**EL CONTRATO DE TRANSPORTE**[[1]](#footnote-1)

1. **Definición.**

El contrato de transporte es aquel por el cual el porteador se obliga, mediante un precio, a trasladar de un lugar a otro a una persona o cosa determinada o a ambos a cambio de un precio y por el medio o los medios de locomoción pactados. En concreto, 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.

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.

1. **¿Qué es una carta de porte?**

El contrato de transporte se formaliza mediante la denominada carta de porte. La carta de porte firmada por ambas partes hará fe de la conclusión y del contenido del contrato, así como de la recepción de las mercancías por el porteador, salvo prueba en contrario.

La carta de porte se emitirá en tres ejemplares originales, que firmarán el cargador y el porteador. El primer ejemplar de la carta de porte será entregado al cargador, el segundo viajará con las mercancías transportadas y el tercero quedará en poder del porteador.

La carta de porte debe contener:

**-** Lugar y fecha de la emisión.

**-** Nombre y dirección del cargador y, en su caso, del expedidor.

**-** Nombre y dirección del porteador y, en su caso, del tercero que reciba las mercancías para su transporte.

**-** Lugar y fecha de la recepción de la mercancía por el porteador.

**-** Lugar y, en su caso, fecha prevista de entrega de la mercancía en destino.

**-** Nombre y dirección del destinatario, así como eventualmente un domicilio para recibir notificaciones.

**-** Naturaleza de las mercancías, número de bultos y signos y señales de identificación.

**-** Identificación del carácter peligroso de la mercancía enviada, así como de la denominación prevista en la legislación sobre transporte de mercancías peligrosas.

**-** Cantidad de mercancías enviadas, determinada por su peso o expresada de otra manera.

**-** Clase de embalaje utilizado para acondicionar los envíos.

**-** Precio convenido del transporte, así como el importe de los gastos previsibles relacionados con el transporte.

**-** Indicación de si el precio del transporte se paga por el cargador o por el destinatario.

**-** En su caso, declaración de valor de las mercancías o de interés especial en la entrega.

**-** Instrucciones para el cumplimiento de formalidades y trámites administrativos preceptivos en relación con la mercancía.

La carta de porte podrá contener cualquier otra mención que sea convenida por las partes en el contrato, tales como:

**-** La referencia expresa de prohibición de transbordo.

**-** Los gastos que el remitente toma a su cargo.

**-** La suma del reembolso a percibir en el momento de la entrega de la mercancía.

**-** El 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 las mercancías.

**-** El plazo convenido en el que el transporte ha de ser efectuado.

**-** La lista de documentos entregados al transportista.

La ausencia o irregularidad de la carta de porte no producirá la inexistencia o la nulidad del contrato.

1. **¿Quién asume la obligación de carga y descarga?**

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 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.

El cargador y el destinatario soportarán las consecuencias de los daños derivados de estas operaciones 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.

No obstante, 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.

1. **La responsabilidad del porteador.**

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.

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.

El porteador responderá de los actos y omisiones de los auxiliares, dependientes o independientes, a cuyos servicios recurra para el cumplimiento de sus obligaciones.

Los administradores de la infraestructura ferroviaria sobre la que se realice el transporte se considerarán, a estos efectos, auxiliares del porteador.

**a)** *Causas de exoneración*

El porteador no responderá de los hechos indicados si prueba que la pérdida, la avería o el retraso han sido ocasionados por culpa del cargador o del destinatario, por una instrucción de éstos no motivada por una acción negligente del porteador, por vicio propio de las mercancías o por circunstancias que el porteador no pudo evitar y cuyas consecuencias no pudo impedir.

En ningún caso podrá alegar como causa de exoneración los defectos de los vehículos empleados para el transporte.

Cuando el daño sea debido simultáneamente a una causa que exonera de responsabilidad al porteador y a otra de la que deba responder, sólo responderá en la medida en que esta última haya contribuido a la producción del daño.

**b)** *Presunciones de exoneración*

El porteador quedará exonerado de responsabilidad cuando pruebe que, atendidas las circunstancias del caso concreto, la pérdida o avería han podido resultar verosímilmente de alguno de los siguientes riesgos:

**-** Empleo de vehículos abiertos y no entoldados, cuando tal empleo haya sido convenido o acorde con la costumbre.

**-** Ausencia o deficiencia en el embalaje de mercancías, a causa de las cuales éstas quedan expuestas, por su naturaleza, a pérdidas o daños.

**-** Manipulación, carga, estiba, desestiba o descarga realizadas, respectivamente, por el cargador o por el destinatario, o personas que actúen por cuenta de uno u otro.

**-** Naturaleza de ciertas mercancías expuestas por causas inherentes a la misma a pérdida total o parcial o averías, debidas especialmente a rotura, moho, herrumbre, deterioro interno y espontáneo, merma, derrame, desecación, o acción de la polilla y roedores.

**-** Deficiente identificación o señalización de los bultos.

**-** Transporte de animales vivos en las condiciones previstas en el artículo siguiente

1. **Limitación de la responsabilidad del porteador, plazos de reclamación y prescripción.**

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **AMBITO NORMATIVO** | **TRANSPORTE CARRETERA NACIONAL[[2]](#footnote-2)** | **TRANSPORTE FERROVIARIO INTERNACIONAL** | **TRANSPORTE CARRETERA INTERNACIONAL** | **TRANSPORTE AEREO INTERNACIONAL** | **TRANSPORTE MARITIMO INTERNACIONAL** |
| **LEGISLACION APLICABLE** | Ley del contrato transporte terrestre 15/2009. | Appendix B to the Convention concerning International Carriage by Rail (COTIF) of 9 June 1999Uniform Rules Concerning the Contract of International Carriage of Goods by Rail (CIM) | Convenio relativo al Contrato de Transporte Internacional deMercancías por Carretera, del 19 mayo de 1956 ("Convenio CMR"). (BOE de 7/5/74, Corrección de errores de 15/6/95). | Convenio para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional, hecho en Montreal el 28 de mayo de 1999, "Convenio de Montreal", ratificado por España (BOE de 20 de mayo 2004). | "Reglas de laHaya‐Visby" que se componen del "Convenio de Bruselas", ConvenioInternacional para la aplicación de ciertas normas en materia de conocimientos deembarque (1924) y las Reglas de La Haya‐Visby, de 23 de febrero de 1968,actualización del anterior al que en 1979 se le añadió un Protocolo relativo a losDerechos Especiales de Giro. |
| **RESPONSABILIDAD POR:****PÉRDIDA TOTAL O PARCIAL.** | Art.52/54: valor de las no entregadas según valor al momento de recibirse por el porteador.Art. 57: Límite 1/3 indicador de Renta efectos múltiples/día por cada kg. (5,97€x kg). + gastos | Valor de las no entregadas según valor al momento de recibirse por el porteador.Art. 30: Límite 17 unidades de cuenta. Si no me equivoco 20,87 €/kg | Valor de las no entregadas según valor al momento de recibirse por el porteador.Art. 23.3: Límite 8,33 DEG[[3]](#footnote-3)/kg bruto(en 2019 equivale a 10,23 €/kg bruto | 19 DEG/kg bruto de mercancía perdida, dañado o entregada con retraso. | Art. IV: límite 666,67 DEG/bulto ó 2 DEG/kg. Bruto (la cantidad que resulte mayor aplicándose la regla del contenedor[[4]](#footnote-4)). |
| **RESPONSABILIDAD POR:****AVERIA/daño.** | Art.53: Diferencia entre valor al momento de recibir mercancía y el valor con averías en mismo tiempo y lugar. Límite máximo valor por perdida.Art. 57: Límite 1/3 indicador de Renta efectos múltiples/día por cada kg. (5,97€x kg). + gastos | Art. 32:1. Si todo el envío ha perdido valor a causa de un daño, la cantidad que se habría debido pagar en caso de pérdida total;
2. Si sólo una parte del envío ha perdido valor a causa de los daños, el importe que se habría debido pagar si se hubiera perdido dicha parte.

Aplica reglas ap. anterior (art 30) | Ídem | Idem | Ídem |
| **RESPONSABILIDAD POR:****RETRASO** | Art. 57. Límite máx. precio transporte | Art. 33:Límite: 4 veces precio del transporte. | Art. 23.5. Límite máx. precio transporte | Ídem  | No se determina |
| **Plazo reclamación** | Art. 60.1:Pérdidas y averías.- Los daños aparentes en el momento de la entrega o hasta 7 días para los daños no aparentes.Art.60.3:Retraso.- Plazo para efectuar la reserva de 21 días desde el siguiente a la entrega de las mercancías al destinatario. |  | Art. 30.1:Pérdida y averías.- Los daños aparentes en el momento de la entrega o hasta 7 días para los daños no aparentes.Art. 30.3: Retraso.- Plazo 21 días desde la puesta de la mercancía a disposición del destinatario. | Art. 124. Dentro de los 10 días siguientes a la entrega. | Daños aparentes en el momento de la entrega.Daños no aparentes dentro de los tres días ss. a la entrega |
| **Prescripción** | 1 año por reclamación contractual.2 años en caso de existencia de dolo o falta equivalente. | Art. 48: Plazos de 1 y 2 años según los casos. | Art. 32.1: 1 año.3 años en caso de existencia de dolo o falta equivalente. | Art. 29. Plazo de 2 años desde la llegada a destino. | Art. 952.2 del código de comercio. Plazo de 1 año. |

1. Referencias extraídas de https://guiasjuridicas.wolterskluwer.es [↑](#footnote-ref-1)
2. Se formalizan estos transportes mediante un documento que recoge el contenido de la mercancía, tipo, naturaleza, peso etc… denominados Carta de porte, Conocimiento de embarque aéreo AWB ( Air Way Bill ) o Conocimiento de embarque ( Bill of loading ). [↑](#footnote-ref-2)
3. El Derecho Especial de Giro ("DEG") es la Unidad de Cuenta del Fondo Monetario Internacional. Constituye una cesta de monedas que incluye al euro, dólar USA, yen japonés y libra esterlina. [↑](#footnote-ref-3)
4. Regla del contenedor: Cuando se utilicen para agrupar mercancías un contenedor, paleta o cualquier dispositivo similar, todo bulto o unidad que según el conocimiento de embarque vaya embalado en tal dispositivo se considerará como un bulto o unidad. Fuera de este caso tal dispositivo (contenedor, paleta, etc.) se considerará como el bulto o unidad. [↑](#footnote-ref-4)