



BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

SENADO

IX LEGISLATURA

Serie II:
PROYECTOS DE LEY

22 de septiembre de 2009

Núm. 16 (c)
(Cong. Diputados, Serie A, núm. 11
Núm. exp. 121/000011)

PROYECTO DE LEY

621/000016 Del contrato de transporte terrestre de mercancías.

ENMIENDAS

621/000016

PRESIDENCIA DEL SENADO

En cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 191 del Reglamento del Senado, se ordena la publicación en el BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES de las **enmiendas** presentadas al Proyecto de Ley del contrato de transporte terrestre de mercancías.

Palacio del Senado, 18 de septiembre de 2009.—P. D., **Manuel Cavero Gómez**, Letrado Mayor del Senado.

El Grupo Parlamentario de Senadores Nacionalistas (GPSN), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula 8 enmiendas al Proyecto de Ley del contrato de transporte terrestre de mercancías.

Palacio del Senado, 17 de septiembre de 2009.—El Portavoz, **Joseba Zubia Atxaerandio**.

ENMIENDA NÚM. 1 Del Grupo Parlamentario de Senadores Nacionalistas (GPSN)

El Grupo Parlamentario de Senadores Nacionalistas (GPSN), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo 10. 1.**

ENMIENDA

De modificación.

«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. 2 Del Grupo Parlamentario de Senadores Nacionalistas (GPSN)

El Grupo Parlamentario de Senadores Nacionalistas (GPSN), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del

Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo 13. 1.**

ENMIENDA

De modificación.

«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. 3
Del Grupo Parlamentario de Senadores Nacionalistas (GPSN)**

El Grupo Parlamentario de Senadores Nacionalistas (GPSN), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo 16. 1.**

ENMIENDA

De modificación.

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

1. El contrato de transporte continuado se formalizará por escrito.»

(Igual).

JUSTIFICACIÓN

Por coherencia con la enmienda planteada al artículo 10.

**ENMIENDA NÚM. 4
Del Grupo Parlamentario de Senadores Nacionalistas (GPSN)**

El Grupo Parlamentario de Senadores Nacionalistas (GPSN), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo 23. 1.**

ENMIENDA

De modificación.

«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).

JUSTIFICACIÓN

Por coherencia con la enmienda planteada al artículo 10.

**ENMIENDA NÚM. 5
Del Grupo Parlamentario de Senadores Nacionalistas (GPSN)**

El Grupo Parlamentario de Senadores Nacionalistas (GPSN), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo 39. 2.**

ENMIENDA

De modificación.

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

2. En caso de ejecución parcial del contrato, debidamente justificada, el porteador sólo podrá exigir el pago del precio...» (resto: 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. 6
Del Grupo Parlamentario de Senadores Nacionalistas (GPSN)**

El Grupo Parlamentario de Senadores Nacionalistas (GPSN), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo 49. 1. Letra nueva.**

ENMIENDA

De adición.

Se propone la adición de un nuevo epígrafe g) en el artículo 49.1 del Proyecto de Ley, 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 acaecimiento se acredite suficientemente por el porteador.»

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. 7
Del Grupo Parlamentario de Senadores Nacionalistas (GPSN)**

El Grupo Parlamentario de Senadores Nacionalistas (GPSN), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo 65.**

ENMIENDA

De modificación.

«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 porteador que presuntamente haya cometido el incumplimiento.

**ENMIENDA NÚM. 8
Del Grupo Parlamentario de Senadores Nacionalistas (GPSN)**

El Grupo Parlamentario de Senadores Nacionalistas (GPSN), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda a la **Disposición adicional nueva.**

ENMIENDA

De adición.

Se propone la adición de una nueva Disposición adicional cuarta, con la siguiente redacción:

«Disposición adicional cuarta. 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 un mencción al transporte de mercancías utilizando bicicleta, en la medida en la que, en determinados contextos, puede resultar una modalidad de transporte no desdeñable.

El Grupo Parlamentario Popular en el Senado (GPP), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula 5 enmiendas al Proyecto de Ley del contrato de transporte terrestre de mercancías.

Palacio del Senado, 17 de septiembre de 2009.—El Portavoz, **Pío García-Escudero Márquez.**

**ENMIENDA NÚM. 9
Del Grupo Parlamentario Popular en el Senado (GPP)**

El Grupo Parlamentario Popular en el Senado (GPP), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo 5. 2.**

ENMIENDA

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 regula-

ción 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. 10
Del Grupo Parlamentario Popular
en el Senado (GPP)**

El Grupo Parlamentario Popular en el Senado (GPP), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo 6.**

ENMIENDA

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. 11
Del Grupo Parlamentario Popular
en el Senado (GPP)**

El Grupo Parlamentario Popular en el Senado (GPP), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo Nuevo a continuación del Artículo 66.**

ENMIENDA

De adición.

Al capítulo VI, artículo nuevo.

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. 12
Del Grupo Parlamentario Popular
en el Senado (GPP)**

El Grupo Parlamentario Popular en el Senado (GPP), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Capítulo VIII.**

ENMIENDA

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. 13
Del Grupo Parlamentario Popular
en el Senado (GPP)**

El Grupo Parlamentario Popular en el Senado (GPP), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda a la **Disposición adicional nueva**.

ENMIENDA

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.

El Senador Alfredo Belda Quintana, CC (GPMX) y el Senador Narvay Quintero Castañeda, CC (GPMX), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formulan 6 enmiendas al Proyecto de Ley del contrato de transporte terrestre de mercancías.

Palacio del Senado, 17 de septiembre de 2009. — **Alfredo Belda Quintana y Narvay Quintero Castañeda**.

**ENMIENDA NÚM. 14
De Don Alfredo Belda Quintana
(GPMX) y de Don Narvay Quintero
Castañeda (GPMX)**

El Senador Alfredo Belda Quintana, CC (GPMX) y el Senador Narvay Quintero Castañeda, CC (GPMX), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formulan la siguiente enmienda al **Artículo 2. Apartado nuevo**.

ENMIENDA

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. 15
De Don Alfredo Belda Quintana
(GPMX) y de Don Narvay Quintero
Castañeda (GPMX)**

El Senador Alfredo Belda Quintana, CC (GPMX) y el Senador Narvay Quintero Castañeda, CC (GPMX), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formulan la siguiente enmienda al **Artículo 4. 2**.

ENMIENDA

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. 16
De Don Alfredo Belda Quintana
(GPMX) y de Don Narvay Quintero
Castañeda (GPMX)**

El Senador Alfredo Belda Quintana, CC (GPMX) y el Senador Narvay Quintero Castañeda, CC (GPMX), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formulan la siguiente enmienda al **Artículo 19. 1**.

ENMIENDA

De adición.

Añadir al final del texto del apartado 1 del artículo 19, la siguiente frase:

«a elección del transportista».

JUSTIFICACIÓN

Artículo 1.124 del Código Civil, en las obligaciones recíprocas, ha de ser la parte cumplidora en este caso es el transportista, el que ha de suponer de la facultad de elección.

ENMIENDA NÚM. 17
De Don Alfredo Belda Quintana
(GPMX) y de Don Narvay Quintero
Castañeda (GPMX)

El Senador Alfredo Belda Quintana, CC (GPMX) y el Senador Narvay Quintero Castañeda, CC (GPMX), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formulan la siguiente enmienda al **Artículo 40. Apartado nuevo.**

ENMIENDA

De adición.

Se propone añadir un apartado nuevo con el siguiente texto:

«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, cuando 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

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 tener la mercancía para asegurarse el cobro de los portes. Esta es la opción del artículo 288, del proyecto de ley General de la Navegación Marítima, actualmente en tramitación parlamentaria, así como en derecho comparado, como el ordenamiento jurídico francés, portugués, alemán e italiano.

ENMIENDA NÚM. 18
De Don Alfredo Belda Quintana
(GPMX) y de Don Narvay Quintero
Castañeda (GPMX)

El Senador Alfredo Belda Quintana, CC (GPMX) y el Senador Narvay Quintero Castañeda, CC (GPMX), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formulan la siguiente enmienda al **Artículo 65. 1.**

ENMIENDA

De modificación.

Se propone el siguiente texto:

«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 dañoso.»

JUSTIFICACIÓN

La solidaridad en la responsabilidad es la excepción, sólo se impone cuando existe una pluralidad de agentes, concurrencia casual única, e imposibilidad de individualizar los comportamientos ni establecer responsabilidades individualizadas (Sentencia del Tribunal Supremo de 13 de septiembre de 1995).

ENMIENDA NÚM. 19
De Don Alfredo Belda Quintana
(GPMX) y de Don Narvay Quintero
Castañeda (GPMX)

El Senador Alfredo Belda Quintana, CC (GPMX) y el Senador Narvay Quintero Castañeda, CC (GPMX), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formulan la siguiente enmienda a la **Disposición transitoria única.**

ENMIENDA

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.

El Grupo Parlamentario Entesa Catalana de Progrés (GPECP), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula 35 enmiendas al Proyecto de Ley del contrato de transporte terrestre de mercancías.

Palacio del Senado, 17 de septiembre de 2009.—El Portavoz, **Ramón Aleu i Jornet.**

ENMIENDA NÚM. 20
Del Grupo Parlamentario Entesa
Catalana de Progrés (GPECP)

El Grupo Parlamentario Entesa Catalana de Progrés (GPECP), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo 2. 2.**

ENMIENDA

De modificación.

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.

JUSTIFICACIÓN

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. 21
Del Grupo Parlamentario Entesa
Catalana de Progrés (GPECP)

El Grupo Parlamentario Entesa Catalana de Progrés (GPECP), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo 6. 2.**

ENMIENDA

De adición.

Se añade un nuevo 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 esta 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 ori-

ginados 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.

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 sendo 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. 22
Del Grupo Parlamentario Entesa
Catalana de Progrés (GPECP)

El Grupo Parlamentario Entesa Catalana de Progrés (GPECP), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo 9.**

ENMIENDA

De adición.

Se añade el siguiente redactado al final del artículo 9:

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 diver-

sas, 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 intensidad 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. 23
Del Grupo Parlamentario Entesa
Catalana de Progrés (GPECP)

El Grupo Parlamentario Entesa Catalana de Progrés (GPECP), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo 10. 2.**

ENMIENDA

De sustitución.

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 facilitarle 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 efectos 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 aquélla, 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 7.º1 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. 24
Del Grupo Parlamentario Entesa
Catalana de Progrés (GPECP)

El Grupo Parlamentario Entesa Catalana de Progrés (GPECP), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo 11. 1.**

ENMIENDA

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. 25
Del Grupo Parlamentario Entesa
Catalana de Progrés (GPECP)

El Grupo Parlamentario Entesa Catalana de Progrés (GPECP), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo 14.**

ENMIENDA

De sustitución.

Se sustituye el redactado del artículo 14 por el siguiente texto:

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.

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 8.º2 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 9.º1 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 9.º1 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. 26 Del Grupo Parlamentario Entesa Catalana de Progrés (GPECP)

El Grupo Parlamentario Entesa Catalana de Progrés (GPECP), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo 19. 1.**

ENMIENDA

De modificación.

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

1. 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. 27 Del Grupo Parlamentario Entesa Catalana de Progrés (GPECP)

El Grupo Parlamentario Entesa Catalana de Progrés (GPECP), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo 20.**

ENMIENDA

De modificación.

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.

JUSTIFICACIÓN

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 descarga 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 íntima-

mente 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 JUSTIFICACIÓN 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 art. 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 art. 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. 28
Del Grupo Parlamentario Entesa
Catalana de Progrés (GPECP)

El Grupo Parlamentario Entesa Catalana de Progrés (GPECP), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo 21. 3.**

ENMIENDA

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. 29
Del Grupo Parlamentario Entesa
Catalana de Progrés (GPECP)

El Grupo Parlamentario Entesa Catalana de Progrés (GPECP), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo 21. 3.**

ENMIENDA

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 emba-

laje, 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. 30
Del Grupo Parlamentario Entesa
Catalana de Progrés (GPECP)

El Grupo Parlamentario Entesa Catalana de Progrés (GPECP), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo 22.**

ENMIENDA

De modificación.

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.

JUSTIFICACIÓN

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 art. 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 penitenciarario 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. 31
Del Grupo Parlamentario Entesa
Catalana de Progrés (GPECP)

El Grupo Parlamentario Entesa Catalana de Progrés (GPECP), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo 27. 1.**

ENMIENDA

De modificación.

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

1. 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. 32
Del Grupo Parlamentario Entesa
Catalana de Progrés (GPECP)

El Grupo Parlamentario Entesa Catalana de Progrés (GPECP), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo 28.**

ENMIENDA

De supresión.

Se suprime el artículo 28.

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: «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».

ENMIENDA NÚM. 33
Del Grupo Parlamentario Entesa
Catalana de Progrés (GPECP)

El Grupo Parlamentario Entesa Catalana de Progrés (GPECP), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo 30. 1. a.**

ENMIENDA

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. 34
Del Grupo Parlamentario Entesa
Catalana de Progrés (GPECP)**

El Grupo Parlamentario Entesa Catalana de Progrés (GPECP), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo 33. 2.**

ENMIENDA

De modificación.

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.

JUSTIFICACIÓN

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. 35
Del Grupo Parlamentario Entesa
Catalana de Progrés (GPECP)**

El Grupo Parlamentario Entesa Catalana de Progrés (GPECP), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo 33. Apartado nuevo.**

ENMIENDA

De adición.

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

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.

JUSTIFICACIÓN

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. 36
Del Grupo Parlamentario Entesa
Catalana de Progrés (GPECP)

El Grupo Parlamentario Entesa Catalana de Progrés (GPECP), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo 34. 1.**

ENMIENDA

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. 37
Del Grupo Parlamentario Entesa
Catalana de Progrés (GPECP)

El Grupo Parlamentario Entesa Catalana de Progrés (GPECP), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo 36. Apartado nuevo.**

ENMIENDA

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 fue-

ran 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. 38
Del Grupo Parlamentario Entesa
Catalana de Progrés (GPECP)

El Grupo Parlamentario Entesa Catalana de Progrés (GPECP), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo 39.**

ENMIENDA

De modificación.

El artículo 39 queda redactado en los siguientes términos:

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

1. (Igual).

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. (Igual).

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.»

JUSTIFICACIÓN

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. 39
Del Grupo Parlamentario Entesa
Catalana de Progrés (GPECP)

El Grupo Parlamentario Entesa Catalana de Progrés (GPECP), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo 40**.

ENMIENDA

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. 40
Del Grupo Parlamentario Entesa
Catalana de Progrés (GPECP)

El Grupo Parlamentario Entesa Catalana de Progrés (GPECP), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo 40. Apartado nuevo**.

ENMIENDA

De adición.

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

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 PILONETA 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 913.2.º 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 90.1.6.º 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 pesaje 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 este 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. 41
Del Grupo Parlamentario Entesa
Catalana de Progrés (GPECP)

El Grupo Parlamentario Entesa Catalana de Progrés (GPECP), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo 40. Apartado nuevo.**

ENMIENDA

De adición.

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 contrato 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. 42
Del Grupo Parlamentario Entesa
Catalana de Progrés (GPECP)

El Grupo Parlamentario Entesa Catalana de Progrés (GPECP), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo 43. 2.**

ENMIENDA

De modificación.

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.

JUSTIFICACIÓN

Claridad y seguridad jurídica.

ENMIENDA NÚM. 43
Del Grupo Parlamentario Entesa
Catalana de Progrés (GPECP)

El Grupo Parlamentario Entesa Catalana de Progrés (GPECP), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo 44.**

ENMIENDA

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.

ENMIENDA NÚM. 44
Del Grupo Parlamentario Entesa
Catalana de Progrés (GPECP)

El Grupo Parlamentario Entesa Catalana de Progrés (GPECP), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo 46.**

ENMIENDA

De modificación.

El artículo 46 queda redactado en los siguientes términos:

Artículo 46. Carácter dispositivo.

Las disposiciones de este capítulo tienen carácter dispositivo.

JUSTIFICACIÓN

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

ENMIENDA NÚM. 45
Del Grupo Parlamentario Entesa
Catalana de Progrés (GPECP)

El Grupo Parlamentario Entesa Catalana de Progrés (GPECP), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo 47. 1.**

ENMIENDA

De modificación.

Al artículo 47, apartado 1.

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

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

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. 46
Del Grupo Parlamentario Entesa
Catalana de Progrés (GPECP)

El Grupo Parlamentario Entesa Catalana de Progrés (GPECP), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo 47. 1.**

ENMIENDA

De supresión.

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

JUSTIFICACIÓN

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. 47
Del Grupo Parlamentario Entesa
Catalana de Progrés (GPECP)

El Grupo Parlamentario Entesa Catalana de Progrés (GPECP), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo 60. 1.**

ENMIENDA

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 manifiestas, las reservas deberán formularse dentro de las 24 horas siguientes a 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 ajenos 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. 48
Del Grupo Parlamentario Entesa
Catalana de Progrés (GPECP)

El Grupo Parlamentario Entesa Catalana de Progrés (GPECP), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo 60. 1.**

ENMIENDA

De modificación.

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.

JUSTIFICACIÓN

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. 49
Del Grupo Parlamentario Entesa
Catalana de Progrés (GPECP)

El Grupo Parlamentario Entesa Catalana de Progrés (GPECP), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo 61. 1.**

ENMIENDA

De modificación.

El apartado 1 del artículo 61 queda redactado 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.

JUSTIFICACIÓN

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

ENMIENDA NÚM. 50 Del Grupo Parlamentario Entesa Catalana de Progrés (GPECP)

El Grupo Parlamentario Entesa Catalana de Progrés (GPECP), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo 61. 2.**

ENMIENDA

De modificación.

El apartado 2 del artículo 61 queda redactado en los siguientes términos:

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. 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.

JUSTIFICACIÓN

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

ENMIENDA NÚM. 51 Del Grupo Parlamentario Entesa Catalana de Progrés (GPECP)

El Grupo Parlamentario Entesa Catalana de Progrés (GPECP), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo 62.**

ENMIENDA

De modificación.

Se modifica el 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 «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. 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 medi-

das 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 equipatur”, 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 aequipatur”.»

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 aplicación 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. 5.º (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. 52
Del Grupo Parlamentario Entesa
Catalana de Progrés (GPECP)

El Grupo Parlamentario Entesa Catalana de Progrés (GPECP), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo 65. 1.**

ENMIENDA

De modificación.

Se modifica el redactado del artículo 65, del apartado 1 al que se le da la siguiente redacción:

1. 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 sentado 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. 53
Del Grupo Parlamentario Entesa
Catalana de Progrés (GPECP)

El Grupo Parlamentario Entesa Catalana de Progrés (GPECP), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo 79.**

ENMIENDA

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 per-

juicio 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 de 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. 54 Del Grupo Parlamentario Entesa Catalana de Progrés (GPECP)

El Grupo Parlamentario Entesa Catalana de Progrés (GPECP), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda a la **Disposición final nueva**.

ENMIENDA

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.

El Grupo Parlamentario Catalán en el Senado de Convergència i Unió (GPCIU), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula 5 enmiendas al Proyecto de Ley del contrato de transporte terrestre de mercancías.

Palacio del Senado, 17 de septiembre de 2009.—El Portavoz, **Jordi Vilajoana i Rovira**.

ENMIENDA NÚM. 55
Del Grupo Parlamentario Catalán
en el Senado de Convergència i
Unió (GPCIU)

El Grupo Parlamentario Catalán en el Senado de Convergència i Unió (GPCIU), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo 5. 2.**

ENMIENDA

De modificación.

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 intermediario 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. 56
Del Grupo Parlamentario Catalán
en el Senado de Convergència i
Unió (GPCIU)

El Grupo Parlamentario Catalán en el Senado de Convergència i Unió (GPCIU), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo 40. Nuevo apartado 2, renumerando el proyectado apartado 2, como apartado 3.**

ENMIENDA

De adición.

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. 57
Del Grupo Parlamentario Catalán
en el Senado de Convergència i
Unió (GPCIU)

El Grupo Parlamentario Catalán en el Senado de Convergència i Unió (GPCIU), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo 49. 1. Letra nueva.**

ENMIENDA

De adición.

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, justifi-

ca 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. 58
Del Grupo Parlamentario Catalán
en el Senado de Convergència i
Unió (GPCIU)

El Grupo Parlamentario Catalán en el Senado de Convergència i Unió (GPCIU), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Capítulo nuevo**.

ENMIENDA

De adición.

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 proponga 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. 59
Del Grupo Parlamentario Catalán
en el Senado de Convergència i
Unió (GPCIU)

El Grupo Parlamentario Catalán en el Senado de Convergència i Unió (GPCIU), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda a la **Disposición adicional nueva**.

ENMIENDA

De adición.

Redacción que se propone:

Disposición adicional. (nueva)

«En la aplicación de las causas y presunciones de exoneración de esta Ley en el contrato de auxilio y rescate en carretera se tendrá en cuenta la concurrencia de circunstancias de urgencia, protección de la seguridad vial y restablecimiento del tráfico».

JUSTIFICACIÓN

Complementar la enmienda formulada de adición de una nueva letra g) al apartado 1 del artículo 49 del Proyecto de Ley.

El Grupo Parlamentario Socialista (GPS), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula 4 enmiendas al Proyecto de Ley del contrato de transporte terrestre de mercancías.

Palacio del Senado, 17 de septiembre de 2009.—La Portavoz, **María del Carmen Silva Rego**.

ENMIENDA NÚM. 60
Del Grupo Parlamentario Socialista
(GPS)

El Grupo Parlamentario Socialista (GPS), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo 62**.

ENMIENDA

De modificación.

Se modifica el artículo 62 quedando redactado en los siguientes términos:

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, con actuación dolosa o con una infracción consciente y voluntaria del deber jurídico asumido que produzca daños que, sin ser directamente queridos, sean consecuencia necesaria de la acción.»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 61
Del Grupo Parlamentario Socialista
(GPS)

El Grupo Parlamentario Socialista (GPS), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo 79. 1**.

ENMIENDA

De modificación.

Se modifica el artículo 79, apartado 1, quedando redactado en los siguientes términos:

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. Sin embargo, en el caso de que tales acciones se deriven de una actuación dolosa o con una infracción consciente y voluntaria del deber jurídico asumido que produzca daños que, sin ser directamente queridos, sean consecuencia necesaria de la acción, el plazo de prescripción será de dos años.»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 62
Del Grupo Parlamentario Socialista
(GPS)

El Grupo Parlamentario Socialista (GPS), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda a la **Disposición adicional nueva**.

ENMIENDA

De adición.

Añadir una nueva disposición adicional, con la siguiente redacción:

Disposición adicional (Nueva).

«En la aplicación de las causas y presunciones de exoneración previstas en esta ley, en el contrato de auxilio y rescate en carretera se tendrá en cuenta la concurrencia de circunstancias de urgencia, protección de la seguridad vial y restablecimiento del tráfico.»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 63
Del Grupo Parlamentario Socialista
(GPS)

El Grupo Parlamentario Socialista (GPS), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda a la **Disposición adicional nueva**.

ENMIENDA

De adición.

Añadir una nueva disposición adicional, con la siguiente redacción:

«Disposición adicional (Nueva) Aplicación del Reglamento (CE) n.º 1371/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2007, sobre los derechos y las obligaciones de los viajeros de ferrocarril.

Mediante Acuerdo del Consejo de Ministros podrán, atendiendo a las especiales características del transporte ferroviario y a la progresiva adaptación de los agentes que intervienen en el mismo, adoptarse las exenciones temporales y excepciones previstas en los apartados 4, 5 y 6 del artículo 2 del Reglamento (CE) n.º 1371/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2007, sobre los derechos y las obligaciones de los viajeros de ferrocarril, para la plena exigibilidad de las obligaciones que en dicha norma se imponen a las empresas ferroviarias y a los administradores de infraestructura ferroviaria».

JUSTIFICACIÓN

El Reglamento (CE) n.º 1371/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2007 sobre los derechos y las obligaciones de los viajeros, de ferrocarril determina con carácter general y para todos los servicios de ferrocarril en la Comunidad, los derechos que asisten a los viajeros que abarcan múltiples prestaciones: obligaciones de información por parte de las empresas ferroviarias, disponibilidad de billetes y reservas, sistemas de información sobre viajes y reservas, responsabilidad de las empresas respecto de los viajeros y los equipajes, indemnización en caso de retraso, pérdida de enlaces y cancelaciones, accesibilidad de los vehículos e instalaciones para personas con discapacidad, derechos relacionados con la seguridad y la calidad de los servicios, etc.

La norma comunitaria tiene una vocación necesariamente general. Por ello, su artículo 2 admite que, con la salvedad de determinados derechos que son inaplazables, los Estados miembros puedan conceder exenciones temporales y excepciones a la aplicación de las demás disposiciones del Reglamento (CE) n.º 1371/2007. El objetivo que se persigue es asegurar la realización eficaz y progresiva de los derechos de los viajeros.

La enmienda tiene por objeto determinar la forma conforme a la cual deben adoptarse tales excepciones. En tal sentido, se autoriza al Consejo de Ministros para que adopte las medidas previstas en artículo 2 del Reglamento (CE) n.º 1371/2007.

ÍNDICE

Artículo	Enmendante	Número de Enmienda
Artículo 2	Sr. Belda Quintana, Alfredo (GPMX) y Sr. Quintero Castañeda, Narvay (GPMX)	14
	GP Entesa Catalana de Progrés (GPECP)	20
Artículo 4	Sr. Belda Quintana, Alfredo (GPMX) y Sr. Quintero Castañeda, Narvay (GPMX)	15
Artículo 5	GP Popular en el Senado (GPP)	9
	GP Catalán en el Senado de Convergència i Unió (GPCIU)	55
Artículo 6	GP Popular en el Senado (GPP)	10
	GP Entesa Catalana de Progrés (GPECP)	21
Artículo 9	GP Entesa Catalana de Progrés (GPECP)	22
Artículo 10	GP de Senadores Nacionalistas (GPSN)	1
	GP Entesa Catalana de Progrés (GPECP)	23
Artículo 11	GP Entesa Catalana de Progrés (GPECP)	24
Artículo 13	GP de Senadores Nacionalistas (GPSN)	2
Artículo 14	GP Entesa Catalana de Progrés (GPECP)	25
Artículo 16	GP de Senadores Nacionalistas (GPSN)	3
Artículo 19	Sr. Belda Quintana, Alfredo (GPMX) y Sr. Quintero Castañeda, Narvay (GPMX)	16
	GP Entesa Catalana de Progrés (GPECP)	26
Artículo 20	GP Entesa Catalana de Progrés (GPECP)	27
Artículo 21	GP Entesa Catalana de Progrés (GPECP) GP Entesa Catalana de Progrés (GPECP)	28 29
Artículo 22	GP Entesa Catalana de Progrés (GPECP)	30
Artículo 23	GP de Senadores Nacionalistas (GPSN)	4
Artículo 27	GP Entesa Catalana de Progrés (GPECP)	31
Artículo 28	GP Entesa Catalana de Progrés (GPECP)	32
Artículo 30	GP Entesa Catalana de Progrés (GPECP)	33
Artículo 33	GP Entesa Catalana de Progrés (GPECP) GP Entesa Catalana de Progrés (GPECP)	34 35
Artículo 34	GP Entesa Catalana de Progrés (GPECP)	36
Artículo 36	GP Entesa Catalana de Progrés (GPECP)	37

Artículo	Enmendante	Número de Enmienda
Artículo 39	GP de Senadores Nacionalistas (GPSN)	5
	GP Entesa Catalana de Progrés (GPECP)	38
Artículo 40	Sr. Belda Quintana, Alfredo (GPMX) y Sr. Quintero Castañeda, Narvay (GPMX)	17
	GP Entesa Catalana de Progrés (GPECP)	39
	GP Entesa Catalana de Progrés (GPECP)	40
	GP Entesa Catalana de Progrés (GPECP)	41
	GP Catalán en el Senado de Convergència i Unió (GPCIU)	56
Artículo 43	GP Entesa Catalana de Progrés (GPECP)	42
Artículo 44	GP Entesa Catalana de Progrés (GPECP)	43
Artículo 46	GP Entesa Catalana de Progrés (GPECP)	44
Artículo 47	GP Entesa Catalana de Progrés (GPECP)	45
	GP Entesa Catalana de Progrés (GPECP)	46
Artículo 49	GP de Senadores Nacionalistas (GPSN)	6
	GP Catalán en el Senado de Convergència i Unió (GPCIU)	57
Artículo 60	GP Entesa Catalana de Progrés (GPECP)	47
	GP Entesa Catalana de Progrés (GPECP)	48
Artículo 61	GP Entesa Catalana de Progrés (GPECP)	49
	GP Entesa Catalana de Progrés (GPECP)	50
Artículo 62	GP Entesa Catalana de Progrés (GPECP)	51
	GP Socialista (GPS)	60
Artículo 65	GP de Senadores Nacionalistas (GPSN)	7
	Sr. Belda Quintana, Alfredo (GPMX) y Sr. Quintero Castañeda, Narvay (GPMX)	18
Artículo 65	GP Entesa Catalana de Progrés (GPECP)	52
Artículo Nuevo a continuación del Artículo 66	GP Popular en el Senado (GPP)	11
Capítulo VIII	GP Popular en el Senado (GPP)	12
Artículo 79	GP Entesa Catalana de Progrés (GPECP)	53
	GP Socialista (GPS)	61
Capítulo nuevo	GP Catalán en el Senado de Convergència i Unió (GPCIU)	58
Disposición adicional nueva	GP de Senadores Nacionalistas (GPSN)	8
	GP Popular en el Senado (GPP)	13
	GP Catalán en el Senado de Convergència i Unió (GPCIU)	59

Artículo	Enmendante	Número de Enmienda
	GP Socialista (GPS)	62
	GP Socialista (GPS)	63
Disposición transitoria única	Sr. Belda Quintana, Alfredo (GPMX) y Sr. Quintero Castañeda, Narvay (GPMX)	19
Disposición final nueva	GP Entesa Catalana de Progrés (GPECP)	54

Edita: © SENADO. Plaza de la Marina Española, s/n. 28071. Madrid.
Teléf.: 91 538-13-76/13-38. Fax 91 538-10-20. <http://www.senado.es>.

E-mail: dep.publicaciones@senado.es.

Imprime: ALCAÑIZ-FRESNO´S - SAN CRISTÓBAL UTE
C/ Cromo, n.º 14 a 20. Polígono Industrial San Cristóbal
Teléf.: 983 21 31 41 - 47012 Valladolid

af@alcanizfresnos.com.

Depósito legal: M. 12.580 - 1961