

## **La Ley 15/2009 sobre el contrato de transporte: Principales cambios y su repercusión en los seguros.**

Acaba de ser promulgada la Ley 15/2009 de 11 Noviembre (BOE del 12), reguladora del contrato de transporte terrestre de mercancías, con todo acierto calificada como la ley más importante para el transporte español, junto con la LOTT -Ley 16/1987 de 30 Julio sobre Ordenación de los Transportes Terrestres— ésta, referida a los aspectos de Derecho Administrativo, es decir, Público-, mientras que la recién publicada se ocupa de los aspectos de Derecho Mercantil, es decir, Privado-. Estas dos leyes forman la base sobre la cual va a descansar toda la pirámide normativa del transporte en España. Y en particular la 15/2009 tiene una directa repercusión en los seguros de transporte. Por eso, nuestro Boletín no podía estar ajeno a este extraordinario evento legal, del que seguidamente se ocupa nuestro Colaborador Jurídico –recién incorporado a “equipo Terránea”- el Abogado especialista en transportes y sus seguros Francisco Sánchez-Gambrino.

### **1.-NECESIDAD Y URGENCIA DE ESTA LEY**

Es evidente lo obsoleto de la normativa que sobre el contrato de transporte terrestre de mercancías venía rigiendo hasta ahora, constituida básicamente por el Código de Comercio, que dedicaba a la materia sus arts. 349 a 379 (y 951 a 952). Pero este Código, cuyas previsiones fueron sabias, razonables y prudentes; tiene más de cien años: es de 1885, un tiempo en que ni siquiera existían los camiones –el transporte se hacía mediante animales de tiro (con carros y carreteras, etc.)-, y sin embargo, esa normativa ha “saltado” por encima de todo el siglo XX, hasta llegar al XXI, sin haber cambiado, en esta materia, una sola coma. Cada vez era más difícil aplicar esa vieja regulación en un tiempo en que todo conductor lleva teléfono móvil, los camiones GPS, la contratación y facturación ya se empieza a hacer por vía electrónica, etc.

Cierto que la LOTT y el ROTT (su Reglamento, aprobado por Real Decreto 1211/1990 de 23 Septiembre) han aportado algunas útiles previsiones. Pero no dejan de ser “parches” sueltos, sin orden ni sistemática y además, por su inclusión en normas administrativas, una vía inadecuada. Igual que sucede con las mucho más detalladas Condiciones Generales (en adelante, “C.G.”) de 25 Abril 1997, que además adolecen de un rango jurídico demasiado bajo –simple Orden Ministerial (que no permite invocarla ante el Tribunal Supremo)-. Todo ello, además, normativa emanada de la Administración (Ministerio de Fomento o denominaciones anteriores equivalentes), indebidamente por cuanto –como decimos, no concierne al ámbito jurídico administrativo, sino al comercial-. Era necesaria una “ley” propiamente dicha, con ese rango de ley, y además, elaborada fundamentalmente por mercantilistas.

El texto que, tras su redacción por la Comisión General de Codificación (que tuvo que intervenir pues se modificaba –incluso derogaba- parte de un “Código”), del Ministerio de Justicia, y su tramitación parlamentaria (que hasta última hora –incluso en el Senado- ha introducido cambios, algunos importantes), se publicó como Ley 15/2009 de 11 de Noviembre, como decimos sustituye a esa regulación del Código de Comercio, que deroga expresamente.

Siendo ámbito de la Ley el del contrato de transporte –no el del contrato de seguro, que ya tiene su propia Ley: la 50/1980 de 8 Octubre-, sin embargo va a influir y bastante, en la redacción de las futuras pólizas de seguros. Y ello,

a) tanto en los seguros de daños a la mercancía transportada –que son los que prevé dicha Ley 50/1980 en sus arts. 54 a 62 (y el Real Decreto Legislativo 6/2004 de 29 Octubre sobre Ordenación y Supervisión de los Seguros Privados, en su art. 6 sobre Ramos del seguro identifica con su nº 7)-;

b) como en los seguros de responsabilidad civil contractual del transportista –que en dicha Ley 50/1980 no cuentan con una regulación específica, más allá de lo que sobre seguros de RC en general prevé sus arts. 73 a 76 (y a que dicho R.D. Legislativo 6/2004 en citado art. 6 identifica con su nº 10)-.

## **2.-CONTENIDO BASICO**

La Ley 15/2009 viene a ser una síntesis de:

- \* Convenio CMR (de 19 Mayo 1956, para el transporte internacional.
- \* Condiciones Generales (C.G.) de 1997
- \* “Acuerdos de Junio”
- \* Más algunas previsiones modernas y cambios de concepto.

Al decir “Acuerdos de Junio” nos referimos a los pactados entre el Comité Nacional del Transporte por Carretera y el Ministerio de Fomento, a raíz de la huelga (más bien “paro”) de Junio de 2008, que la mayoría del Sector no quiso secundar, pero cuya difícil situación económica la Administración –a cambio- se ofreció a intentar paliar.

Esos Acuerdos de 11 Junio 2008, publicados en el BOE del 14 siguiente, concernían en su mayor parte al propio Ministerio de Fomento, pero también a otros, y varios de ellos ya han sido concretados en normas de diversa índole y puestos en aplicación –como en la Orden FOM 2184/2008 de 22 de Julio-, como las medidas 1.1, 1.2, 1.3 e incluso la 6.1, concerniente al Ministerio de Justicia. Esta literalmente decía: “Reinicio, a la mayor brevedad posible, de la tramitación tendente a la aprobación del Proyecto de Ley sobre el contrato de transporte terrestre, que no pudo ser concluida en la pasada legislatura. En el citado Proyecto –seguía diciendo- se debería incluir la cláusula de actualización del precio de contrato en función del incremento del precio del gasóleo, la indemnización por paralización de los transportes de mercancías por carretera, y las demás cuestiones de carácter mercantil que, previamente, se hayan establecido de conformidad con otras medidas previstas en este acuerdo”.

Por cierto: aunque –como no podría ser de otra manera-, el ámbito de esta Ley 15/2009 se limita al transporte nacional dentro de España, puede ser aplicación también al internacional, como cuando el Convenio CMR remite a la legislación nacional. Así:

- a) art. 5.1 sobre sustitución en la carta de porte de la firma manuscrita por sellos;
- b) art. 16.5 sobre procedimiento de venta de la mercancía conflictiva;
- c) art. 29.1 sobre no aplicación de límite de responsabilidad).

Así lo prevé el art. 2.2 de la nueva Ley, con su referencia a los tratados internacionales vigentes en España.

En cuanto a las “previsiones modernas y cambios de concepto”, lo son tanto respecto al Código de Comercio, como respecto al Convenio CMR, no tan antiguo como nuestro Código pero ya con más de cincuenta años, lo que a criterio del legislador recomendaba pensar un poco más en el futuro. A todo ello nos referimos más adelante.

Por supuesto, esta Ley 15/2009 indudablemente tendrá también una gran repercusión sobre los seguros de transporte, sobre todo en su modalidad o Ramo de “Responsabilidad civil del transportista” (Art. 6, apartado 10, del Real Decreto Legislativo 6/2004 de 29 Octubre, de ordenación y supervisión de los seguros privados), pero también en el de “Daños a la mercancía transportada”, pues trata varios aspectos regulados –de igual o de distinta manera- en la Ley 50/1980 sobre el contrato de seguro, cuyos arts. 54 a 62 se ocupan del de transporte de mercancías- y Condiciones Generales aprobadas por UNESPA-. Pero, por su especificidad, y razones de espacio, dejamos esto para una futura colaboración.

## **3.-SIGUE EL CONVENIO CMR, PERO NO EN TODO**

Quien suscribe hubiera preferido la adopción “en bloque” del Convenio CMR, como han hecho para su transporte nacional Austria (1990) y Bélgica (1999), por mayor sencillez y utilidad de unificación normativa.

En cualquier caso, esta Ley se inspira mucho en el CMR, aún más que ya las referidas C.G. de 1997, en documentación del contrato, derecho de disposición sobre la mercancía, transporte sucesivo, etc. y sobre todo en régimen de responsabilidad del transportista. De esto último, por su amplitud y especial importancia, nos ocuparemos en el próximo número de la revista.

La Ley 15/2009 añade cuestiones como:

- \* Definición de contrato de transporte;
- \* Carga y descarga: quien debe realizar estas operaciones (ex LOTT art. 22)
- \* Manera de calcular la indemnización por exceso de tiempo en realizarlas.
- \* Precio del transporte: cómo varía en función del precio del gasóleo
- \* Pago de intereses por quien tarde más de 30 días en pagar los portes.
- \* Carta de porte electrónica: posibilidad legal de usarla.

Y en otros aspectos se separa de los conceptos del Convenio CMR, así en:

- \* Naturaleza dispositiva de la ley (salvo en responsabilidad y prescripción).
- \* Contratos de duración continuada: posibilidad legal de establecerlos.

#### **4.-CAMBIA EL CONCEPTO: DE LEY IMPERATIVA A DISPOSITIVA**

Las normas del Código de Comercio eran imperativas, igual que las del Convenio CMR –éste lo expresa muy claramente en su art. 41.1-.

En la nueva Ley este rigor se flexibiliza y ahora prima la voluntad de los contratantes. Se ha preferido en esto tomar como modelo el Código de Comercio alemán. Desde ahora rige, por tanto, el “principio de autonomía de la voluntad” –o sea, de libertad de acuerdos para los contratantes- (art. 1255 del Código Civil español).

Así, se admite –en su art. 3- que, salvo en algunos temas concretos, que la ley especifica: p. ej. sobre responsabilidad del transportista (art. 46.1) y sobre prescripción de reclamaciones (art. 78), las partes puedan pactar en sus relaciones contractuales condiciones distintas de las previstas en la ley, siempre que sea por escrito y mediante pacto negociado individualmente o mediante condiciones generales más beneficiosas para el “adherente”.

Sigue en esto el criterio de las C.G. de 1997. Y también lo que conviene a un mercado libre, aunque quizá la imperatividad protege mejor a la “parte débil” (por cierto, ¿quién es la parte débil? Con frecuencia, y curiosamente cada parte del contrato de transporte considera serlo ella misma).

#### **5.-DEFINICIONES Y TERMINOLOGIA**

Es un acierto el haber incluido –art. 2- una definición del contrato de transporte, que el C. Com. no tenía, ni tampoco el Convenio CMR (sí las C.G. de 1997, art. 4). Pero no queda clara su distinción del contrato de comisión o mediación, en que la empresa se obliga, no a “transportar” sino a “hacer transportar” (sus responsabilidades siguen equiparadas (antes, art. 379 del C.Com.; ahora arts. 5 y 6 de la Ley 15/2009).

También nos parece útil es incluir un epígrafe a cada artículo, como pequeña descripción anticipada de su contenido –que tampoco C.Com ni CMR incluían-, lo que facilita la localización de la previsión legal concreta que en cada caso interese.

Se abandona la división entre carga completa y fraccionada (que sigue en la LOTT, lo cual confunde) –hablando en este segundo caso de “paquetería”, término más usual-.

También se allana la terminología: p. ej. cuando en vez de “presumir” se dice “presuponer” (art. 5.1) o sustituyendo la expresión “fuerza mayor”, de raigambre jurídica, por su descripción como

evento inevitable (art. 48.1). Y en general se observa un intento de usar un lenguaje sencillo y asequible al “hombre de la calle”.

Por eso extraña un poco la machacona insistencia de la Ley 15/2009 –como otrora en la LOTT (modificación de 2003) y en el ROTT (modificación de 2006)- en el viejo término “porteador” – art. 4.2 y muchos otros-, traído del C.Com., pero hoy desusado. Lo habitual –y que todos entendemos- es “transportista”, como también se llaman ellos mismos, y sus asociaciones (de transportistas, nunca de porteadores).

Sí es novedosa y útil la regulación de la subcontratación, hoy tan habitual, sobre todo en cuanto a responsabilidad: contra quién se puede reclamar. En cierto modo ya obrante en la LOTT art. 120.2, pero allí concerniente sólo a las agencias de transporte, cuando de lo que se trata aquí es de que un transportista (que recibe una petición de servicio que no puede o no quiere atender con sus propios vehículos) contrate el traslado de esa mercancía con otro transportista.

Entonces, según su art. 6, el porteador contractual responde como transportista ante su cliente el cargador (igual que en CMR art. 3) y a su vez asume la posición de cargador frente al transportista efectivo. O sea, se coloca en medio de ambos y en posición recíproca respectiva.

## **6.-CONTRATACIÓN EN NOMBRE PROPIO**

Relacionado con lo que acabamos de decir, se prevé –art. 5 de la nueva Ley- que en general toda empresa que intervenga en el transporte contrate en nombre propio. Aunque lógicamente lo haga por cuenta ajena (es decir, en interés de otro: del propietario o titular de las mercancías).

Esta regla molestaba a los transitarios, que no la veían necesaria cuando contrataban en nombre de su cliente, ante los transportistas efectivos. Y ello motivó una fuerte oposición de su organización nacional española –FETEIA- al proyecto de Ley.

Excepcionalmente -dice la Ley- podrá contratarse en nombre ajeno siempre que concurren conjuntamente tres requisitos: a) expresarlo al contratar, b) identificar al mandante, y c) que el servicio de mediación sea gratuito. Esta tercera exigencia en la práctica impide a cualquier profesional –como es todo transitario- usar tal posibilidad.

Esto tendrá repercusión en el seguro, en cuanto a quién lo suscribe o contrata, y por cuenta de quién, de entre las posibilidades que al respecto ofrece el art. 56 de la Ley 50/1980 sobre el contrato de seguro, en cuanto al de transporte. Recuérdese que según el art. 8.2 de dicha Ley, es obligatorio indicar en las póliza el “concepto en el cual se asegura” (tomador, asegurado, etc.).

## **7.-“LEGALIZA” LOS CONTRATOS DE DURACION CONTINUADA**

Debe ser valorada también positivamente en la nueva Ley el haber superado la fórmula “1 contrato = 1 viaje”, en que se basa la actual normativa, tanto a nivel nacional como en el Convenio CMR.

Por “legaliza” desde luego no queremos decir que hasta ahora esta clase de contratos estuvieran fuera de la ley –prohibidos o no permitidos-, sino que ahora se les da este marchamo o carta de naturaleza; esa base o reconocimiento legal expreso.

Esta clase de contratos-marco, dentro de los cuales se realiza cada uno de los viajes, amparado con su propia documentación (carta de porte) es tan habitual en la práctica que incluso, podría decirse, aproxima la relación entre las empresas interesadas a la idea de contrato “de suministro” –suministro de servicio de transporte-.

En el art. 8 se define esta clase de contratos, en el art. 16 se prevé que serán por escrito si las partes contratantes lo exigen (siempre lo serán si se contrata con autónomos “económicamente dependientes”); y en el art. 43 se habla de su extinción y posible prórroga por tácita reconducción –es decir, automática salvo que alguna de las partes manifieste a la otra su voluntad de que no sea así, con un plazo de antelación o preaviso, que se fija como mínimo en 30 días.

Esta nueva fórmula se añade a la tradicional, siendo legalmente posibles ambas, de manera que para relaciones puntuales, o con clientes esporádicos, el contrato se podría seguir ciñendo al viaje singular.

Esta previsión repercute en el seguro doblemente: en cuanto a la duración del contrato y al periodo de cobertura. Ya que la Ley 50/1980 en su art. 57 regula la posibilidad de seguros por viaje y por tiempo, y en su art. 58 establece la duración –dentro del periodo de validez del seguro- de la cobertura concreta.

## **8.-TAMBIEN DA VALIDEZ A LA CARTA DE PORTE ELECTRONICA**

En cuanto a la carta de porte –es decir, documento en que consta la existencia del contrato de transporte y los términos y condiciones pactados-, sus funciones, datos a insertar, etc. la Ley 15/2009 sigue en general los criterios del Convenio CMR. Sin embargo, una novedad positiva es el reconocimiento –en su art. 15- de la contratación del transporte por vía electrónica. Lo que por otra parte ya es una realidad en todos los ámbitos comerciales (¿quién no ha comprado ya algo por Internet?) y empieza a serlo también en el transporte, pero hasta ahora carecía de una cobertura legal específica. Su validez jurídica se equipara a la tradicional carta de porte sobre soporte de papel.

En 27 Mayo 2008 fue firmado en Naciones Unidas (Ginebra) el Protocolo adicional al Convenio CMR, relativo al uso de la carta de porte electrónica, que no modifica este Convenio sino que se trata de un conjunto de nuevos artículos que se añaden al texto actual del mismo, y en los cuales fundamentalmente se dice:

- 1º) que la carta de porte electrónica es perfectamente válida en Derecho, y
- 2º) que todo lo que el Convenio CMR actualmente dice sobre la carta de porte y su uso, incluido su valor probatorio ante los Tribunales de Justicia, debe ser entendido igualmente como aplicable a su forma electrónica.

Pues bien, en esa misma línea, nuestro Ministerio de Fomento ya ha dado su visto bueno a que España suscriba este Protocolo, lo que parece muy acertado.

## **9.-INCLUYE EL TRANSPORTE MULTIMODAL**

Es interesante una regulación –hasta ahora, casi inexistente- del transporte multimodal. La LOTT –art. 28.1- y el ROTT –art. 27.3- lo hacía muy escuetamente y además confundiendo transporte “combinado” y “sucesivo”.

En realidad, ello sigue sucediendo en el art. 64 de la Ley 15/2009, cuando al hablar de “sucesivo” no deja claro si los varios porteadores trabajan en un mismo modo de transporte o en varios diferentes. “Sucesivo” supone una pluralidad consecutiva de tramos efectuados por un mismo modo. Cuando hay varios se llama “combinado” –como en el art. 67, que exige que uno de ellos sea terrestre, aunque le llama indistintamente multimodal (que generalmente se denomina al transporte en que no hay ruptura de la unidad de carga, como en el no vigente Convenio internacional de 24 Mayo 1980 –caso del realizado mediante contenedores-).

Los arts. 67-70 de la Ley incluyen esta forma de transporte con pluralidad de modos, si uno de ellos es terrestre. Y nos felicitamos por esta regulación.

Aunque, en cuanto a responsabilidad del transportista, la remisión al régimen propio de cada

modo (art. 68.1) quizá hace poco atractiva para el cargador la fórmula legal. Nos parece que hubiera sido preferible un régimen uniforme, sin perjuicio de que después el transportista que indemnizó, subrogado en los derechos del indemnizado, ejerza una segunda reclamación (de repetición o recobro –coloquialmente, “repercuta”-) contra el transportista a quien considere efectivo culpable.

Eso es lo que sucede si no puede determinarse en qué fase concreta del transporte se ha producido el evento dañoso: el art. 68.3 impone el régimen general de la presente ley aplicable al transportista terrestre único.

Este régimen está relacionado con el seguro, puesto que la Ley 50/1980 en su art. 55 se refiere a qué seguro es el aplicable al transporte multimodal: ¿el de transporte terrestre (la propia ley 50/2008), el de seguro marítimo (Cód. Com. arts. 737 a 805) estableciendo que, cuando no pueda determinarse en qué tramo sucedió el siniestro, se aplicará el seguro que corresponda a “la parte más importante” (*sic*) del mismo.

También la Ley 50/1980 se refiere –en su art. 60- a la modificación no culpable del “medio” de transporte, en sentido de que los siniestros ocurridos en éste seguirían siendo indemnizables..

El transporte por superposición (p. ej. camión sobre vagón ferroviario o sobre buque) se regula en el art. 70, bajo sus mismos postulados que el art. 2 del Convenio CMR, aunque de manera más clara y menos farragosa (para lo cual no hace falta mucho...).

## **10.-INCLUYE LAS MUDANZAS**

Los servicios de mudanzas tienen normas especiales, como corresponde a su prestación plural (junto al transporte, suministro de cestos y cajas, desarmado o desmontaje, embalaje, descenso, traslado desde el local hasta el *capitonné*, e inversas en destino).

Los arts. 71-77 de la nueva Ley sustituyen, con pocas diferencias, al contrato-tipo de la Orden de 5 Mayo 1981.

En el art. 74.4 se impone a la empresa de mudanzas la obligación de informar a su cliente sobre la posibilidad de contratar un seguro de daños que ampare los riesgos de los bienes objeto del servicio. Aclarando que “La conclusión del contrato de seguro no libera de responsabilidad al porteador” (por porteador hay que entender la empresa de mudanzas – nuevo uso inadecuado de esta palabra-).

El incumplimiento de este deber se castiga muy severamente, pues la empresa de mudanzas perdería el derecho a aplicar la limitación de responsabilidad señalada en el artículo 76 (veinte veces el IPREM/día por cada metro cúbico de carga).

## **11.-POR FIN, LA LOGISTICA, AUNQUE MENTADA “DE REFILÓN”**

Pese al auge que la logística ha alcanzado, increíblemente ni la LOTT ni el ROTT siquiera contienen la palabra “logística”.

Falta un título administrativo habilitante para el operador logístico (la Orden de 21 Julio 2000 habla sólo de “operador de transporte”, como común a agencias, transitarios, etc.) y hay muchas dudas: sobre requisitos para funcionar, documentación a emitir, conflictos que las Juntas Arbitrales del Transporte pueden conocer, etc.

Particularmente nos afecta lo relativo a seguros a contratar. Pues, tras imponerlos como obligatorios el ROTT en su art. 173.2,b, después no concreta–ni este Reglamento ni norma otra alguna- nada sobre cómo hay que hacerlos:

\* en qué concepto de los permitidos por la Ley 50/1980 –tomador, asegurado, beneficiario-;

- \* bajo qué condiciones;
- \* por qué suma asegurada; etc.

Dudas que en realidad se extienden a todo lo mercantil: ¿el operador logístico puede limitar su responsabilidad?, ¿y retener la mercancía hasta ser pagado?, ¿cuándo prescriben las reclamaciones por y contra él?

Pues bien, nos decepciona comprobar que esta Ley 15/2009 sigue sin regular la logística. Ni siquiera prevé unas futuras Condiciones Generales (o contrato-tipo).

Su art. 9 se limita a incluir en la aplicación de esta ley lo que en ese contrato de logística se refiera al transporte. Lo cual es bien poco. Y aún quizá innecesario, por sobreentendido.

## **12.-LOS PORTES SE PAGARAN A LOS 30 DIAS**

Quien deba pagar el precio del transporte -dice el art. 41-, deberá hacerlo como máximo a los 30 días desde la entrega de las mercancías en destino, o de lo contrario tendrá que pagar intereses: el señalado en la Ley 3/2004, de 29 Diciembre, de lucha contra la morosidad.

Ello, salvo pacto en contrario por escrito, que se considerará nulo cuando tenga un contenido abusivo en perjuicio del transportista, conforme al art. 9 de dicha Ley.

Esta es la medida 1.1 de los “Acuerdos de Junio”-, y ya se ha concretado en la Orden FOM/2184/2008 de 23 Julio (BOE 25 Julio) por la que se modifican –otra vez (ya lo habían sido antes)- las C.G. de 25 Abril 1997.

## **13.-LOS PORTES SE ACTUALIZAN SEGÚN EL PRECIO DEL GASOLEO**

Los contratos de transporte -dice el art. 38-, incluirán una cláusula para la actualización automática del precio del transporte, según el precio del gasóleo (si aumenta o disminuye en un 5 % o más), que será de cumplimiento obligatorio.

Ello, salvo pacto escrito, que se considerará nulo cuando tenga contenido abusivo contra el transportista o conste en unas condiciones generales no negociadas.

Esta es la medida 1.2 de los “Acuerdos de Junio”. Y se ha concretado en la citada Orden FOM/2184/2008 de 23 Julio.

Se aplica también a los contratos ya firmados.

## **14.-SI NO PAGA LOS PORTES EL DESTINATARIO, LO HARÁ EL REMITENTE**

Se eliminan –esperemos, definitivamente- los términos “portes pagados” y “debidos”, tradicionales y pese a ello confusos (la palabra “pagados” puede confundir al Juzgador en el sentido de que ya lo están; la palabra “debidos” es ambigua: ¿debidos por quién?). Más claro resulta decir portes “a pagar por” cargador / destinatario.

Para los muchos contratos de transporte que (sorprendente, pero cierto) no concretan quién es el obligado al pago del precio del transporte: cargador o destinatario (silencio que desaconsejamos, pues a nadie beneficia), la Ley –en su art. 37.1- prevé que en tal caso el pago del precio del transporte y de sus gastos corresponde al cargador.

Esta medida ya estaba contenida en las C.G. de 1997, anexo A-2.2, párrafo segundo, y anexo B-2.3, también párrafo segundo. Pero ahora felizmente se eleva a la categoría de ley.

También muy interesante para el transportista es –en el art. 37.2, segundo párrafo- una previsión importada de nuestra vecina Francia, concretamente contenida en la llamada “Ley

Gayssot” –por el nombre del Ministro de transportes que la hizo promulgar-, de 6 Febrero 1998 (que modifica el art. 132.8 del Código de Comercio galo), según la cual, si el transporte se contrata con precio a pagar en destino (“portes pagados”, aunque no nos guste el término) y el destinatario no satisface tales portes, éstos pueden ser reclamados al cargador.

### **15.-AUMENTA LA INDEMNIZACIÓN POR PARALIZACIONES**

La medida 1.3 de los “Acuerdos de Junio” consiste en que desde ahora la indemnización por exceso de tiempo en las operaciones de carga y descarga (“paralizaciones”), ya no se calcula teniendo en cuenta el salario mínimo interprofesional sino –según el art. 22.3 de la Ley- en base a multiplicar por 2 el IPREM/día, por cada hora o fracción a partir de la segunda, dato que se publica en las leyes de Presupuestos G. del Estado para cada ejercicio.

Y supone un aumento. Por ejemplo, para el presente año 2009:

\* calculado conforme al salario mínimo (según el Real Decreto 2128/2008 de 26 Diciembre: 20'80 Euros/día) x 2 supone 24'96 Euros.

\* calculado conforme al IPREM (según Ley 2/2008 de 23 Diciembre, Disp. Adic. 28ª: 17'57 Euros/día) x 2 supone 35'14 Euros.

Salvo pacto de indemnización superior.

### **16.-LAS PÉRDIDAS SE INDEMNIZARÁN SEGÚN VALOR ORIGEN**

Todo lo relativo a la responsabilidad del transportista se regula siguiendo las pautas del Convenio CMR, arts. 17 y siguientes. No parece haber gran motivo para que un transporte p. ej. de Madrid a La Junquera tenga distinto tratamiento que el mismo transporte hasta Perpignan.

Así en cuanto a la indemnización por pérdidas: el art. 52 prevé que se pagará el valor de la mercancía perdida en lugar de origen y momento de carga (como en el Convenio CMR art. 23,1, inciso final), lo cual favorece al transportista -la indemnización es menor pues la mercancía vale menos en origen que en destino- y supone un giro diametral respecto al C.Com. art. 363,1º, inciso final (que prevé la indemnización según valor destino)..

Esto repercutirá directamente en el seguro de transporte y coste de su prima: es acorde con el art. 62, párrafo primero, de la Ley 50/1980, pero no con el párrafo segundo del mismo –bienes objeto de compraventa-, que se aplica a la mayor parte de las mercancías transportadas.

### **17.- AUMENTA LA RESPONSABILIDAD DEL TRANSPORTISTA**

El límite cuantitativo máximo de responsabilidad del transportista aumenta.

Este es uno de los puntos del proyecto de Ley que más polvareda levantó, y en que por supuesto, los puntos de vista son opuestos, según opinen los transportistas o los usuarios.

En un primer momento se pretendía aumentar esa responsabilidad nada menos que al doble de lo actual (4'5 euros/kilo, según el art. 23.1 de la LOTT y el art. 3.1 del ROTT), para situarse al mismo nivel que en el Convenio CMR, es decir, 8'33 Derechos Especiales de Giro –art. 57.1- (incluso expresado en esta unidad de cuenta).

Al final el art. 57 de la Ley la deja en un tercio del IPREM (17'57 Euros/día, calculado indicamos en el epígrafe 15) x 1/3 = 5'86 Euros.

O sea, un cierto aumento, pero menos de lo que podría haber sido.

Por supuesto este aumento influirá en los seguros de responsabilidad del transportista: si ésta aumenta, también subirá la indemnización. Y, en consecuencia, probablemente la prima – aunque en la determinación de su cuantía intervienen –y a veces más decisivamente- otros elementos, como volumen de facturación, siniestralidad de cada empresa, clase de mercancía transportada –valor, etc.-, clase de vehículos utilizados –antigüedad, condiciones de seguridad, etc-.

## **18.-PELIGROSA REFERENCIA AL DAÑO “CONSCIENTE”**

Esta es otra de las cuestiones que más “idas y venidas” ha tenido. Cuando se creía suprimida, el Senado la añadió a última hora.

El referido límite máximo de responsabilidad deja de aplicarse no solo en caso de “dolo” del transportista (como venía siendo hasta ahora, y cosa lógica), sino también –dice el art. 62- por haber actuado

*“con una infracción consciente y voluntaria del deber jurídico asumido que produzca daños que, sin ser directamente queridos, sean consecuencia necesaria de la acción”.*

Fórmula horrorosa, oscurísima, y que por su vaguedad y riesgo de subjetivismo, introduce innecesariamente –donde no la había- la inseguridad jurídica y económica.

Por supuesto, si en tales supuestos se hace responsable al transportista, su asegurador de RC tendrá también que indemnizar. Con lo que aumentará la prima (que, ante tamaña aleatoriedad, podría “dispararse”). Recuérdese que el art. 19 de la Ley 50/1980 habla solo de exclusión de indemnización en caso de “mala fe” del asegurado.

## **19.-LAS RECLAMACIONES EN DESTINO, YA SIN CARÁCTER PRECLUSIVO**

Según el C.Com. art. 366 las reclamaciones por daños a las mercancías tienen que ser hechas en el momento mismo de su entrega en destino (“daños aparentes”) o dentro del breve plazo de las 24 horas siguientes (“vicios ocultos”).

Y -con gran rotundidad se establece- “transcurridos los términos expresados, no se admitirá reclamación alguna contra el porteador sobre el estado en que entregó los géneros porteados”. Esto es lo que significa “preclusivas”: que cierran cualquier futura reclamación sobre el caso.

Estos plazos ahora serán iguales que en el transporte internacional: al momento mismo de la entrega en destino, para daños aparentes; hasta 7 días, para daños no aparentes; y 21 días, para retraso (CMR art. 30.1 y 3).

Pues bien, para el transportista esta defensa –“excepción”, diríamos, en términos procesales- se ha perdido. El art. 60 de la nueva Ley –en línea al art. 30.1 del Convenio CMR- contempla las reservas en destino solo como fórmula para destruir la presunción de entrega correcta. Pero ello no impide que el “derechohabiente” sobre la mercancía pueda posteriormente reclamar ante los Tribunales.

Sencillamente, al reclamante que no hizo protesta alguna al llegar la mercancía será más difícil que su posterior reclamación prospere, pues –habiendo perdido la oportunidad de destruirla por esa vía, persiste la presunción de entrega correcta en destino, por lo cual ese derechohabiente tendrá que probar que en efecto el daño se produjo mientras la mercancía se encontraba en manos del transportista.

Repercute en el seguro por cuanto el asegurador tras indemnizar al cargador se subroga en la posición de ese cargador para reclamar en vía de repetición (art. 43 de la Ley 50/1980) contra el transportista, y ahora su posición será más ventajosa.

## **20.-TODAS LAS RECLAMACIONES PRESCRIBEN EN UN AÑO**

En fin, el plazo de prescripción de reclamaciones del transportista contra su cliente por impago de portes y gastos se ha ampliado a 1 año –art. 79-, unificándolo con el establecido para reclamaciones contra el transportista (art. 952.2º C.Com.). Al modo del Convenio CMR (art. 32) en que un año es el plazo común para todas las reclamaciones derivadas del contrato de transporte.

Así se pone fin al desequilibrio histórico –incurrido en el art. 951 C.Com. y nunca rectificado, aunque de ello transcurrieron más de cien años- de que el transportista dispone de solo seis meses para reclamar sus honorarios; lo que muchas veces hace muy difícil dicha reclamación: si el pago ha sido establecido a 90 días y los otros tres meses se van en llamadas telefónicas para intentar el cobro.

\* \* \* \* \*

La Ley 15/2009 –a que hemos dedicado el presente comentario- **entra en vigor** a los tres meses de su publicación en el BOE: por tanto **el 12 de Febrero de 2010**.

Para entonces tendrían que estar adaptadas todas las pólizas de seguro de transportes a estos nuevos requerimientos.



**Francisco Sánchez-Gamborino**  
Abogado especialista en transportes y sus seguros  
Presidente del Grupo “Seguros de Transporte”  
en la Asociación de Derecho de Seguros SEAIDA  
Vicepresidente Comisión Jurídica de IRU  
*[francisco@sanchez-gamborino.com](mailto:francisco@sanchez-gamborino.com)*