contratación de servicios de paquetería o carga fraccionada, el precio y los gastos del transporte deberán abonarse en el momento de la entrega de la mercancía al porteador, salvo que se pacte otra cosa.»

JUSTIFICACIÓN

Se trata de acompañar el texto legal a la realidad del sector de la paquetería, en el que, sin perjuicio de la existencia de la modalidad «portes debidos», la modalidad «portes pagados» es práctica extendida.

ENMIENDA NÚM. 161

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)

A los efectos de modificar el artículo 40 del referido texto.

Redacción que se propone:

«Artículo 40. Enajenación de las mercancías por impago del precio del transporte.

1. Si llegadas las mercancías a destino, el destinatario en el caso de estar obligado a ello no pagase el precio u otros gastos ocasionados por el transporte, y transcurridos veinticuatro horas a partir del momento que surgió el impedimento, el porteador podrá solicitar el depósito de la mercancía al órgano judicial o al Junta Arbitral de Transporte y simultáneamente la enajenación de las mercancías necesarias.

2. El importe de dicha venta quedará a disposición quien corresponda, previa deducción del precio del transporte y de los gastos ocasionados.»

JUSTIFICACIÓN

La falta de concreción del obligado puede conllevar a una incorrecta interpretación que derivaría en conflicto y a su vez en un impedimento que conlleva retención de las mercancías por parte del porteador. Por ejemplo,

si no está concretado, el porteador podrá exigir el pago al destinatario o al cargador indistintamente. Todo ello se produce en un contexto donde abundan los contratos verbales acordados con el porteador en ruta.

Por otro lado, retener las mercancías durante un plazo máximo de 10 días a partir del momento en que se produce el impedimento hasta el que se solicita el depósito y la enajenación judicial, representa una contradicción con lo establecido con el artículo 61 Código de Comercio que prohíbe de todo acto o disposición que difieran el cumplimiento de las obligaciones mercantiles. Se considera un Plazo excesivo en relación a la rapidez y necesidad de los procesos actuales.

ENMIENDA NÚM. 162

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)**

A los efectos de adicionar un nuevo apartado 2 al artículo 40 del referido texto, renumerando los proyectados apartados 2 y 3, como apartados 3 y 4, respectivamente.

Redacción que se propone:

«Artículo 40. Apartado 2 (nuevo). Enajenación de las mercancías por impago del precio del transporte.

2. En el fletamento por tiempo, el porteador podrá retener o depositar judicialmente las mercancías por impago de fletes cuando pertenezcan al fletador. En caso de que sean propiedad de terceros que hubieren contratado el transporte con el fletador, el porteador sólo podrá retener o depositar las mercancías por el importe de los fletes que aquéllos adeuden todavía al fletador.»

JUSTIFICACIÓN

En aras a establecer una garantía eficaz para el cobro de los portes a favor del transportista, sería conveniente regular el derecho del transportista a retener la mercancía para asegurarse el cobro de los portes. Esta es la opción del artículo 288, del Proyecto de Ley General de Navegación Marítima, actualmente en tramitación parlamentaria, así como en derecho comparado, como el ordenamiento jurídico francés, portugués, alemán e italiano.

ENMIENDA NÚM. 163

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)**

A los efectos de adicionar un nuevo párrafo al artículo 41 del referido texto.

Redacción que se propone:

«Artículo 41. Párrafo nuevo. Demora en el pago del precio.

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

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

JUSTIFICACIÓN

En coherencia con lo regulado en la Orden FOM/2184/2008, de 23 de julio, por la que se modifica la cláusula 2.3 del Anexo A y la cláusula 2.4 del Anexo B de la Orden de 25 de abril de 1997, del Ministerio de Fomento, por la que se establecen las condiciones de contratación de los transportes de mercancías por carretera.

ENMIENDA NÚM. 164

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)**

A los efectos de modificar los apartados 1 y 2 del artículo 44 del referido texto.

Redacción que se propone:

«Artículo 44. Apartados 1 y 2. Depósito de las mercancías en los supuestos de impedimentos al transporte o a la entrega.

1. En los casos previstos en los artículos 31 y 36 de esta Ley, realizadas las comunicaciones previstas en dichos artículos y dentro de las veinticuatro horas siguientes de haberse producido el impedimento para la descarga de las mercancías, el porteador podrá constituir el depósito de la mercancía a través de los órganos

judiciales o de las Juntas Arbitrales de Transporte. Este depósito surtirá para el porteador los efectos de la entrega, considerándose terminado el transporte.

2. En cualquiera de los casos o impedimentos anteriores, el porteador podrá solicitar ante el órgano judicial o la Junta Arbitral del Transporte competente la enajenación de las mercancías, sin esperar instrucciones del que tiene derecho sobre aquéllas, si así lo justifican su naturaleza perecedera o el estado en que se encuentren o si los gastos de custodia son excesivos en relación con su valor. Cuando no se den tales circunstancias, el porteador sólo podrá solicitar la enajenación de las mercancías si en un plazo razonable no ha recibido de quien tiene el poder de disposición sobre aquéllas instrucciones en otro sentido cuya ejecución resulte proporcionada a las circunstancias del caso.»

JUSTIFICACIÓN

Por los principios de igualdad, de derecho a la tutela judicial efectiva de todas las partes implicadas en el conflicto o impedimento, de seguridad en el tráfico mercantil y por la rapidez y precisión en el cumplimiento de las obligaciones mercantiles: el depósito de las mercancías ante los impedimentos que surjan para su entrega al destinatario, debe efectuarse para su verificación y control a través de los órganos judiciales o de las Juntas Arbitrales de Transportes.

precio y los gastos del transporte y los gastos de almacenaje que se hubieran generado hasta ese momento. En caso de que el valor venal de la mercancía fuera ínfimo, el porteador podrá destruirla y reclamar contra el cargador el importe total de lo debido por razón del transporte y del almacenaje. Para todo lo anterior, el porteador podrá abrir e inspeccionar los bultos cuyo transporte se le hubiera encomendado. El abandono del envío por parte de quien tuviera el poder de disposición sobre el mismo, no perjudicará al porteador quien, tanto en el caso de ocupación y enajenación como en el de destrucción del envío, quedará libre de cualquier reclamación formulada por terceros que sostengan algún derecho sobre la mercancía.»

JUSTIFICACIÓN

La realidad muestra que en el ámbito de la paquetería el sistema de depósito ante las Juntas Arbitrales de Transporte, hoy vigente, se revela escasamente útil. Ciertamente, es inviable proceder al depósito de todas aquellas expediciones en que se produce una rehusa, dado que, éstas, se presentan en número muy considerable diariamente.

Por ello, se entiende que este ámbito, manteniendo el porteador las opciones establecidas con carácter general, debe establecerse adicionalmente un procedimiento alternativo para el tratamiento de los envíos de entrega imposible más ágil.

ENMIENDA NÚM. 165

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)

A los efectos de adicionar un nuevo apartado 3 al artículo 44 del referido texto, renumerando el proyectado apartado 3 como apartado 4.

Redacción que se propone:

«Artículo 44. Apartado 3 (nuevo). Depósito de las mercancías en los supuestos de impedimentos al transporte o a la entrega.

3. En el caso del transporte de paquetería o similar, el porteador que haya optado por descargar la mercancía podrá entender abandonado el correspondiente envío, si transcurridos tres meses desde la fecha en que por primera vez intentó su entrega al destinatario no ha recibido de quien tuviera el poder de disposición sobre aquél instrucciones al respecto. En este caso, el porteador podrá ocuparlo y proceder a la enajenación de la mercancía, aplicando el producto de la venta a cubrir el

ENMIENDA NÚM. 166

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)

A los efectos de modificar el apartado 1 del artículo 47 del referido texto.

Redacción que se propone:

«Artículo 47. Apartado 1. Supuestos de responsabilidad.

1. El porteador responderá de la pérdida total o parcial de las mercancías, así como de las averías que sufran, desde el momento de su recepción para el transporte hasta el de su entrega en destino. Asimismo, el porteador responderá de los daños derivados del retraso en la ejecución del transporte conforme a lo previsto en esta Ley.

A estos efectos, se considerarán también como mercancías las bandejas de carga u otros medios similares

de agrupación de mercancías utilizados en el transporte cuando hubiesen sido aportados por el cargador.»

JUSTIFICACIÓN

Suprimir la consideración de mercancías a los contenedores, a fin de no incrementar de este modo el peso y, en consecuencia, el límite de indemnización previsto en el artículo 57 del mismo.

ENMIENDA NÚM. 167

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)**

A los efectos de modificar la letra a) del apartado 1 del artículo 49 del referido texto.

Redacción que se propone:

«Artículo 49. Apartado 1. Letra a). Presunciones de exoneración.

a) Empleo de vehículos abiertos y no entoldados, cuando tal empleo haya sido convenido o acorde con la costumbre.»

JUSTIFICACIÓN

Si el cargador no pone objeciones en el momento de la carga, se deberá entender que acepta el camión que se va a utilizar en el transporte. La frase que incluye la redacción del precepto relativa a que no se aplicará la presunción de exoneración de responsabilidad cuando se trate de pérdidas de bultos enteros o faltas de una importancia anormal no viene incluida en el artículo 17.4 de la Convención CMR que se toma como referencia, y no aporta nada ya que se refiere a supuestos de robo o hurto.

ENMIENDA NÚM. 168

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)**

A los efectos de adicionar una nueva letra g) al apartado 1 del artículo 49 del referido texto.

Redacción que se propone:

«Artículo 49. Apartado 1. Letra g) (nueva). Presunciones de exoneración.

g) Operaciones de auxilio y rescate de vehículos averiados o accidentados en vías urbanas o interurbanas.»

JUSTIFICACIÓN

Las especiales circunstancias de urgencia y protección de la seguridad vial que rodean este tipo de transporte, en el que suele haber intervención de ambulancias, heridos, etc., así como la intervención de la Autoridad o sus Agentes y la especial naturaleza de la mercancía transportada consistente en vehículos averiados o accidentados, justifica que el porteador goce de una presunción de exoneración en las pérdidas o averías que pueda tener el vehículo siniestrado —ya de por sí averiado— pues cuando se produce la actuación de rescate del mismo, por arrastre, por ejemplo desde fuera de la vía donde ha quedado situado tras una colisión, aumente irremediabilmente daños en su carrocería, motor, etc.

ENMIENDA NÚM. 169

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)**

A los efectos de modificar el apartado 3 del artículo 54 del referido texto.

Redacción que se propone:

«Artículo 54. Apartado 3. Supuestos de equiparación a pérdida total.

3. También podrán considerarse perdidas las mercancías cuando hayan transcurrido veinte días desde la fecha convenida para la entrega sin que ésta se haya efectuado; o, a falta de plazo, cuando hubiesen transcurrido treinta días desde que el porteador se hizo cargo de las mercancías.

El acreedor del transporte puede reclamar en el plazo de un mes, tras recibir la noticia de que la mercancía ha sido encontrada, que se le entregue sin dilación contra reembolso de la indemnización, deduciendo en su caso los gastos incluidos en la indemnización. Esto no impedirá la exigencia de una eventual obligación de pago del precio del transporte, así como de una indemnización por daños.

Si la mercancía se encuentra tras el pago de la indemnización y el acreedor del transporte no ha exigido aviso, o tras el aviso no exige la entrega, el porteador podrá disponer libremente de la mercancía.»

JUSTIFICACIÓN

Evitar posibles supuestos de enriquecimiento injusto. La redacción trae causa en el Apartado 242 del Código de Comercio alemán.

ENMIENDA NÚM. 170

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)**

A los efectos de modificar el artículo 55 del referido texto.

Redacción que se propone:

«Artículo 55. Valor de las mercancías.

El valor de las mercancías se determinará atendiendo al precio de mercado de acuerdo con el valor que tenía la mercancía en el tiempo y lugar en que el transportista se hizo cargo de ella.»

JUSTIFICACIÓN

El artículo proyectado señala que se determinará el valor de las mercancías «atendiendo al precio de mercado», y en el caso de que hayan sido vendidas inmediatamente antes del transporte, se presumirá que su valor de mercado es el del «precio que aparece en la factura de venta». Se estima más ajustada la redacción contenida en el artículo 23 CMR, que especifica que el valor de mercado será calculado con «el valor que tenía la mercancía en el tiempo y lugar en que el transportista se hizo cargo de ella», esto es el valor de la mercancía en origen, que será distinto al valor que adquiriera la mercancía en destino que se verá incrementado con el correspondiente margen comercial incluido en las facturas de venta, de este modo se evitan posibles enriquecimientos injustos.

ENMIENDA NÚM. 171

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)**

A los efectos de modificar el artículo 55 del referido texto.

Redacción que se propone:

«Artículo 55. Valor de las mercancías.

El valor de las mercancías se determinará atendiendo al precio de mercado o, en su defecto, al valor de mercancías de su misma naturaleza y calidad.»

JUSTIFICACIÓN

El proyecto prevé que, en el caso de que se vendan inmediatamente antes del transporte, el valor que debe tomarse en consideración es el que aparece en la factura de compraventa. Es injusto, primero porque la factura se refiere a un contrato totalmente ajeno al de transporte, además porque es un valor normalmente desconocido para el transportista, por lo tanto el importe de su responsabilidad le resulta imprevisible. Por otra parte en caso de accidente es frecuente que el vendedor y el comprador de la mercancía concierten la emisión de facturas por importes superiores a los normales para incrementar la indemnización que cobrar de sus seguros, y luego éstos, por subrogación, de los transportistas.

ENMIENDA NÚM. 172

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)**

A los efectos de modificar el apartado 1 del artículo 57 del referido texto.

Redacción que se propone:

«Artículo 57. Apartado 1. Límites de la indemnización.

1. La indemnización por pérdida o avería no podrá exceder de 4,5 euros, por kilogramo de peso bruto de mercancía perdida o averiada.»

JUSTIFICACIÓN

En primer lugar, se entiende que la magnitud de los derechos especiales de giro no resulta práctica puesto que no todo el mundo conoce su cotización, en el CMR tuvo su sentido puesto que es un tratado internacional y cuando se firmó todavía no se había unificado la moneda en el espacio de la Comunidad Económica Europea. En la actualidad disponemos de una moneda única, y resulta más cercana al ciudadano la magnitud de los euros.

El aumento de indemnización para el transporte nacional es desproporcionado, habida cuenta que se duplicaría el riesgo que debe asumir el transportista sin contraprestación económica. Por otro lado, las primas de las pólizas de seguro se incrementarían notablemente (el 60 por 100 del incremento del capital asegurado).

Por ello, debería mantener la actual limitación de 4,5 euros/kg contenida en el artículo 23 LOTT.

ENMIENDA NÚM. 173

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)**

A los efectos de modificar el apartado 1 del artículo 60 del referido texto.

Redacción que se propone:

«Artículo 60. Apartado 1. Reservas.

1. El destinatario deberá manifestar por escrito sus reservas al porteador o a sus auxiliares describiendo de forma general la pérdida o avería en el momento de la entrega. En caso de averías y pérdidas no manifiestas, las reservas deberán formularse dentro de las cuarenta y ocho horas siguientes a la entrega, descontando domingos y festivos.»

JUSTIFICACIÓN

Si bien plazo de 24 horas actualmente vigentes en algunas ocasiones resulta insuficiente para poder detectar las posibles averías o pérdidas, la ampliación a 7 días deja en indefensión al porteador frente a cualquier manifestación que efectúe el cargador, ya que no podrá probar si la avería o rotura se produjo en el domicilio del destinatario y no durante el transporte. Un plazo de 48 horas resulta razonable.

ENMIENDA NÚM. 174

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)**

A los efectos de modificar el apartado 4 del artículo 60 del referido texto.

Redacción que se propone:

«Artículo 60. Apartado 4. Reservas.

4. Las reservas por pérdidas, averías o retraso que deban dirigirse al porteador, podrán realizarse tanto ante éste como ante el porteador efectivo y surtirán efecto frente a ambos. Si las reservas se dirigen exclusivamente a uno solo de los Porteadores, éste vendrá obligado a comunicárselas al otro. En caso contrario, aquel responderá frente a éste de los daños Y perjuicios que tal falta de comunicación le pueda causar.»

JUSTIFICACIÓN

Delimitar las correspondientes responsabilidades.

ENMIENDA NÚM. 175

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)**

A los efectos de modificar el apartado 2 del artículo 61 del referido texto.

Redacción que se propone:

«Artículo 61. Apartado 2. Declaración de valor y de interés especial en la entrega.

2. Igualmente el cargador puede declarar en la carta de porte, contra el pago de un suplemento del precio del transporte a convenir con el porteador, el montante de un interés especial en la entrega de las mercancías, para los casos de pérdida, avería o retraso en la entrega. La declaración permitirá reclamar, con independencia de la indemnización ordinaria, el resarcimiento de los perjuicios que pruebe el titular de las mercancías hasta el importe del interés especial declarado.»

JUSTIFICACIÓN

En coherencia con la redacción dada por el artículo, debe limitarse el alcance de la indemnización.

ENMIENDA NÚM. 176

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)**

A los efectos de modificar el artículo 62 del referido texto.

Redacción que se propone:

«Artículo 62. Pérdida del beneficio de limitación.

No se aplicarán las normas del presente capítulo que excluyan o limiten la responsabilidad del porteador o que inviertan la carga de la prueba, cuando el daño o perjuicio haya sido causado por él o por sus auxiliares, dependientes o independientes, intencionadamente.»

JUSTIFICACIÓN

Este precepto crea un concepto jurídico que no tiene precedentes en el ordenamiento jurídico español, y que puede suponer importantes daños para el sector del transporte, al ampliar la responsabilidad del transportista en supuestos hasta ahora no contemplados, ya que el artículo 62 del proyecto señala que el transportista no podrá beneficiarse del límite de responsabilidad cuanto la pérdida, el daño o el retraso hayan sido causados por el porteador o por sus auxiliares dependientes e independientes, «intencionadamente o actuando de forma temeraria y con conciencia de su probabilidad».

El artículo 62, intenta trasladar al transporte nacional de mercancías por carretera el Convenio de Varsovia de 12 de octubre de 1929, aprobado para la unificación de reglas en el transporte aéreo internacional, que fue derogado por el Protocolo n.º 4 de Montreal de 1955, que en el artículo 22.2.b) configuró un límite máximo de indemnización de 17 derechos especiales de giro por kilogramo, como un límite insuperable, que no decae aunque se pruebe que el porteador y de sus auxiliares actuaron con intención de dañar o de forma temeraria y sabiendo que podría producirse un daño, señalando que este límite será «infraqueable cualesquiera que sean las circunstancias que hayan dado origen a dicha responsabilidad».

El artículo 29 del CMR señala que «el transportista no tendrá derecho a prevalerse de las disposiciones del presente capítulo que excluyen o limitan su responsabilidad, o que invierten la carga de la prueba, si el daño ha sido causado por su dolo o culpa que le sea imputable sea, equiparada a dolo por la Ley de la jurisdicción que conozca la reclamación».

Tanto el tratado de Ginebra de transporte internacional por carretera (CMR), como el Convenio de Varsovia, son tratados internacionales que intentan unificar las instituciones jurídicas de distintos ordenamientos jurídicos nacionales, y en este caso incorpora un concepto jurídico procedente del derecho anglosajón ajeno al ordenamiento jurídico español.

La regulación actual del contrato de transporte del derecho interno, sólo prevé dos excepciones a la aplicación del límite de indemnización, que vienen recogidos en el artículo 23 LOTT, artículo 2.19 de la Orden Ministerial de Condiciones Generales de la Contratación, y el artículo 3.4 ROTT, que son:

a) Que las partes expresamente pacten unas cuantías o condiciones diferentes, lo que deberá recogerse en la carta de porte, ya que el artículo 1.9 de la Orden Ministerial, indica que en la carta de porte deberá indicarse el «valor declarado de la mercancía o interés asegurable».

b) La existencia de DOLO. El artículo 3.4 ROTT dispone que no será de aplicación el límite de responsabilidad cuando el daño se produzca mediando dolo del transportista.

Los tratadistas que han estudiado el tema, a raíz del concepto de «culpa equiparable al dolo» contenido en el artículo 29 del CMR, que es el equivalente al actuar de forma temeraria y con conciencia de su probabilidad recogido en el Proyecto de ley, han interpretado que hasta ahora en nuestro ordenamiento jurídico no existe esta categoría, y no cabe equiparar la negligencia grave al dolo, por lo que la redacción propuesta en el artículo 60 que incluye la actuación de forma temeraria y con conciencia de su probabilidad, carece de antecedentes legales en nuestro ordenamiento jurídico, y desde luego su introducción supondría ampliar los supuestos en los que el transportista no pueda aplicar el límite de indemnización, lo que implicaría elevar su responsabilidad sin ningún tipo de contraprestación, causando un grave quebranto para el principio contractual de la equivalencia de condiciones que ha de regir en todo contrato, y entraña mayor inseguridad jurídica para el transportista.

ENMIENDA NÚM. 177

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)**

A los efectos de modificar el artículo 71 del referido texto.

Redacción que se propone:

«Artículo 71. Objeto del contrato.

Por el contrato de mudanzas el porteador se obliga a transportar mobiliario, ajuar doméstico, enseres y sus complementos procedentes o con destino a viviendas, locales de negocio o centros de trabajo, además de realizar las operaciones de carga, descarga y traslado de los objetos a transportar desde donde se encuentren hasta situarlos la vivienda, local o centro de trabajo de destino. El resto de las operaciones como la preparación, armado o desarmado, embalaje, desembalaje y otras complementarias, quedarán a la voluntad contractual de las partes contratantes.»

JUSTIFICACIÓN

El texto proyecta amplía el ámbito del contrato del mudanzas a todas o parte de las operaciones de preparación, armado o desarmado, embalaje, desembalaje y complementarias. En la legislación actual esto se establecía al arbitrio de las partes, ya que el coste de todos los trabajos que según la nueva redacción de este artículo se incluirían forzosamente en la mudanza incrementaría considerablemente su coste, limitando la voluntad de contratación de las partes.

ENMIENDA NÚM. 178

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)**

A los efectos de modificar el apartado 1 del artículo 73 del referido texto.

Redacción que se propone:

«Artículo 73. Apartado 1. Documentación del contrato de mudanza.

1. Antes de iniciar la mudanza el porteador estará obligado a presentar un presupuesto escrito al cargador en el que consten los servicios que se prestarán, su coste, el coste del presupuesto y el precio total de la mudanza, especificando, en su caso, si los gastos que generen los trámites administrativos o de los permisos que fuera necesario solicitar están o no incluidos. Una vez aceptado por el cargador, el presupuesto hará prueba de la existencia y contenido del contrato.»

JUSTIFICACIÓN

Debería de estipularse en el artículo 73.1 de este proyecto, que la elaboración del presupuesto, como en otros sectores, tiene un coste mínimo de -- €, a descontar al contratar la mudanza. De esta forma se evitarían muchos problemas a los clientes y que los clientes pidan hasta un total de 10 presupuestos en la búsqueda del mas barato.

ENMIENDA NÚM. 179

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)**

A los efectos de modificar el apartado 2 del artículo 73 del referido texto.

Redacción que se propone:

«Artículo 73. Apartado 2. Documentación del contrato de mudanza.

2. A falta de documento en el que se indiquen los bienes objeto de la mudanza, el cliente antes de iniciar el embalaje y la carga, podrá realizar un inventario de todos los objetos que se trasladan para la aprobación y aceptación de la empresa que realice la mudanza. En el caso de que se trate de una mudanza que vaya fuera de España o se vaya a enviar a un guardamuebles, el inventario deberá de ser realizado por al empresa de mudanzas con la aprobación y aceptación del cliente.»

JUSTIFICACIÓN

Lo que se propone en el punto 2 del artículo 73 solo se hace para transportes internacionales o cuando los muebles o enseres van al guardamuebles, en caso contrario no se hace inventario porque incrementaría el coste de la mudanza y la prolongaría el tiempo de realización de la misma, con las molestias que supondría para el cliente y el incremento de precio. De hecho habrá empresas que por sus dimensiones no podrán hacerlo.

ENMIENDA NÚM. 180

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)**

A los efectos de modificar el artículo 74 del referido texto.

Redacción que se propone:

«Artículo 74. Obligaciones del porteador.

1. Las operaciones de carga y descarga serán de cuenta del porteador. La obligación de armar, desarmar, embalar, desembalar y colocar en el lugar que se le indique los bienes objeto de la mudanza, dependerá de lo que expresamente se haya pactado.

2. El porteador deberá solicitar al cargador información sobre las circunstancias relevantes para la correcta ejecución de la mudanza, tales como las condiciones de acceso a las viviendas, locales y establecimientos para su personal y vehículos. La errónea o incompleta información que se facilite al transportista le permitirá incrementar el precio inicialmente pactado, de forma proporcional a los problemas que esto le haya ocasionado.

3. El porteador deberá informar, en su caso, al cargador acerca de las normas administrativas o autorizaciones que sean aplicables al traslado pactado.

4. El porteador deberá de informar al cargador acerca de la posibilidad de concertar un contrato de seguro que cubra el riesgo de daños a los bienes objeto de la mudanza. La conclusión del contrato de seguro no libera de responsabilidad al porteador.»

JUSTIFICACIÓN

Las obligaciones impuestas al porteador en el artículo 74.1 se deben de limitar al embalaje, carga y descarga. El resto debe de quedar a voluntad de las partes, con el incremento económico que ello suponga para el cliente.

Respecto al punto 2.º ¿Qué ocurre si el cliente no facilita bien los datos y no se puede hacer la mudanza o la hace muy complicada incrementando el precio inicialmente dado a la vista de sus indicaciones?

La información que se cita en el punto 4 ¿Cómo debe de hacerse? ¿Y si se hace verbalmente y el cliente luego lo niega? No se puede dejar este punto a la posible mala fe de cualquiera de las partes.

ENMIENDA NÚM. 181

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)**

A los efectos de modificar la letra b) del apartado 1 del artículo 75 del referido texto.

Redacción que se propone:

«Artículo 75. Apartado 1. Letra b). Presunciones de exoneración.

b) La manipulación efectuada por el cargador».

JUSTIFICACIÓN

El cliente jamás hará la carga o descarga.

ENMIENDA NÚM. 182

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)**

A los efectos de modificar el apartado 1 del artículo 76 del referido texto.

Redacción que se propone

«Artículo 76. apartado 1. Límites de indemnización.

1. La responsabilidad del porteador por daños o pérdida de los bienes transportados está limitada a 4,5 euros/kilogramo transportado.»

JUSTIFICACIÓN

En los contratos de mudanzas, el artículo 76 limita la responsabilidad del porteador por daños o pérdida de los bienes transportados a 500 Derechos Especiales de Giro por metro cúbico de espacio de carga, supone un aspecto muy perjudicial para el transporte de mudanzas, el cálculo en función de m³ implica enormes importes por responsabilidad que supondrán elevar los seguros por responsabilidad y el consiguiente encarecimiento de los costes de transporte.

¿Por qué se hacen los cálculos en base a los m³ y no a los kilos? 500 derechos equivalen a 4.650 €. La mudanza de un piso de 40 a 50 m² serían unos 20 m³ = 93.000 €. La mudanza de un piso de unos 100 m² serían unos 40 o 50 m³ = 232.5000 €.

En el punto segundo ¿Quién corre con la carga de la prueba? Otro incremento de costes, que obligará a las empresas a filmar meticulosamente con video toda la casa y todo lo que se transporta. Más costes para el transportista que difícilmente repercutirá al cliente.

ENMIENDA NÚM. 183

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)**

A los efectos de adicionar un nuevo capítulo IX al referido texto, renumerando los posteriores.

Redacción que se propone:

«Capítulo IX (nuevo). Normas especiales del contrato de auxilio y rescate en carretera.

Artículo 77.bis. Objeto del contrato y vehículos autorizados.

1. Por el contrato de transporte de auxilio y rescate en carretera el porteador se obliga a transportar vehículos averiados, accidentados, u otros vehículos que por sus especificaciones técnicas no sean susceptibles de circular por sus propios medios en vías urbanas o interurbanas, con destino a su reparación o su clasificación

como residuo, además de a realizar las operaciones de rescate, tales como asistencia, enganche, carga y descarga y otras complementarias.

2. El auxilio y rescate en carretera únicamente se realizará mediante grúas de auxilio autorizadas, que carguen vehículos sobre su plataforma o los remolquen elevándolos parcialmente o que estén acondicionadas para el transporte de otros vehículos que por sus especificaciones técnicas no sean susceptibles de circular por sus propios medios.

Artículo 77.ter. Especialidades del contrato de auxilio y rescate.

1. No serán de aplicación al contrato de auxilio y rescate en carretera, las reglas contenidas en los artículos 26 y 27 cuando el vehículo objeto de rescate se encuentre en una vía urbana o interurbana y el cargador sea la Autoridad o sus Agentes.

2. En los supuestos en los que el cargador sea la Autoridad o sus Agentes, a falta de carta de porte, se entregará al porteador antes de iniciar el rescate o entre el momento de finalizar éste e iniciarse el transporte, un documento en el que conste la declaración de aquellos sobre el estado de avería o siniestro del vehículo a transportar.

El porteador no podrá supeditar la admisión del transporte a la aceptación de las reservas que se ponga formular en dicho, documento o en la carta de porte, dejando constancia de los defectos apreciados, pero quedará exonerado de responsabilidad cuando pruebe que la imposibilidad de examinar o comprobar el alcance de tales deterioros se debió a razones de urgencia o seguridad vial.»

JUSTIFICACIÓN

En un auxilio y rescate en carretera, debido a la urgencia y prioridad del mantenimiento de la seguridad vial las condiciones de examen de la mercancía por el porteador y las reservas sobre el estado de las mismas no se pueden realizar con la debida paciencia y tranquilidad que ello requiere.

Lo prioritario es retirar el vehículo de la calzada y restaurar la circulación.

En esas condiciones en las que, además, intervienen fuerzas y cuerpos de seguridad del estado, que son quienes supervisan y autorizan la carga y retirada del vehículo, parece lógico que entreguen un documento al porteador, a falta de carta de porte, en el que declaren —con la presunción de veracidad que tienen sus declaraciones— que el vehículo ha sufrido determinados daños, visibles, si bien puede tener otros por determinar.

Igualar las operaciones de carga y estiba en esas condiciones (enganche del vehículo y subida a plataforma o dispositivo de arrastre en un accidente en vía urbana o interurbana) con las de un muelle de carga o

similar en el que el porteador puede examinar detenidamente la mercancía y efectuar con toda tranquilidad reservas a su estado, supone colocar en una situación de indefensión de facto al porteador sobre posteriores reclamaciones por el estado en el que queda el vehículo y que puede y suele ser injustamente imputado al porteador.

El sistema propuesto garantiza la seguridad jurídica, evita conflictos, y no supone mayores gastos a compañías de asistencia, consumidores y usuarios ni compañías aseguradoras; y lo que es más importante, beneficia la seguridad vial y el pronto restablecimiento del uso de la vía.

ENMIENDA NÚM. 184

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)**

A los efectos de modificar el apartado 1 del artículo 79 del referido texto.

Redacción que se propone:

«Artículo 79. Apartado 1. Plazos generales.

1. Las acciones a las que pueda dar lugar el transporte regulado en esta Ley prescribirán en el plazo de un año.»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 185

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)**

A los efectos de suprimir los apartados 2 y 3 de la disposición final segunda del referido texto.

JUSTIFICACIÓN

Teniendo en cuenta que el contrato de transporte de viajeros no es objeto del proyecto de ley, se estima que estos apartados son improcedentes. La aplicabilidad u obligatoriedad de las reglas de los contratos-tipo y con-

diciones generales de contratación respecto del transporte de viajeros, serán las que resulten de la ordenación específica que se haga para el contrato de transporte terrestre de viajeros.

ENMIENDA NÚM. 186

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)**

A los efectos de adicionar una nueva disposición final al referido texto.

Redacción que se propone:

«Disposición final (nueva). Cotizaciones por accidentes del trabajo y enfermedades profesionales del sector del transporte por carretera.

Con efectos del día 1 del mes siguiente a la aprobación de la presente Ley y con vigencia indefinida, se modifican las siguientes tarifas de la disposición adicional cuarta de la Ley 42/2006, de 28 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2007, las cuales quedan redactadas en los siguientes términos:

CUADRO II

	Tipos aplicables a ocupaciones y situaciones	Tipos de cotización en todas las actividades		
		IT	IMS	Total
e	Conductores de vehículo automóvil de transporte de pasajeros en general (taxis, automóviles, autobuses, etc.) y de transporte de mercancías que tenga una capacidad de carga útil no superior a 3,5 Tm.	2,05	1,70	3,75
f	Conductores de vehículo automóvil de transporte de mercancías que tenga una capacidad de carga útil superior a 3,5 Tm.	2,05	1,70	3,75

JUSTIFICACIÓN

Las actividades laborales de transporte por carretera, cuando el vehículo está destinado al transporte de mercancías y tiene una capacidad de carga útil superior a 3,5 Tm, están gravadas en un porcentaje del 7 por ciento en concepto de las cotizaciones a la Seguridad Social por accidentes de trabajo y enfermedades profesionales, tipo superior al doble del que se aplica como media al conjunto de las actividades laborales de todos los sectores (3,25 por ciento) y casi el doble del tipo de cotización aplicable a los conductores de transporte en vehículos con menor capacidad de carga (3,75 por ciento).

La cotización de estas actividades se encuentra entre las más elevadas de las actividades laborales, solo superada por la cotización de tres actividades extractivas. La prima de mayor cotización que paga el sector no se corresponde con un mayor riesgo. Así, de acuerdo con las estadísticas más recientes de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales del Ministerio de Trabajo, por ramas de actividad, en el año 2007:

— el índice de incidencia de accidentes en jornada de trabajo con baja, por sector y rama de actividad, en el sector del transporte era un 31 por ciento superior a la media de todas las actividades laborales, mientras que la prima global aplicada al sector supera el 115 por ciento (3,25 por ciento tipo medio versus 7 por ciento tipo transporte de más de 3,5 Tm).

— Por sectores de actividad, el conjunto del sector industrial y el conjunto del sector de la construcción tienen un índice de siniestralidad superior a la rama correspondiente al transporte por carretera

— Por ramas de actividad, de las 44 ramas de actividad laboral diferenciadas, hay 16 ramas con un índice de siniestralidad superior a la rama correspondiente al transporte por carretera, sin embargo, de las 16 sólo 3 de ellas están gravadas con un tipo de cotización más elevado que el del transporte por carretera de más de 3,5 Tm.

— Además, en el período 2000-2007 la siniestralidad del sector se ha reducido en un 29,5 por ciento, una reducción significativamente superior a la media del conjunto de actividades laborales (23,8 por ciento).

Esta situación, en un momento de fuerte caída de las actividades de transporte de mercancías a causa de la crisis económica, agrava la coyuntura del sector y amenaza a miles de empleos. Por todo ello se propone la urgente reducción de las cotizaciones por accidentes de trabajo y enfermedades profesionales de las actividades de conducción de vehículos automóviles de transporte de mercancías que tengan una capacidad de carga útil superior a 3,5 Tm., equiparando el tipo de cotización al que se aplica a los conductores de vehículos automóviles de transporte de mercancías que tengan una capacidad de carga útil de hasta 3,5 Tm.

ENMIENDA NÚM. 187**FIRMANTE:**

**Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)**

A los efectos de modificar el apartado 2 del artículo 1 del referido texto.

Redacción que se propone:

«Artículo 1. Apartado 2. Objeto y ámbito de aplicación.

2. La presente Ley se aplicará a todo contrato de transporte terrestre de mercancías, siempre que el lugar de carga y el lugar previsto de descarga de la mercancía estén situados en territorio español. También se aplicará en todos los casos en que se produzca la remisión a la normativa española para la regulación de algún aspecto del contrato de transportes, ya sea en otras normativas aplicables de ámbito internacional o, en aplicación de las normas de conflicto de leyes.»

JUSTIFICACIÓN

El Proyecto se aplica al contrato de transporte interior. Reproduce así el defecto existente en la OM de Condiciones Generales de Contratación, que fue subsanado mediante la Orden FOM2184/2008 de 23 de julio. De esta forma las empresas que realizan transporte internacional no tienen derecho a las paralizaciones, entre otros supuestos. Además crea el problema de la cobertura normativa de los casos en los que el CMR se remite a la legislación aplicable al Contrato, o la legislación del tribunal que conoce del asunto. Se debería añadir que se aplicará también cuando a un contrato de transporte sea aplicable la legislación española, por remisión de la legislación internacional aplicable o en aplicación de las norma de conflicto de leyes.

ENMIENDA NÚM. 188**FIRMANTE:**

**Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)**

A los efectos de modificar el apartado 1 del artículo 2 del referido texto.

Redacción que se propone:

«Artículo 2. Apartado 1. Definición y régimen jurídico del contrato.

1. El contrato de transporte de mercancías es aquél por el que el porteador se obliga frente al cargador, a cambio de un precio, a trasladar mercancías de un lugar a otro y ponerlas a disposición de la persona designada en el contrato.»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 189**FIRMANTE:**

**Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)**

A los efectos de modificar el apartado 2 del artículo 2 del referido texto.

Redacción que se propone:

«Artículo 2. Apartado 2. Definición y régimen jurídico del contrato.

2. El contrato de transporte terrestre de mercancías se registrará por la presente Ley, la legislación sectorial y sus normas de desarrollo, así como por las normas del derecho comunitario. En lo no previsto serán de aplicación las normas relativas a la contratación mercantil.»

JUSTIFICACIÓN

Por coherencia con la disposición derogatoria 1.b del Proyecto de Ley, que declara la vigencia de la legislación sectorial en aquello que no se oponga a lo dispuesto por el texto proyectado.

ENMIENDA NÚM. 190**FIRMANTE:**

**Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)**

A los efectos de modificar el apartado 2 del artículo 2 del referido texto.

Redacción que se propone:

«Artículo 2. Apartado 2. Definición y régimen jurídico del contrato.

2. El contrato de transporte terrestre de mercancías se registrará por la presente Ley. En lo no previsto serán de aplicación las normas relativas a la contratación mercantil.»

JUSTIFICACIÓN

La expresión «normas de derecho comunitario» resulta ambigua. La finalidad de la ley es dotar al transporte de una norma actualizada y concreta. Por otra parte, de acuerdo con lo que se manifiesta en la Exposición de motivos, este proyecto no viene obligado por la incorporación al derecho de directivas comunitarias. En caso de que una norma de derecho comunitario deba aplicarse con carácter subsidiario debería referirse a ella de forma directa.

ENMIENDA NÚM. 191

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)**

A los efectos de modificar el apartado 1 del artículo 3 del referido texto.

Redacción que se propone:

«Artículo 3. Apartado 1. Carácter de la norma.

Las normas de esta Ley podrán ser alteradas mediante pacto negociado individualmente entre las partes, salvo en aquellos supuestos en que sus preceptos establezcan lo contrario. Las condiciones generales de un contrato de transporte podrán modificar lo dispuesto en las normas dispositivas de esta Ley cuando resulten más beneficiosas para el adherente, siempre que éste tenga la cualidad de consumidor o usuario tal y como es definido en el artículo 1.2 de la Ley 26/1984, de 19 de julio, General para la Defensa de los Consumidores y Usuarios.»

JUSTIFICACIÓN

La redacción original supone una vulneración del principio de autonomía de la voluntad entre las partes, consagrado en nuestro ordenamiento jurídico, y carece de justificación, sobre todo, teniendo en cuenta que gran parte de la contratación del transporte se da entre

empresas. Por tanto, sólo tendría justificación cuando el adherente se trate de un consumidor o usuario definido por la Ley 26/1984, de 19 de julio, General para la Defensa de los Consumidores y Usuarios.

ENMIENDA NÚM. 192

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)**

A los efectos de modificar los apartados 1 y 2 del artículo 5 del referido texto.

Redacción que se propone:

«Artículo 5. Apartados 1 y 2. Contratación del transporte en nombre propio.

1. Los contratos de transporte de mercancías se presumen celebrados en nombre propio. Únicamente podrá alegarse la contratación en nombre ajeno cuando se acredite que así se había hecho constar de forma expresa y fehaciente en el momento de contratar y con carácter gratuito.

2. Los empresarios transportistas, con independencia de que el transporte, sea total o parcialmente, lo ejecuten por sus propios medios o contraten su realización con otros sujetos, las cooperativas de trabajo asociado dedicadas al transporte, las cooperativas de transportistas y sociedades de comercialización de transportes, los operadores y agencias de transporte, los transitarios, los almacenistas-distribuidores, los operadores logísticos, así como cualesquiera otros que contraten habitualmente transportes o intermedien habitualmente en su contratación, sólo podrán contratarlos en nombre propio.»

JUSTIFICACIÓN

Respecto a la propuesta indicada en el apartado 1, señalar que dado los diferentes efectos derivados del carácter o modalidad con la que se intervenga o actúe en la contratación, en este caso de transporte, se reputa necesario no sólo expresar la ajenidad, sino también acreditarla o dar fe de la misma, por certeza y seguridad en el tráfico mercantil. De otra parte, como en el propio proyecto se contempla otra condición para contratar en nombre ajeno, cual es: la ausencia de habitualidad en la intervención de contratos de transporte, o sea, la ausencia de profesionalidad, de mercantilidad en la actuación del mediador ocasional, lo que determina o equipara la contratación en nombre ajeno con el mandato civil, también acto de mediación, pero que

se diferencia de la comisión mercantil en que ésta se presume retribuida (artículo 277 C. de c.) y el mandato se presume gratuito (artículo 1711 Cc.). Lo que no puede ser de otra manera, pues cobrar sin asumir responsabilidades resulta antijurídico, al margen de la calificación extrajurídica que tal actuación suscite. Actuación, pues, contraria a nuestro derecho positivo al alejarse de lo perseguido por nuestro derecho positivo, representado por ambos preceptos normativos, además de que tal proceder contraviene el principio de igualdad en la concurrencia y de seguridad en el tráfico mercantil.

La adición al punto 2, resulta de que todo aquel que asume obligaciones de porteador, bien ejecute el trans-

porte con medios propios o ajenos, se reputa empresario transportista, es decir, tan mediador es el que, teniendo o no medios propios, contrata a otro para realizar la obligación asumida de transportar. Luego, por congruencia con lo dispuesto en el artículo 4. 2, la condición o actuación de mediador no se funda en la posesión o no de medios materiales para la ejecución del transporte, sino en asumir frente al cargador la obligación de transportar aunque contrate a otro sujeto para realizar materialmente el transporte. De ahí que la adición propuesta se orienta a evitar que una diferencia irrelevante para la asunción de obligaciones como porteador, determine, por inconcreción, un modo de contratar diferente ante posiciones idénticas.

Edita: **Congreso de los Diputados**

Calle Floridablanca, s/n. 28071 Madrid

Teléf.: 91 390 60 00. Fax: 91 429 87 07. <http://www.congreso.es>

Imprime y distribuye: **Imprenta Nacional BOE**

Avenida de Manoteras, 54. 28050 Madrid

Teléf.: 902 365 303. <http://www.boe.es>

Depósito legal: **M. 12.580 - 1961**

