

Proyecto de Orden por la que se aprueban las condiciones generales de contratación de los transportes de mercancías por carretera.

La Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del Contrato de Transporte Terrestre de Mercancías ha afectado notablemente al contenido de las Condiciones Generales de Contratación del transporte de mercancías por carretera actualmente vigentes, aprobadas por Orden del Ministerio de Fomento de 25 de abril de 1997.

La disposición derogatoria única de la citada ley, aunque declara vigentes dichas Condiciones en cuanto no resulten contrarias a sus propios preceptos, señala que deberán, no obstante, adaptarse, al objeto de alcanzar una coherencia plena entre los contenidos de ambas normas.

A tal efecto, la disposición final tercera de la ley faculta al Ministro de Fomento para aprobar unas nuevas condiciones generales. En idéntico sentido, ya el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, aprobado por Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, habilitaba, en su artículo 13, al Ministro para aprobar tales condiciones generales, oídos el Consejo Nacional de Transportes Terrestres, el Comité Nacional del Transporte por Carretera y las asociaciones representativas de los usuarios del transporte de mercancías por carretera.

De acuerdo con estos preceptos, estas condiciones serán aplicables de forma subsidiaria a lo que libremente pacten las partes en los correspondientes contratos, contribuyendo así a la clarificación de las relaciones mercantiles entre cargadores y transportistas.

Para facilitar una comprensión armonizada del conjunto de reglas que definen los derechos y obligaciones de los contratantes de transportes por carretera, se ha optado por reproducir una buena parte de los preceptos de la Ley del Contrato, desarrollando aquellas cuestiones que así lo requerían, entre las que cabe destacar la inclusión de la fórmula de revisión de precios por variaciones del precio del gasóleo o la fijación de determinados plazos y horarios para el cumplimiento de las obligaciones recíprocas. De esta manera se pretende incluir en un solo documento todas las normas que afectan a los derechos, las obligaciones y las responsabilidades de las partes en los contratos de transporte de mercancías por carretera.

Con el mismo objetivo, se ha optado por reproducir determinados preceptos de la Ley 3/2004, de 29 de diciembre, por la que se establecen medidas de lucha contra la morosidad en las operaciones comerciales, allí donde se ha considerado que se ganaba en claridad y coherencia.

En su virtud, de acuerdo con el artículo 13 del Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, aprobado por Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, oídos el Comité Nacional del Transporte por Carretera, el Consejo Nacional de Transportes Terrestres y las asociaciones más representativas de los cargadores y usuarios del transporte de mercancías por carretera, dispongo:

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

De acuerdo con lo que se establece en la disposición final tercera de la Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del Contrato de Transporte Terrestre de Mercancías (en adelante Ley del Contrato) y en el artículo 13 del Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, aprobado por el Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, se aprueban las condiciones generales de contratación de los transportes de mercancías por carretera incluidas como anexo de esta orden.

Las referidas condiciones de contratación serán de aplicación, con carácter general, en la contratación de cualquier clase de servicios de transporte por carretera, sean cuales fueren sus características concretas o las de la mercancía transportada, salvo que se disponga otra cosa en unas condiciones especialmente establecidas para la modalidad de transporte de que se trate.

Artículo 2. Alcance de la aplicación de las condiciones de contratación.

1. En ausencia de pacto expreso en el correspondiente contrato singular, las partes podrán exigirse mutuamente su cumplimiento con arreglo a las condiciones generales incluidas como anexo de esta orden, las cuales tendrán, en todo caso, carácter supletorio de aquél en relación con todo su contenido.

Tratándose de contratos de adhesión, únicamente podrán modificarse estas condiciones cuando las que se establezcan resulten, en su conjunto, más beneficiosas para el adherente.

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

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

3. No obstante lo señalado en los puntos anteriores, el cumplimiento de lo dispuesto en las condiciones aprobadas por esta orden será obligatorio en aquellos casos en que reproducen el contenido de normas legales de carácter imperativo.

Artículo 3. Transporte contratado en el marco de una operación logística.

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 9 de la Ley del Contrato, cuando se asuma la obligación de transportar mercancías en el marco de una operación logística de contenido más amplio, los derechos, obligaciones y responsabilidades relativos a dicho transporte se regirán por lo dispuesto en la Ley del Contrato, aplicándose asimismo estas condiciones generales de contratación en ausencia de pacto expreso.

Artículo 4. Contratación del transporte en nombre propio.

1. Los contratos de transporte de mercancías se presuponen celebrados en nombre propio. Excepcionalmente podrá alegarse la contratación en nombre ajeno cuando se acredite que así se había hecho constar de forma expresa y suficiente en el momento de contratar, indicado la identidad de la persona en cuyo nombre se contrata, y siempre que la intermediación se realice con carácter gratuito.

2. De conformidad con lo que se dispone en el artículo 5.2 de la Ley del Contrato, los titulares de autorizaciones de transporte o de operador de transporte y las cooperativas de transportistas y sociedades de comercialización sólo podrán intervenir en la contratación de transportes en nombre propio, ya sea como porteadores o cargadores.

Artículo 5. Independencia del contrato celebrado entre el cargador y un operador de transporte con el celebrado entre éste y el transportista.

1. De conformidad con lo dispuesto en el artículo 6 de la Ley del Contrato, el porteador que contrate con el cargador responderá frente a éste de la realización íntegra del transporte conforme a lo previsto en dicha Ley, aún cuando no la lleve a cabo por sí mismo en todo o en parte.

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

2. Como consecuencia de lo que se señala en el punto anterior, los términos del contrato celebrado entre un cargador y un operador de transporte de mercancías (agencia de transporte, transitario, operador logístico o almacenista-distribuidor) no predeterminan los del celebrado como consecuencia entre dicho operador y el transportista que efectivamente vaya a realizar el transporte.

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

Otro tanto sucederá cuando el transportista que hubiese contratado con el cargador efectivo, encomiende, a continuación, la realización, total o parcial, del transporte a otro transportista.

Artículo 6. Aplicación del régimen de responsabilidad a las diversas acciones.

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 63 de la Ley del Contrato, el régimen de responsabilidad previsto en las siguientes condiciones será aplicable a toda acción que persiga una indemnización por daños y perjuicios por pérdida, averías de la mercancía o por retraso en la entrega derivados del transporte, con independencia de cuál sea el procedimiento a través del que se ejercite o su fundamento contractual o extracontractual, tanto si se hace valer frente al porteador como si se dirige contra sus auxiliares.

Disposición transitoria primera. Aplicación a contratos preexistentes.

Las condiciones generales de contratación aprobadas en esta orden serán de aplicación a todos aquellos contratos que se celebren desde su entrada en vigor.

Asimismo, se aplicarán a todas aquellas operaciones de transporte que se realicen en ejecución de contratos de transporte celebrados con anterioridad a la mencionada fecha, cuando la entrega del envío al transportista tenga lugar a partir de los tres meses siguientes a la entrada en vigor de la presente orden.

Disposición transitoria segunda. Plazos de pago.

No obstante, lo dispuesto con carácter general en la condición 3.7 respecto a un plazo máximo de pago de sesenta días, en ejecución de lo que se establece en la disposición transitoria segunda de la Ley 15/2010, de 5 de julio, de modificación de la Ley 3/2004, de 29 de diciembre, por la que se establecen medidas de lucha contra la morosidad en las operaciones mercantiles, dicho plazo únicamente será de aplicación obligatoria a partir del 1 de enero de 2013.

Hasta el 31 de diciembre de 2011, dicho plazo será de ochenta y cinco días y entre las dos fechas anteriormente indicadas será de setenta y cinco días.

Disposición derogatoria única. Derogaciones.

Queda derogada 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, modificada por las órdenes FOM/3947/2005, de 9 de diciembre, y FOM/2184/2008, de 23 de julio.

Disposición final primera. Título competencial.

Esta orden se dicta al amparo de lo dispuesto en la regla 6.^a del artículo 149.1 de la Constitución, que atribuye al Estado competencia en materia de legislación mercantil.

Disposición final segunda. Habilitación a la Dirección General de Transporte Terrestre.

La Dirección General de Transporte Terrestre adoptará las medidas necesarias para el cumplimiento y aplicación de esta Orden.

Disposición final tercera. Entrada en vigor.

Esta orden entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el “Boletín Oficial del Estado”.

ANEXO
Condiciones generales de contratación de los transportes de mercancías por carretera

Índice

1. Definiciones.
 - 1.1. Contrato de transporte de mercancías.
 - 1.2. Transportista.
 - 1.3. Operador de transporte de mercancías.
 - 1.4. Cargador.
 - 1.5. Porteador.
 - 1.6. Destinatario.
 - 1.7. Expedidor.
 - 1.8. Envío.
 - 1.9. Bulto.

2. Carta de porte.
 - 2.1. Concepto.
 - 2.2. Exigibilidad de la carta de porte.
 - 2.3. Contenido de la carta de porte.
 - 2.4. Contenido de la carta de porte en supuestos especiales.
 - 2.5. Emisión y número de ejemplares de la carta de porte.
 - 2.6. Fuerza probatoria de la carta de porte.
 - 2.7. Carta de porte electrónica.
 - 2.8. Condiciones de elaboración de la carta de porte electrónica.
 - 2.9. Firma de la carta de porte electrónica.
 - 2.10. Funcionamiento de la carta de porte electrónica.
 - 2.11. Otros documentos destinados a completar la carta de porte electrónica.

3. Precio y gastos del transporte.
 - 3.1. Determinación del precio de los servicios de transporte.
 - 3.2. Pesaje del envío a efectos de determinar el precio del transporte.
 - 3.3. Seguro de daños.
 - 3.4. Revisión del precio del transporte por carretera en función de la variación del precio del gasóleo.
 - 3.5. Descuentos aplicables.
 - 3.6. Obligado al pago.
 - 3.7. Exigibilidad del pago del precio y gastos de transporte.
 - 3.8. Depósito y enajenación por impago.
 - 3.9. Exigibilidad del pago en caso de ejecución parcial.
 - 3.10. Facturación.
 - 3.11. Forma de pago.

- 3.12. Demora en el pago del precio y gastos del transporte.
- 3.13. Pactos abusivos en relación con el período de pago del precio del transporte.

4. Entrega del envío al porteador.

- 4.1. Idoneidad del vehículo.
- 4.2. Acceso a los lugares de carga y descarga del envío.
- 4.3. Puesta a disposición del vehículo para su carga.
- 4.4. Entrega efectiva del envío.
- 4.5. Exigencia de carta de porte.
- 4.6. Acondicionamiento e identificación de las mercancías.
- 4.7. Etiquetado de los bultos.
- 4.8. Soportes de la mercancía.
- 4.9. Documentación del envío.
- 4.10. Reconocimiento externo de las mercancías.
- 4.11. Examen de las mercancías.
- 4.12. Rechazo de bultos.
- 4.13. Inexistencia de reservas del porteador.
- 4.14. Carga del envío.
- 4.15. Manipulación del vehículo para su carga.
- 4.16. Plazo para realizar la carga.
- 4.17. Indemnización por paralizaciones en la carga.

5. Transporte del envío.

- 5.1. Custodia y transporte.
- 5.2. Supuestos de responsabilidad del porteador.
- 5.3. Inicio de la responsabilidad del porteador.
- 5.4. Itinerario del transporte.
- 5.5. Determinación de la longitud del itinerario.
- 5.6. Derecho de disposición.
- 5.7. Ejercicio del derecho de disposición.
- 5.8. Extinción del derecho de disposición.
- 5.9. Cumplimiento de las normas de las Administraciones Públicas.
- 5.10. Imposibilidad de llevar a cabo el transporte en las condiciones pactadas.
- 5.11. Depósito de las mercancías.
- 5.12. Enajenación forzosa de las mercancías.
- 5.13. Riesgo de pérdida o daño de las mercancías.
- 5.14. Aplicación del resultado de la venta.

6. Entrega del envío en destino.

- 6.1. Plazo y lugar de entrega del envío al destinatario.
- 6.2. Documentación de la entrega en destino.
- 6.3. Derechos del destinatario.

- 6.4. Entrega contra reembolso.
 - 6.5. Incidencias en la entrega.
 - 6.6. Depósito y enajenación de las mercancías por incidencias en la entrega.
 - 6.7. Descarga de las mercancías.
 - 6.8. Manipulación del vehículo para su descarga.
 - 6.9. Plazo para realizar la descarga.
7. Pérdidas, averías o retraso en la entrega.
 - 7.1. Reservas por pérdidas, averías o retraso en la entrega.
 - 7.2. Indemnización por retraso.
 - 7.3. Estado de las mercancías en el momento de entrega al destinatario.
 - 7.4. Indemnización por pérdidas.
 - 7.5. Indemnización por averías.
 - 7.6. Valor de las mercancías.
 - 7.7. Supuestos de equiparación a pérdida total.
 - 7.8. Reembolso de otros gastos.
 - 7.9. Causas de exoneración.
 - 7.10. Presunciones de exoneración.
 - 7.11. Transporte de animales vivos.
 - 7.12. Transporte con vehículos especialmente acondicionados.
 - 7.13. Recuperación de las mercancías perdidas.
 - 7.14. Límites de la indemnización.
 - 7.15. Pérdida del beneficio de limitación.
 - 7.16. Declaración de valor y de interés especial en la entrega.
8. Reglas especiales para los contratos de transporte continuado.
 - 8.1. Transporte continuado.
 - 8.2. Formalización de los contratos de transporte continuado.
 - 8.3. Revisión del precio inicialmente pactado.
 - 8.4. Pago periódico del precio de los servicios.
 - 8.5. Agrupación de facturas.
 - 8.6. Extinción de los contratos de transporte continuado.
9. Reglas especiales para los contratos de transporte de paquetería y similares.
 - 9.1. Carga y descarga en la paquetería.
 - 9.2. Plazo de entrega de la mercancía al destinatario.
 - 9.3. Depósito y enajenación de envíos de paquetería.
10. Reglas especiales para los contratos de transporte de mercancías peligrosas.
 - 10.1. Sujetos del contrato de transporte de mercancías peligrosas.
 - 10.2. Documentación del transporte de mercancías peligrosas.

11. Reglas especiales para los contratos de transporte con porteadores sucesivos.

11.1. Contrato con porteadores sucesivos.

11.2. Ejercicio de reclamaciones.

11.3. Acción de repetición entre porteadores sucesivos.

CONDICIONES GENERALES DE CONTRATACIÓN DE LOS TRANSPORTES DE MERCANCÍAS POR CARRETERA

1. Definiciones.

1.1. Contrato de transporte de mercancías es aquél por el que el porteador se obliga frente al cargador a cambio de un precio, a trasladar mercancías de un lugar a otro y ponerlas a disposición del destinatario, utilizando medios mecánicos con capacidad de tracción propia.

1.2. Transportista es el titular de una empresa especialmente concebida y equipada para la realización material de transportes de mercancías por carretera por cuenta ajena con sus propios medios personales y materiales, y que, al efecto, dispone de uno o más vehículos adecuados con capacidad de tracción propia, bien en propiedad, o en virtud de cualquier otro título permitido por la legislación vigente.

1.3. Operador de transporte de mercancías es el titular de una empresa que, ya sea bajo la denominación comercial de agencia de transporte, transitario, almacenista-distribuidor u operador logístico, se dedica a intermediar habitualmente en la contratación del transporte de mercancías, actuando como organización interpuesta entre los cargadores y los porteadores que contrata en nombre propio tanto con los unos como con los otros.

1.4. Cargador es quien contrata en nombre propio la realización de un transporte y frente al cual el porteador se obliga a efectuarlo.

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

1.5. Porteador es quien asume la obligación de realizar el transporte en nombre propio con independencia de que lo ejecute por sus propios medios o contrate su realización con otros sujetos.

1.6. Destinatario es la persona a quien el porteador ha de entregar las mercancías en el lugar de destino.

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

1.7. Expedidor es el tercero que, por cuenta del cargador, haga entrega de las mercancías al transportista en el lugar de recepción de la mercancía.

1.8. Envío es la cantidad de mercancía, embalajes y soporte de la carga incluidos, que un cargador entrega simultáneamente a un porteador para su transporte y entrega a un único destinatario, desde un único lugar de carga a un único lugar de destino, si bien un solo contrato podrá tener por objeto el transporte de múltiples envíos de un mismo cargador.

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

1.9. Bulto es cada unidad material de carga diferenciada que forman las mercancías objeto de transporte, con independencia de su volumen, dimensiones y contenido.

Cuando las mercancías que integran el bulto estén embaladas, se considerará que el embalaje forma parte integrante del bulto.

2. Carta de porte.

2.1. Concepto.

Se denomina carta de porte al documento en que se hagan constar todas o una parte de las condiciones de realización del transporte contratado, siempre que se haya emitido conforme a lo dispuesto en estas condiciones.

Cuando el contrato comprenda el transporte de diversos envíos, se emitirá una carta de porte para cada envío.

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

2.2. Exigibilidad de la carta de porte.

La carta de porte no es un documento obligatorio. La ausencia o irregularidad de la carta de porte no producirá la inexistencia o la nulidad del contrato.

No obstante, cualquiera de las partes del contrato podrá exigir a la otra que se extienda una carta de porte.

Cuando la parte contratante requerida a formalizar la carta de porte se negase a ello, la otra podrá considerarla desistida del contrato.

El cargador y el porteador responderán de los gastos y perjuicios que se deriven de la inexactitud o insuficiencia de los datos que les corresponda incluir en la carta de porte.

2.3. Contenido de la carta de porte.

Como regla general, la carta de porte incluirá las siguientes menciones:

a) Lugar y fecha de su emisión.

- b) Nombre y dirección del cargador y, en su caso, del expedidor.
- c) Nombre y dirección del porteador y, en su caso, del tercero que reciba el envío para su transporte.
- d) Lugar y fecha de la recepción del envío por el porteador.
- e) Lugar y, en su caso, fecha prevista de entrega del envío en destino.
- f) Nombre y dirección del destinatario, así como, eventualmente, un domicilio donde éste pueda recibir notificaciones.
- g) Naturaleza de las mercancías que integran el envío, así como el número de bultos y sus signos y señales de identificación.
- h) Identificación del carácter peligroso de la mercancía enviada, así como de la denominación prevista en la legislación sobre transporte de mercancías peligrosas, cuando así corresponda.
- i) Cantidad de mercancías enviadas, determinada por su peso o expresada de otra manera.
- j) Clase de embalaje utilizado para acondicionar el envío.
- k) Precio convenido del transporte, así como el importe de los gastos previsibles relacionados con el transporte.
- l) Indicación de si el precio del transporte se paga por el cargador o por el destinatario.
- m) En su caso, declaración de valor de las mercancías o de interés especial en la entrega, de acuerdo con lo dispuesto en la condición 7.16.
- n) Instrucciones para el cumplimiento de formalidades y trámites administrativos preceptivos en relación con las mercancías que integran el envío.

No obstante, la omisión de alguna de las menciones previstas en esta condición no privará de eficacia a la carta de porte en cuanto a las incluidas.

Por otra parte, la carta de porte podrá contener cualquier otra mención que sea convenida por las partes.

2.4. Contenido de la carta de porte en supuestos especiales.

En su caso, la carta de porte deberá contener cualquier otra mención que exija la legislación especial aplicable, por razón de la naturaleza de la mercancía o por otras circunstancias.

2.5. Emisión y número de ejemplares de la carta de porte.

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

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

El primer ejemplar de la carta de porte será entregado al cargador, el segundo viajará con el envío y el tercero quedará en poder del porteador.

2.6. Fuerza probatoria de la carta de porte.

La carta de porte firmada por ambas partes dará fe de la conclusión y del contenido del contrato, así como de la recepción del envío por el porteador, salvo prueba en contrario.

2.7. Carta de porte electrónica.

Si las partes están de acuerdo, podrán emitir la carta de porte por medios electrónicos con idénticos efectos a los señalados en la condición 2.6.

En este supuesto, la carta de porte deberá consistir en un registro electrónico de datos que puedan ser transformados en signos de escritura legibles.

Asimismo, podrá realizarse por medios electrónicos cualquier solicitud, declaración, instrucción, orden, reserva u otra comunicación relativa a la ejecución del contrato de transporte cuando las partes así lo hubiesen convenido y se ajusten a idénticas reglas y garantías a las señaladas en las condiciones siguientes en relación con la carta de porte electrónica.

2.8. Condiciones de elaboración de la carta de porte electrónica.

La carta de porte electrónica contendrá las mismas menciones que se contemplan en estas condiciones con carácter general para toda carta de porte.

El procedimiento empleado para la elaboración de la carta de porte electrónica deberá garantizar la integridad de las indicaciones que contenga a partir del momento en que haya sido elaborada. Se entenderá que las indicaciones mantienen su integridad cuando sigan estando completas y no hayan sufrido otras alteraciones que las que puedan producirse, en su caso, como consecuencia de su normal utilización.

Las indicaciones contenidas en la carta de porte electrónica deberán poderse completar o modificar en todos los supuestos previstos en estas condiciones con carácter general para toda carta de porte, si bien en este caso el procedimiento utilizado deberá permitir la detección como tal de toda adición o modificación y garantizar el mantenimiento de las indicaciones originales.

2.9. Firma de la carta de porte electrónica.

El contenido de la carta de porte electrónica deberá ser refrendado por el cargador y el porteador con sus firmas electrónicas.

Cuando nada hubiesen pactado previamente en relación con las características de dichas firmas electrónicas, éstas deberán cumplir, para su validez, lo dispuesto en la legislación que regula esta clase de firma.

2.10. Funcionamiento de la carta de porte electrónica.

Las partes interesadas en la ejecución del contrato de transporte cuyo contenido se pretenda documentar total o parcialmente en una carta de porte electrónica, deberán convenir las reglas a que se ajustará su funcionamiento en relación con:

- a) El método para elaborarla y remitirla.
- b) Las garantías respecto al mantenimiento de su integridad.
- c) La forma en que el titular de los derechos derivados de la carta podrá demostrar que lo es.
- d) La forma en que se podrá confirmar su efectiva entrega al destinatario.
- e) Los procedimientos que permitirán completar o modificar su contenido.
- f) El procedimiento mediante el que, eventualmente, podrá sustituirse la carta de porte electrónica por otra elaborada por un medio distinto.

Las referidas reglas deberán señalarse expresamente en la propia carta de porte electrónica y su aplicación deberá poder ser fácilmente verificada.

2.11. Otros documentos destinados a completar la carta de porte electrónica.

El cargador podrá remitir o comunicar en forma electrónica al porteador cualquier otro de los documentos o informaciones mencionados en estas condiciones generales siempre que resulte posible su tratamiento en este formato y las partes hayan convenido el procedimiento para establecer un vínculo entre tales documentos o informaciones y la carta de porte electrónica, de manera que se garantice su integridad.

3. Precio y gastos del transporte

3.1. Determinación del precio de los servicios de transporte.

El precio de los servicios de transporte y, en su caso, el de otros complementarios incluidos en el contrato se determinará en éste de forma diferenciada, teniendo en cuenta las circunstancias y características particulares de explotación de cada uno de dichos servicios.

Cuando nada se haya pactado, el precio será el que resulte usual para el tipo de servicio de que se trate en la plaza y momento en que el porteador haya de recibir el envío. En ningún caso se presumirá que el transporte u otros servicios incluidos en el contrato son gratuitos.

Cuando el porteador tenga publicitados para conocimiento general de sus posibles clientes unos determinados precios serán estos los que se apliquen, salvo pacto expreso en otro sentido.

3.2. Pesaje del envío a efectos de determinar el precio del transporte.

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

3.3. Seguro de daños.

Sin perjuicio de lo dispuesto en la legislación de defensa de los consumidores y usuarios, siempre que se contrate con un consumidor, el porteador deberá informarle, en el momento de contratar, acerca de la posibilidad de suscribir un seguro que cubra los daños que las mercancías puedan sufrir hasta el límite de su valor.

De conformidad con lo previsto en la referida legislación, tendrá la consideración de consumidor todo cargador, ya sea una persona física o jurídica, que hubiese contratado el transporte actuando en un ámbito ajeno a una actividad empresarial o profesional.

El coste de este seguro tendrá la consideración de gasto de explotación y será repercutible en el precio del transporte.

3.4. Revisión del precio del transporte por carretera en función de la variación del precio del gasóleo.

Salvo que otra cosa se hubiera pactado expresamente por escrito, cuando el precio del gasóleo hubiese aumentado entre el día de celebración del contrato y el momento de realizarse el transporte, el porteador podrá incrementar en su factura el precio inicialmente pactado en la cuantía que resulte de aplicar la fórmula que corresponda de entre las siguientes:

a) Vehículos con una masa máxima autorizada igual o superior a 20.000 kilogramos, con excepción de los de obras:

$$\Delta P = \frac{G \times P \times 0,3}{100};$$

b) Vehículos con una masa máxima autorizada superior a 3.500 kilogramos e inferior a 20.000 kilogramos, con excepción de los de obras:

$$\Delta P = \frac{G \times P \times 0,2}{100};$$

c) Vehículos de obras con una masa máxima autorizada superior a 3.500 kilogramos:

$$\Delta P = \frac{G \times P \times 0,2}{100};$$

d) Vehículos con una masa máxima autorizada igual o inferior a 3.500 kilogramos:

$$\Delta P = \frac{G \times P \times 0,1}{100};$$

En todas las fórmulas anteriores:

ΔP = cantidad en que el porteador podrá incrementar el precio contratado en su factura;

G = índice de variación del precio medio del gasóleo hecho público por la Administración entre el momento en que se contrató el transporte y aquél en que se realizó efectivamente;

P = precio del transporte establecido al contratar.

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

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

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

3.5. Descuentos aplicables.

Únicamente se aplicarán descuentos sobre el precio acordado, ya sea por razón de volumen de negocio, densidad de la carga, transporte en circuito cerrado o cualquier otra circunstancia, cuando se hubiesen pactado expresamente en el contrato indicando claramente sus características y forma de cálculo, así como su ámbito de aplicación y condiciones de cumplimentación y liquidación.

3.6. Obligado al pago.

Cuando nada se haya pactado expresamente, se entenderá que la obligación del pago del precio del transporte y demás gastos corresponde al cargador.

Cuando se haya pactado el pago del precio del transporte y los gastos por el destinatario, éste asumirá dicha obligación al aceptar el envío.

No obstante, el cargador responderá subsidiariamente en caso de que el destinatario no pague.

3.7. Exigibilidad del pago del precio y gastos de transporte.

Cuando otra cosa no se haya pactado, el precio del transporte y los gastos exigibles en virtud de una operación de transporte deberán ser abonados una vez cumplida la obligación de transportar y puesto el envío a disposición del destinatario.

El pago del precio del transporte únicamente se entenderá diferido cuando se hubiese pactado expresamente en el contrato el período de tiempo preciso en que dicho pago quedará aplazado, o bien la fecha concreta en que dicho pago habrá de producirse. No obstante, de

conformidad con lo dispuesto en la Ley 3/2004, de 29 de diciembre, por la que se establecen medidas de lucha contra la morosidad en las operaciones comerciales, deberá tenerse en cuenta que:

- El plazo de pago que, en su caso, pacten las partes no podrá ser superior a sesenta días contados desde la fecha en que el envío sea puesto a disposición del destinatario.

- Salvo pacto en contrario, cuando se hubiese acordado un aplazamiento de pago que exceda de treinta días desde la fecha de entrega del envío en destino, el pago deberá quedar instrumentado en documento que lleve aparejada acción cambiaria, con mención expresa de la fecha de pago indicada en la factura. Este documento deberá remitirse o aceptarse por el obligado al pago del precio del transporte dentro del plazo de treinta días desde la fecha de recepción del envío, siempre que la factura haya sido previamente enviada por el porteador. Cuando el referido documento no se remita o acepte por el obligado al pago en el plazo señalado, se entenderá sin efecto cualquier acuerdo relativo al aplazamiento.

3.8. Depósito y enajenación por impago.

Salvo que se haya pactado expresamente un aplazamiento del pago de conformidad con lo dispuesto en la condición anterior, si el obligado a ello se niega a pagar el precio u otros gastos ocasionados por el transporte cuando el envío llegue a destino, el porteador podrá negarse a entregarlo al destinatario, a no ser que se le garantice dicho pago mediante caución suficiente.

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

Lo anteriormente dispuesto será de aplicación sin perjuicio de que, a su vez, se aplique lo señalado en la condición 3.12 por demora en el pago cuando así corresponda.

3.9. Exigibilidad del pago en caso de ejecución parcial.

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, siempre que ésta reporte algún beneficio para el deudor.

No obstante, el porteador conservará su derecho al cobro íntegro cuando la inejecución se haya debido a causas imputables al cargador o al destinatario.

3.10. Facturación.

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 4.2 de la Ley 3/2004, el porteador deberá hacer llegar la factura por el servicio prestado, o una solicitud de pago equivalente, al obligado al pago antes de que se cumplan treinta días desde la fecha en que el envío haya sido puesto a disposición del destinatario.

La recepción de la factura por medios electrónicos producirá los efectos de inicio del cómputo de plazo de pago, siempre que se encuentre garantizada la identidad y autenticidad del firmante, la integridad de la factura, y la recepción por el interesado.

3.11. Forma de pago.

Cuando nada se hubiese pactado expresamente, el pago del precio del transporte podrá realizarse con dinero o a través de cualquier otro instrumento con poder liberatorio.

3.12. Demora en el pago del precio y gastos del transporte.

Sin perjuicio de lo dispuesto en la condición 3.7, el obligado al pago del transporte incurrirá en mora en el plazo de treinta días contados desde la fecha en que haya recibido la factura o una solicitud de pago equivalente, y deberá pagar el interés previsto en la Ley 3/2004.

Cuando la fecha de recibo de la factura o la solicitud de pago equivalente se preste a duda, así como en todos los casos de autofacturación por parte del obligado al pago, los treinta días anteriormente señalados se computarán desde la fecha de entrega del envío en destino.

El pacto en contrario se considerará nulo en todos aquellos casos en que tenga un contenido abusivo en perjuicio del porteador, conforme a las reglas que, a tal efecto, se señalan en la condición siguiente.

De acuerdo con lo dispuesto en el artículo 8 de la Ley 3/2004, cuando el obligado al pago incurra en mora el porteador tendrá derecho a reclamar, asimismo, una indemnización por los costes de cobro debidamente acreditados que haya sufrido a causa de la mora.

3.13. Pactos abusivos en relación con el período de pago del precio del transporte.

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 9 de la Ley 3/2004, serán nulas las condiciones pactadas entre las partes sobre la fecha de pago o las consecuencias de la demora que difieran el plazo de pago establecido en la condición anterior, cuando tengan un contenido abusivo en perjuicio del porteador, consideradas las circunstancias del caso y los usos habituales del comercio. No podrá, a tal efecto, considerarse uso habitual del comercio la práctica repetida de plazos abusivos.

Para determinar si una condición es abusiva para el porteador, se tendrá en cuenta, entre otros factores, si el obligado al pago tiene alguna razón objetiva para apartarse del plazo de pago. Asimismo, se valorará la prestación de garantías adicionales por parte del obligado al pago.

En sentido contrario, se tendrá en cuenta si, consideradas todas las circunstancias del caso, la condición de que se trate sirve principalmente para proporcionar una liquidez adicional al obligado al pago, a expensas del porteador.

En todo caso, serán nulos los pactos que establezcan un plazo de pago superior a sesenta días desde la entrega del envío y los que se contengan en unas condiciones generales respecto de las que la parte que no las ha propuesto sólo pueda mostrar su aceptación o rechazo global.

Asimismo, deberán considerarse nulos todos aquellos pactos mediante los que el cargador pretenda imponer al porteador unas condiciones de pago objetivamente injustas o que deban considerarse como tales teniendo en cuenta aquéllas de las que él se beneficia.

4. Entrega del envío al porteador.

4.1. Idoneidad del vehículo.

El porteador deberá utilizar un vehículo que sea adecuado para el tipo y circunstancias del transporte que deba realizar, así como para el acceso y circulación por los lugares en que deba realizarse la carga y descarga, de acuerdo con la información que le suministre el cargador.

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

4.2. Acceso a los lugares de carga y descarga del envío.

Cuando la carga o descarga del envío deba hacerse en el recinto de un almacén, depósito, obra o establecimiento comercial o industrial, el porteador deberá cumplir las instrucciones que, en su caso, le sean previamente impartidas por el cargador, el expedidor o el destinatario en relación con el acceso y salida, circulación interior y colocación del vehículo, siendo, en caso contrario, responsable de los daños que, como consecuencia de su incumplimiento, pudieran ocasionarse a las personas o a las edificaciones, instalaciones o cosas ubicadas en dicho recinto.

4.3. Puesta a disposición del vehículo para su carga.

El porteador deberá poner el vehículo a disposición del cargador en el lugar y tiempo pactados. Si nada se pacta respecto a la hora, el porteador cumplirá su obligación poniendo el vehículo a disposición del cargador antes de las dieciocho horas del día señalado.

Siempre que el porteador incumpla el plazo pactado o, en defecto de pacto expreso sobrepase la hora indicada en el párrafo anterior, el cargador podrá desistir de la expedición de que se trate y buscar inmediatamente otro porteador.

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

4.4. Entrega efectiva del envío.

Cuando el porteador hubiera puesto el vehículo a disposición para su carga en los términos previstos en la condición anterior, el cargador deberá entregarle el envío para su transporte. En caso de incumplimiento, el cargador únicamente podrá optar entre indemnizarle en cuantía equivalente al precio del transporte previsto u ofrecerle la realización de un transporte de similares características cuyo envío se encuentre inmediatamente disponible.

Si el cargador sólo entrega al porteador una parte de las mercancías que habían de integrar el envío original, deberá, sin perjuicio del pago del precio del transporte de esa parte, abonarle una indemnización igual al precio del transporte de las mercancías no entregadas, o bien ofrecerle la inmediata realización de otro transporte de similares características al inicialmente convenido.

4.5. Exigencia de carta de porte.

El porteador podrá exigir al cargador, antes de hacerse cargo del envío, que se extienda una carta de porte. La carta de porte así extendida dará fe de la recepción del envío por el porteador, tal y como se indica en la condición 2.6.

La negativa injustificada del cargador a expedir la citada carta de porte una vez que el porteador ha puesto a su disposición el vehículo para su carga, se equipara a la falta de entrega del envío para su transporte. En consecuencia, el porteador podrá, en este caso, negarse, a su vez, a realizar el transporte, sin incurrir en responsabilidad alguna y exigir además, un indemnización equivalente al precio del transporte fallido, conforme a lo previsto en la condición anterior.

El cargador, por su parte podrá exigir, asimismo, antes de hacer entrega del envío al porteador que se expida la carta de porte. Si el porteador se niega a ello injustificadamente, el cargador podrá proceder inmediatamente a contratar otro porteador para la realización del transporte, pudiendo en su caso exigir la indemnización que proceda, de conformidad con lo dispuesto en la condición 4.3.

4.6. Acondicionamiento e identificación de las mercancías.

Salvo que se haya pactado otra cosa, el cargador deberá acondicionar las mercancías para su transporte. Los bultos que componen cada envío deberán estar claramente identificados y señalizados mediante los correspondientes signos, coincidiendo con la descripción de los mismos contenida en la carta de porte.

Cuando su naturaleza o las circunstancias del transporte así lo exijan, las mercancías deberán ser entregadas al porteador convenientemente acondicionadas, embaladas y, en su caso, identificadas y señalizadas mediante las oportunas marcas o inscripciones que avisen del riesgo que su manipulación pueda entrañar para las personas o para las propias mercancías, de tal forma que puedan soportar sin menoscabo su transporte en condiciones normales y no constituyan causa de peligro para el porteador, su personal, las demás mercancías o terceros.

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 o ya conocidos por el porteador en el momento de hacerse cargo del envío y no haya hecho las oportunas reservas.

4.7. Etiquetado de los bultos.

El cargador o el expedidor etiquetará los bultos que componen el envío cuando resulte necesaria una identificación precisa del destinatario o del lugar de entrega. Las menciones de

las correspondientes etiquetas deberán corresponder con las que, en su caso, se hayan hecho constar en la carta de porte.

El porteador no será responsable de los posibles errores que puedan producirse en la entrega de los bultos en destino que se deriven de un etiquetado insuficiente o inadecuado.

4.8. Soportes de la mercancía.

Los soportes utilizados para el transporte de las mercancías (paletas, cajas, envases, etc.) aportados por el cargador o el expedidor forman parte integrante del envío y, salvo que entre las partes exista pacto previo en contrario, no podrán ser objeto de alquiler al porteador ni darán lugar a deducción alguna sobre los costes del transporte, así como tampoco podrá exigirse al porteador el establecimiento o depósito de garantía alguna en relación con ellos.

El transporte de retorno de los mencionados soportes vacíos constituirá, en todo caso, objeto de un envío de transporte distinto.

4.9. Documentación del envío.

El cargador deberá adjuntar a la carta de porte o poner a disposición del porteador la documentación relativa a la mercancía que sea necesaria para la realización del transporte y de todos aquellos trámites que el porteador haya de efectuar antes de proceder a la entrega en el punto de destino. A estos efectos, deberá suministrarle la información necesaria sobre la mercancía y los indicados trámites.

El porteador no está obligado a verificar si estos documentos o informaciones son exactos o suficientes. El cargador es responsable ante el porteador de todos los daños que pudieran resultar de la ausencia, insuficiencia o irregularidad de estos documentos e informaciones, salvo en caso de culpa por parte del porteador.

El porteador responderá de las consecuencias derivadas de la pérdida o mala utilización de los citados documentos. En todo caso, la indemnización a su cargo no excederá de la que correspondería en caso de pérdida de la mercancía.

4.10. Reconocimiento externo de las mercancías.

En el momento de hacerse cargo del envío, el porteador deberá comprobar su estado aparente y el de su embalaje, así como la exactitud de las menciones de la carta de porte relativas al número y señales de los bultos.

Los defectos apreciados se anotarán por el porteador en la carta de porte, mediante la formulación singularizada de reservas suficientemente motivadas.

El porteador que carezca de medios adecuados para verificar la coincidencia del número y las señales de los bultos lo hará constar justificadamente en la carta de porte.

4.11. Examen de las mercancías.

Cuando existan sospechas fundadas de falsedad sobre la declaración del cargador, el porteador podrá verificar el peso y las medidas de las mercancías, así como proceder al registro de los bultos. Si resulta que lo declarado por el cargador era cierto, los gastos

ocasionados por estas actuaciones serán por cuenta del porteador y, en caso contrario, del cargador.

Estas comprobaciones se llevarán a cabo por el porteador en presencia del cargador o sus auxiliares. Cuando esto no sea posible, el reconocimiento y registro de los bultos se hará ante Notario o en presencia del Presidente de la Junta Arbitral del Transporte competente o de la persona que éste designe.

El resultado del reconocimiento se hará constar en la carta de porte o mediante acta levantada al efecto.

Por su parte, también el cargador podrá exigir la realización de todas o alguna de estas comprobaciones. En este caso, correrán a su cargo los gastos ocasionados.

4.12. Rechazo de bultos.

El porteador podrá rechazar los bultos que se presenten mal acondicionados o identificados para el transporte, que no vayan acompañados de la documentación necesaria o cuya naturaleza o características no coincidan con las declaradas por el cargador. El porteador comunicará inmediatamente al cargador este rechazo.

De igual modo, el porteador podrá supeditar la admisión de los bultos a la aceptación de las reservas que se proponga formular en la carta de porte, dejando constancia de los defectos apreciados.

4.13. Inexistencia de reservas del porteador.

En ausencia de reservas del porteador suficientemente motivadas en la carta de porte, o en documento separado firmado por el porteador y el cargador o expedidor, se presumirá que las mercancías y su embalaje se encontraban en el estado descrito en la carta de porte y con los signos y señales en ella indicados en el momento de su entrega al porteador.

4.14. Carga del envío.

Las operaciones de carga del envío a bordo del vehículo serán por cuenta, del cargador, salvo que el porteador hubiese asumido expresamente su realización antes de la efectiva presentación del vehículo para su carga. Igual régimen será de aplicación respecto de la estiba de las mercancías.

El cargador soportará las consecuencias de los daños derivados de las operaciones que le corresponda realizar de conformidad con lo señalado en el párrafo 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 sus instrucciones.

Estas reglas no se aplicarán cuando la normativa reguladora de determinados tipos de transporte establezca específicamente otra cosa.

4.15. Manipulación del vehículo para su carga.

Las operaciones que se hayan de realizar en el vehículo o sus elementos a fin de posibilitar su adecuada carga o de asegurar la integridad del envío durante su transporte, tales como desentoldado y entoldado, desmontaje o montaje de cartolas, etc., serán de cuenta del porteador, si bien el cargador o el expedidor deberá poner a su disposición los medios personales o materiales necesarios para ayudarle a ejecutar dichas operaciones.

4.16. Plazo para realizar la carga.

El plazo para realizar la carga del envío a bordo del vehículo será de dos horas, contadas desde su presentación por el porteador. Cuando las partes hubieran pactado la puesta a disposición del vehículo a una hora determinada, el plazo se contará a partir de dicha hora aunque el porteador hubiese presentado el vehículo con anterioridad.

En ausencia de precisión por parte del cargador sobre los horarios de carga existentes en el lugar en que ésta deba realizarse, cuando el plazo anteriormente señalado no hubiera transcurrido completamente a las dieciocho horas, o a la hora de cierre del correspondiente establecimiento si ésta es posterior, su cómputo quedará suspendido hasta las ocho horas, o hasta la hora de apertura de dicho establecimiento si ésta es anterior, del primer día laborable siguiente.

Cuando el cargador incumpla el plazo anteriormente señalado, el porteador podrá exigirle una indemnización en concepto de paralización del vehículo en los términos y cuantías previstos en la siguiente condición.

4.17. Indemnización por paralizaciones en la carga.

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

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, dará lugar a una indemnización en cuantía equivalente al Indicador Público de Renta de Efectos Múltiples (IPREM)/día multiplicado por 2 por cada hora o fracción de paralización, sin que se tengan en cuenta las dos primeras horas ni se computen más de diez horas diarias por este concepto. Cuando la paralización del vehículo fuese superior a veinticuatro horas, el segundo día será indemnizado en cuantía equivalente a la señalada para el primer día incrementada en un 25 por ciento.

Cuando la paralización del vehículo fuese superior a dos días, el tercer día y siguientes serán indemnizados en cuantía equivalente a la señalada para el primer día incrementada en un 50 por ciento.

5. Transporte del envío.

5.1. Custodia y transporte.

El porteador asume la obligación de conducir a destino el envío objeto de transporte para su entrega al destinatario.

5.2. Supuestos de responsabilidad del porteador.

El porteador responderá de la pérdida total o parcial de las mercancías, así como de las averías que sufran, desde el momento en que las recibe del cargador hasta que las entrega en destino. Asimismo, el porteador responderá de los daños derivados del retraso en la ejecución del transporte.

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

5.3. Inicio de la responsabilidad del porteador.

El porteador está obligado a guardar y conservar las mercancías, asumiendo la responsabilidad por las pérdidas o averías que se produzcan, desde que las recibe en origen hasta que las entrega en destino, de conformidad con lo estipulado en estas condiciones generales.

En los casos en que no le corresponda al porteador realizar la carga y estiba, se considerará que ha recibido el envío cuando esté totalmente cargado y estibado en el vehículo. Cuando le corresponda a él realizar estas operaciones, desde que las inicie.

5.4. Itinerario del transporte.

Si cargador y porteador hubieran pactado el camino por donde debe hacerse el transporte, el porteador sólo podrá realizarlo por una ruta distinta cuando medie una causa justificada. De no hacerlo así, el porteador será responsable de todos los daños que sufran las mercancías durante el transporte, cuando resulte probado que el cambio de ruta ha contribuido a agravar los riesgos del transporte.

En ausencia de pacto respecto a la ruta a seguir en el transporte, el porteador deberá conducir el envío por el itinerario que resulte más adecuado atendiendo a las circunstancias de la operación y las características de las mercancías. De elegir otro distinto, será de su cuenta el aumento de costes que, en su caso, ello implique.

5.5. Determinación de la longitud del itinerario.

A los efectos señalados en la condición anterior, en principio se considerará más adecuado el itinerario que suponga un recorrido más corto entre el origen y el destino del transporte, salvo que exista otro cuya utilización sea evidentemente más aconsejable teniendo en cuenta las exigencias derivadas de la seguridad vial y de las características de la red de carreteras en relación con las del vehículo y la naturaleza de las mercancías transportadas.

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

5.6. Derecho de disposición.

El cargador tiene derecho a disponer del envío durante su transporte. En particular, podrá ordenar al porteador que detenga el transporte, que devuelva el envío a su origen o que lo entregue en un lugar o a un destinatario diferente de los indicados en la carta de porte.

Sin embargo, ese derecho de disposición corresponderá al destinatario cuando así se hubiese pactado expresamente. Si el destinatario ejercita este derecho ordenando entregar el envío a otra persona, ésta no puede designar, a su vez, un nuevo destinatario.

5.7. Ejercicio del derecho de disposición.

El ejercicio del derecho de disposición está subordinado a los siguientes requisitos:

a) El cargador o el destinatario debe presentar al porteador el primer ejemplar de la carta de porte, en el que constarán las nuevas instrucciones, y resarcirle de los gastos y daños que se ocasionen por la ejecución de tales instrucciones.

b) La ejecución de las nuevas instrucciones debe ser posible en el momento en que se comuniquen al porteador, sin dificultar la explotación normal de su empresa ni perjudicar a cargadores o destinatarios de otros envíos. En caso contrario, el porteador deberá comunicar inmediatamente la imposibilidad de cumplir tales instrucciones a quien se las dio.

c) Las instrucciones no podrán tener como efecto la división del envío.

El porteador que no ejecute las instrucciones que se le hayan dado en las condiciones anteriormente señaladas, o que las haya ejecutado sin haber exigido la presentación del primer ejemplar de la carta de porte, responderá de los perjuicios causados por este hecho.

5.8. Extinción del derecho de disposición.

El derecho del cargador a cambiar el destino del envío se extingue cuando el segundo ejemplar de la carta de porte se entregue al destinatario o cuando éste reclame su entrega o haga uso de los derechos que le corresponden en caso de pérdida o retraso en la entrega. A partir de ese momento el porteador deberá someterse a las instrucciones del destinatario.

5.9. Cumplimiento de las normas de las Administraciones Públicas.

El porteador será responsable de todas las consecuencias a que pueda dar lugar su incumplimiento de las obligaciones y formalidades prescritas por las Leyes y Reglamentos de las Administraciones Públicas, en todo el curso del viaje y a su llegada al punto de destino, salvo que dicho incumplimiento hubiese sido ocasionado por una falsa declaración del cargador en relación con la naturaleza u otras características de las mercancías que integran el envío.

En todo caso, la responsabilidad será del cargador o del destinatario si el porteador hubiese procedido en virtud de orden formal de uno de ellos.

5.10. Imposibilidad de llevar a cabo el transporte en las condiciones pactadas.

Si el transporte no puede llevarse a cabo en las condiciones pactadas por causas debidamente justificadas, el porteador lo comunicará al cargador solicitándole instrucciones al respecto.

Cuando no resulte posible solicitar instrucciones al cargador o, habiéndoselas solicitado, éstas no le sean impartidas, el porteador tomará aquellas medidas razonables y proporcionadas que considere adecuadas para el buen fin de la operación, incluidas las de restituir el envío a su lugar de origen, depositarlo en almacén seguro o conducirlo a su punto de destino en condiciones diferentes. A estos efectos, el porteador podrá apreciar la falta de instrucciones del cargador si transcurren más de dos horas desde que las solicitó sin haberlas recibido.

Los gastos y los perjuicios derivados de la solicitud y ejecución de instrucciones o, en su caso, de la falta de éstas o del retraso en su emisión serán de cuenta del cargador, a no ser que haya habido culpa del porteador.

5.11. Depósito de las mercancías.

Cuando en alguno de los casos señalados en la condición anterior, el porteador decida depositar las mercancías, podrá adoptar alguna de las siguientes decisiones:

a) Descargar inmediatamente las mercancías por cuenta de quien tenga derecho sobre ellas, haciéndose cargo de su custodia. En este caso, se mantendrá el régimen de responsabilidad establecido en estas condiciones generales.

b) Entregar las mercancías en depósito a un tercero. En este caso, el porteador sólo responderá por culpa en la elección del depositario.

c) Solicitar la constitución del depósito de las mercancías 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.

5.12. Enajenación forzosa de las mercancías.

En cualquiera de los casos previstos en la condición 5.10, 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.

5.13. Riesgo de pérdida o daño de las mercancías.

Si, a pesar de las medidas que hayan podido adoptarse, las mercancías que integran el envío corrieran el riesgo de perderse o de sufrir daños graves, el porteador lo comunicará de inmediato al cargador o, en su caso, al destinatario solicitándole instrucciones.

La persona que hubiera impartido instrucciones asumirá los gastos que se deriven de su solicitud y ejecución, a no ser que haya habido culpa del porteador.

El porteador podrá solicitar ante el órgano judicial o la Junta Arbitral del Transporte competente la venta de las mercancías sin esperar instrucciones, cuando así lo justifique su naturaleza o estado. El producto de dicha venta quedará a disposición de quien corresponda, previa deducción del precio del transporte y de los gastos ocasionados.

5.14. Aplicación del resultado de la venta.

El producto de la venta de las mercancías, enajenadas de acuerdo con lo previsto en las condiciones anteriores deberá ser puesto a disposición del que tiene derecho sobre ellas, una vez descontados los gastos causados y las obligaciones que deriven del contrato de transporte. Si esas cantidades fueran superiores al producto de la venta, el porteador podrá reclamar la diferencia.

6. Entrega del envío en destino.

6.1. Plazo y lugar de entrega del envío al destinatario.

El porteador deberá entregar el envío al destinatario en el lugar y plazo pactados en el contrato.

En defecto de plazo pactado, el envío deberá ser entregado al destinatario dentro del término que razonablemente emplearía un porteador diligente en realizar el transporte, atendiendo a las circunstancias del caso.

En este supuesto, se tendrá en cuenta una velocidad media de desplazamiento del vehículo de 60 kilómetros por hora, debiendo añadirse al plazo resultante los períodos de descanso obligatorio del conductor que correspondan, el tiempo necesario para el cumplimiento de las formalidades administrativas que en su caso resulten obligatorias y de las operaciones complementarias solicitadas por el remitente.

El plazo de entrega empieza a correr con la recepción del envío para su transporte. Se prorrogará por el tiempo que el envío esté detenido por causa no imputable al porteador y su cómputo se suspenderá los días festivos y los inhábiles para circular. Cuando no conste la hora en que el porteador recibió el envío, dicho plazo comenzará a contarse desde las cero horas del día siguiente a la recepción del envío por el porteador.

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

6.2. Documentación de la entrega en destino.

El destinatario podrá exigir que el envío le sea entregado junto con el segundo ejemplar de la carta de porte. El porteador podrá exigir al destinatario que le extienda en su ejemplar de la carta de porte, o en documento separado firmado por ambos, un recibo sobre las mercancías entregadas.

6.3. Derechos del destinatario.

El destinatario podrá ejercitar frente al porteador los derechos derivados del contrato de transporte desde el momento en que, habiendo llegado el envío a destino o transcurrido el plazo en que debería haber llegado, solicite su entrega.

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

6.4. Entrega contra reembolso.

Cuando se haya pactado que el envío únicamente se entregue al destinatario a cambio de que éste pague una cantidad de dinero, el porteador deberá percibirla en efectivo o por otro medio expresamente autorizado. Si el destinatario no hace efectivo el reembolso se considerará rehusado el envío y será de aplicación lo dispuesto en la condición siguiente.

Recibido el reembolso, el porteador deberá entregar lo cobrado al cargador o a la persona designada por éste en el plazo de diez días, salvo que se haya pactado otro mayor.

El porteador que entregue el envío sin cobrar la cantidad pactada responderá frente al cargador hasta el importe del reembolso, sin perjuicio de su derecho de repetir contra el destinatario.

La anulación del reembolso o la modificación de su cuantía por el cargador se regirán por las reglas sobre el ejercicio del derecho de disposición contenidas en las condiciones 5.6 y siguientes.

El pago de la prima de reembolso, que se facturará separadamente del precio del transporte, corresponderá al obligado al pago del transporte.

6.5. Incidencias en la entrega.

Cuando no se realice la entrega por no hallarse el destinatario en el domicilio indicado en la carta de porte, por no hacerse cargo del envío en las condiciones establecidas en el contrato, por no realizar la descarga correspondiéndole hacerlo o por negarse a firmar el documento de entrega, el porteador lo hará saber al cargador en el plazo más breve posible y aguardará sus instrucciones.

Si el impedimento cesa antes de que el porteador haya recibido instrucciones, entregará el envío al destinatario, notificándolo inmediatamente al cargador.

El porteador tiene derecho a exigir del cargador el pago de los gastos y perjuicios que le ocasionen la petición y ejecución de instrucciones, así como el retraso o la falta de instrucciones, a menos que estos gastos sean causados por su culpa.

Si surgen impedimentos a la entrega después de que el destinatario haya dado orden de entregar el envío a una tercera persona en el ejercicio de su derecho de disposición, el destinatario sustituye al cargador y el tercero al destinatario a efectos de lo dispuesto en esta condición.

6.6. Depósito y enajenación de las mercancías por incidencias en la entrega.

Si no fuera posible solicitar nuevas instrucciones al cargador, o si dichas instrucciones no fueran impartidas por éste en el plazo acordado por las partes, el porteador podrá proceder conforme se establece en la condición 5.10.

Cuando nada se hubiese pactado al efecto, el porteador podrá apreciar la falta de instrucciones del cargador si transcurren más de dos horas desde que las solicitó sin haberlas recibido.

Serán de aplicación en este supuesto idénticas reglas a las contempladas en las condiciones 5.11, 5.12 y 5.14.

6.7. Descarga de las mercancías.

La descarga del vehículo será por cuenta del destinatario, salvo que el porteador hubiese asumido expresamente realizar dicha operación antes de la efectiva presentación del vehículo en destino a la finalización del viaje.

El destinatario soportará las consecuencias de los daños derivados de las operaciones que le corresponda realizar de conformidad con lo señalado en el párrafo anterior.

Estas reglas no se aplicarán cuando la normativa reguladora de determinados tipos de transporte establezca específicamente otra cosa.

6.8. Manipulación del vehículo para su descarga.

En relación con las operaciones que se hayan de realizar en el vehículo o sus elementos para su descarga, serán de aplicación idénticas reglas a las previstas en la condición 4.15, si bien las referencias que allí se hace al cargador o expedidor, deberán entenderse aquí referidas al destinatario.

6.9. Plazo para realizar la descarga.

Cuando corresponda al destinatario efectuar la descarga del envío, dispondrá para ello de un plazo de dos horas, contadas desde la llegada del vehículo al lugar en que deba ser descargado, salvo que las partes hubieran pactado la entrega del envío al destinatario a una hora determinada, en cuyo caso se contarán a partir de aquélla aunque el vehículo hubiese llegado con anterioridad.

En ausencia de precisión por parte del cargador sobre los horarios de descarga existentes en el lugar en que ésta deba realizarse, cuando los plazos anteriormente señalado no hubiera transcurrido completamente a las dieciocho horas, o a la hora de cierre del correspondiente establecimiento si ésta es posterior, su cómputo quedará suspendido hasta las ocho horas, o

hasta la hora de apertura de dicho establecimiento si ésta es anterior, del primer día laborable siguiente.

Cuando el destinatario incumpla el plazo anteriormente señalado el porteador podrá exigir al cargador una indemnización en concepto de paralización del vehículo en los términos y cuantías previstos en la condición 4.17.

7. Pérdidas, averías o retraso en la entrega.

7.1. Reservas por pérdidas, averías o retraso en la entrega.

Cuando estime que las mercancías han sufrido pérdidas o averías durante el transporte, 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 los siguientes siete días naturales 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.

La reserva no será necesaria cuando el porteador y el destinatario hayan examinado la mercancía conjuntamente y estuvieran de acuerdo sobre su estado y las causas que lo motivan.

A falta de acuerdo, podrán proceder al reconocimiento de las mercancías conforme a lo dispuesto en la condición 4.11.

El retraso tan sólo dará lugar a indemnización cuando se hayan dirigido reservas escritas al porteador en el plazo de veintidós días desde el siguiente al de la entrega del envío al destinatario.

Las reservas por pérdidas, averías o retraso que deban dirigirse al porteador, podrán realizarse tanto ante éste como ante el porteador efectivo y surtirán efecto frente a ambos. Si las reservas se dirigen exclusivamente a uno de los porteadores, éste estará obligado a comunicárselo al otro. En caso contrario, aquél responderá frente a éste de los daños y perjuicios que le cause tal falta de comunicación.

7.2. Indemnización por retraso.

En caso de retraso, se indemnizará el perjuicio que se pruebe que ha ocasionado dicho retraso.

Hay retraso cuando el envío se entregue después del plazo pactado o, en su defecto, cuando transcurran los plazos determinados en la condición 6.1.

7.3. Estado de las mercancías en el momento de entrega al destinatario.

La mercancía transportada deberá ser entregada al destinatario en el mismo estado en que se hallaba al ser recibida por el porteador, sin pérdida ni menoscabo alguno, atendiendo a las condiciones y a la descripción de la misma que resultan de la carta de porte.

Si el porteador y el destinatario no consiguen ponerse de acuerdo en torno al estado de las mercancías entregadas o a las causas que hayan motivado los daños, podrán disponer su

reconocimiento por un perito designado a tal efecto por ellos mismos o por el órgano judicial o la Junta Arbitral del Transporte que corresponda.

Cuando no se conformen con el dictamen pericial que, en su caso, se hubiese realizado ni transijan de otro modo sus diferencias, cada una de las partes usará de su derecho como corresponda.

7.4. Indemnización por pérdidas.

En caso de pérdida total o parcial de las mercancías, la cuantía de la indemnización vendrá determinada por el valor de las no entregadas, tomando como base el valor que tuvieran en el momento y lugar en que el porteador las recibió para su transporte.

7.5. Indemnización por averías.

En caso de averías, el porteador estará obligado a indemnizar la pérdida de valor que experimenten las mercancías.

La indemnización equivaldrá a la diferencia entre el valor de las mercancías en el momento y lugar en que el porteador las recibió para su transporte y el valor que esas mismas mercancías habrían tenido con las averías en idéntico tiempo y lugar.

Cuando las averías afecten a la totalidad de las mercancías transportadas, la indemnización no podrá exceder de la debida en caso de pérdida total.

Cuando las averías ocasionen la depreciación de tan sólo una parte de las mercancías transportadas, la indemnización no podrá exceder de la cantidad que correspondería en caso de pérdida de la parte depreciada.

7.6. Valor de las mercancías.

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

A tal efecto, únicamente se tendrán en cuenta las facturas efectivamente entregadas por el vendedor que cumplan los requisitos señalados en la normativa tributaria.

7.7. Supuestos de equiparación a pérdida total.

El destinatario podrá rehusar hacerse cargo de las mercancías cuando le sea entregada tan sólo una parte de las que componen el envío y pruebe que no puede usarlas sin las no entregadas.

Idéntico derecho asistirá al destinatario en los casos de averías, cuando las mismas hagan que las mercancías resulten inútiles para su venta o consumo, atendiendo a la naturaleza y uso corriente de los objetos de que se trate.

También podrán considerarse perdidas las mercancías cuando hayan transcurrido veinte días desde la fecha convenida para la entrega del envío en destino sin que ésta se haya

efectuado; o, a falta de plazo, cuando hubiesen transcurrido treinta días desde que el porteador se hizo cargo de aquél.

7.8. Reembolso de otros gastos.

En caso de pérdida o avería total, además de la indemnización a que haya lugar, serán reintegrados en su totalidad el precio del transporte y los demás gastos devengados con ocasión del mismo. Si la pérdida o avería es parcial, se reintegrarán a prorrata.

En ambos casos, los gastos de salvamento en que haya incurrido el cargador o destinatario se reintegrarán también, siempre que hayan sido razonables y proporcionados.

No se resarcirá ningún otro daño o perjuicio.

7.9. Causas de exoneración.

El porteador no responderá de los hechos mencionados en la condición 5.2 si prueba que la pérdida, la avería o el retraso han sido ocasionados por culpa del cargador o del destinatario, por una instrucción de éstos no motivada por una acción negligente del porteador, por vicio propio de las mercancías o por circunstancias que el porteador no pudo evitar y cuyas consecuencias no pudo impedir.

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

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

7.10. Presunciones de exoneración.

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

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

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

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

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

e) Deficiente identificación o señalización de los bultos.

f) Transporte de animales vivos de acuerdo con lo previsto en la condición siguiente.

No obstante, el legitimado para reclamar podrá probar que el daño no fue causado, en todo o en parte, por ninguno de tales riesgos. Cuando resulte probado que el daño fue

parcialmente causado por una circunstancia imputable al porteador, éste sólo responderá en la medida en que la misma haya contribuido a la producción del daño.

7.11. Transporte de animales vivos.

En los transportes de animales vivos el porteador tan sólo podrá invocar a su favor la presunción de exoneración de la condición anterior cuando pruebe que, teniendo en cuenta las circunstancias del transporte, ha adoptado las medidas que normalmente le incumben y ha seguido las instrucciones especiales que le pudieran haber sido impartidas.

7.12. Transporte con vehículos especialmente acondicionados.

Cuando el transporte haya sido contratado para realizarse por medio de vehículos especialmente acondicionados para controlar la temperatura, la humedad del aire u otras condiciones ambientales, el porteador tan sólo podrá invocar en su favor la presunción de que la causa de la pérdida o avería fue la naturaleza de las mercancías cuando pruebe que ha tomado las medidas que le incumbían en relación con la elección, mantenimiento y empleo de las instalaciones del vehículo, y que se ha sometido a las instrucciones especiales que, en su caso, le hayan sido impartidas.

7.13. Recuperación de las mercancías perdidas.

El que haya sido indemnizado por la pérdida de las mercancías podrá pedir por escrito, en el momento de recibir la indemnización, que se le avise inmediatamente en caso de que reaparezcan en el período de un año. El porteador le extenderá un recibo haciendo constar su petición.

En el plazo de treinta días desde el aviso, se podrá exigir la entrega de las mercancías reaparecidas, previo pago de las cantidades previstas en la carta de porte, si la hubiere, y la restitución de la indemnización recibida, deducción hecha de los gastos resarcibles, todo ello sin perjuicio del derecho a la indemnización por retraso en la entrega conforme a esta Ley.

En defecto de petición de aviso o de instrucciones para la entrega o, en cualquier caso, cuando la mercancía reaparezca después de un año contado desde el pago de la indemnización, el porteador dispondrá libremente de la mercancía.

7.14. Límites de la indemnización.

La indemnización por pérdida o avería no podrá exceder de un tercio del Indicador Público de Renta de Efectos Múltiples (IPREM)/día por cada kilogramo de peso bruto de mercancía perdida o averiada.

La indemnización por los perjuicios derivados de retraso no excederá del precio del transporte.

En caso de concurrencia de indemnizaciones por varios de estos conceptos, el importe total a satisfacer por el porteador no superará la suma debida en caso de pérdida total de las mercancías.

7.15. Pérdida del beneficio de limitación.

No se aplicarán las normas de estas condiciones 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.

7.16. Declaración de valor y de interés especial en la entrega.

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 en la condición 7.14 siempre que sea superior a él.

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 del envío, para los casos de pérdida, avería o retraso en la entrega. La declaración permitirá reclamar, con independencia de la indemnización ordinaria, el resarcimiento de los perjuicios que pruebe el titular de las mercancías hasta el importe del interés especial declarado.

Sin perjuicio de lo dispuesto en los párrafos anteriores, las partes del contrato de transporte podrán acordar el aumento del límite de indemnización previsto en la condición 7.14. El acuerdo dará derecho al porteador a reclamar un suplemento del porte.

8. Reglas especiales para los contratos de transporte continuado.

8.1. Transporte continuado.

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

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

8.2. Formalización de los contratos de transporte continuado.

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

Este contrato servirá de marco a las cartas de porte que hayan de emitirse para concretar los términos y condiciones de cada uno de los envíos a que diera lugar.

Cuando la parte contratante requerida a formalizar por escrito el contrato se negase a ello, la otra podrá considerarla desistida de éste, con los efectos que, en su caso, correspondan de conformidad con lo dispuesto en las condiciones 4.3 y 4.4.

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

8.3. Revisión del precio inicialmente pactado.

Salvo pacto en contrario, en los contratos de duración continuada se aplicarán de forma automática los incrementos o reducciones determinados por la aplicación de las fórmulas previstas en la condición 3.4 con carácter trimestral en relación con el precio inicialmente pactado, sea cual fuere el porcentaje en que hubiese variado el precio del gasóleo.

Sin perjuicio de lo anterior, en cualquier otro caso en que se prevea que durante el período de vigencia del acuerdo pudiera producirse algún cambio del precio inicialmente acordado, podrá pactarse un plazo razonable de preaviso en el que aquélla de las partes intervinientes que plantee su modificación deberá ponerlo en conocimiento de la otra.

8.4. Pago periódico del precio de los servicios.

En los contratos de transporte continuado, si las partes hubiesen acordado el pago periódico del precio del transporte y de los gastos relativos a los sucesivos envíos, dicho pago no será exigible hasta el vencimiento del plazo convenido.

8.5. Agrupación de facturas.

El porteador podrá agrupar en una sola factura todos los servicios realizados a lo largo de un período no superior a quince días.

En dicho supuesto, los plazos de pago contemplados en las condiciones 3.7 y 3.12 se contarán desde la fecha correspondiente a la mitad del período agrupado.

8.6. Extinción de los contratos de transporte continuado.

Los contratos de transporte continuado que tengan un plazo de duración determinado se extinguirán por el transcurso del mismo, salvo prórroga o renovación. Si no se hubiera determinado plazo se entenderá que han sido pactados por tiempo indefinido.

Los contratos pactados por tiempo indefinido se extinguirán mediante la denuncia hecha de buena fe por cualquiera de las partes, que se notificará a la otra por escrito, o por cualquier otro medio que permita acreditar la constancia de su recepción, con un plazo de antelación razonable, que en ningún caso podrá ser inferior a treinta días naturales.

9. Reglas especiales para los contratos de transporte de paquetería y similares.

9.1. Carga y descarga en la paquetería.

En los servicios de paquetería y cualesquiera otros similares que impliquen la recogida o reparto de envíos de mercancías consistentes en un reducido número de bultos que puedan ser fácilmente manipulados por una persona sin otra ayuda que las máquinas o herramientas que lleve a bordo el vehículo utilizado, las operaciones de carga y descarga, salvo que se pacte otra cosa, serán por cuenta del porteador.

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

9.2. Plazo de entrega de la mercancía al destinatario.

En defecto de plazo pactado para la realización del transporte, en los servicios de paquetería y similares en los que sea necesario acumular varios envíos para completar la carga de un vehículo, se aplicarán las reglas señaladas en la condición 6.1 para la determinación del plazo de entrega de cada envío a su destinatario, debiendo añadirse veinticuatro horas al que resulte de tales reglas.

9.3. Depósito y enajenación de envíos de paquetería.

En el caso del transporte de paquetería o similar en que no se haya realizado declaración de valor, el porteador que haya optado por descargar la mercancía, conforme a la condición 6.6, 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 instrucciones al respecto de quien tuviera el poder de disposición sobre aquél.

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.

Cuando el destinatario de la mercancía abandonada fuese un consumidor de los definidos en la legislación de defensa de los consumidores y usuarios, el porteador sólo podrá proceder conforme a lo señalado en los párrafos anteriores si ello se hubiese advertido expresamente en el momento de contratar.

Lo señalado en esta condición no será de aplicación cuando se trate de envíos postales realizados en el marco del servicio postal universal. En estos casos se aplicará lo dispuesto en la legislación de ordenación postal.

10. Reglas especiales para los contratos de transporte de mercancías peligrosas.

10.1. Sujetos del contrato de transporte de mercancías peligrosas.

Para la aplicación de estas condiciones generales a los contratos de transporte de mercancías peligrosas, deberá entenderse que todas las referencias al expedidor contenidas en el Acuerdo Europeo sobre Transporte Internacional de Mercancías Peligrosas y el resto de la legislación especial en la materia están hechas al cargador definido en la condición 1, y las

que dicha legislación contiene en relación con el cargador, deberán entenderse hechas al expedidor definido en la condición 1.

10.2. Documentación del transporte de mercancías peligrosas.

Si el cargador entrega al porteador mercancías peligrosas, habrá de especificar la naturaleza exacta del peligro que representan, indicándole las precauciones a tomar. En caso de que este aviso no haya sido consignado en la carta de porte, recaerá sobre el cargador o destinatario la carga de la prueba de que el porteador tuvo conocimiento de la naturaleza exacta del peligro que presentaba el transporte de dichas mercancías.

El porteador que no haya sido informado de la peligrosidad de las mercancías no estará obligado a continuar el transporte y podrá descargarlas, depositarlas, neutralizar su peligro, devolverlas a su origen o adoptar cualquier otra medida que resulte razonable en atención a las circunstancias del caso. El porteador deberá comunicarlo inmediatamente al cargador, el cual asumirá los gastos y daños derivados de tales operaciones.

11. Reglas especiales para los contratos de transporte con porteadores sucesivos.

11.1. Contrato con porteadores sucesivos.

Cuando diversos porteadores se obliguen simultáneamente, en virtud de un único contrato documentado en una sola carta de porte, a ejecutar sucesivos trayectos parciales de un mismo transporte, todos ellos responderán de la ejecución íntegra de éste, de acuerdo con las disposiciones de la carta de porte.

El segundo y los subsiguientes porteadores quedarán obligados en tales términos a partir del momento en que el porteador precedente les haga entrega material de las mercancías y de la carta de porte, en la que deberá haberse hecho constar su nombre y domicilio, y hayan entregado a aquél un recibo firmado y fechado en el que conste su aceptación de ambas.

Cuando el porteador que reciba las mercancías de otro precedente considere necesario formular alguna reserva, deberá hacerla constar en el segundo ejemplar de la carta de porte, así como en el recibo en que conste su aceptación.

Salvo pacto expreso en contra, se considerará que hay contrato de transporte sucesivo cuando el cargador contrate con un porteador y en la ejecución del transporte intervengan otros porteadores identificados por el mismo nombre comercial en virtud de una relación de franquicia, ya se trate del franquiciador o de otras empresas franquiciadas.

11.2. Ejercicio de reclamaciones.

En el contrato con porteadores sucesivos, 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 que el demandante ejercite su acción contra uno de ellos. La acción puede interponerse contra varios porteadores a la vez.

11.3. Acción de repetición entre portadores sucesivos.

El porteador que se haya visto obligado a pagar una indemnización en virtud de lo dispuesto en la condición anterior tiene derecho a repetir por el principal, intereses y gastos contra el resto de los portadores que hayan participado en la ejecución del contrato, imputándose el coste de la indemnización conforme a las siguientes reglas:

a) Cuando el hecho causante del daño sea imputable a un único porteador, éste habrá de soportar el coste total de la indemnización.

b) Cuando el hecho causante del daño sea imputable a varios portadores, cada uno de ellos deberá soportar una parte del coste de la indemnización proporcional a su cuota de responsabilidad; si no cabe valorar dicha responsabilidad, el coste se repartirá en proporción al precio que a cada uno corresponda por el transporte.

c) Si no se puede determinar quiénes son los portadores responsables, el coste de la indemnización se repartirá entre todos los que hayan intervenido en el transporte de forma proporcional al precio que corresponda por éste.

d) Si uno de los portadores obligado a asumir total o parcialmente el coste de la indemnización es insolvente, la parte que le corresponda y que no haya sido pagada se repartirá entre los demás obligados en proporción a su participación en el precio del transporte.

El porteador contra el que se ejercite el derecho de repetición no podrá formular protesta o promover discusión por el hecho de que el porteador contra el que se presentó la reclamación haya pagado la indemnización cuando ésta hubiera sido fijada por decisión judicial o arbitral y se le hubiere informado debidamente del proceso y de su derecho a intervenir en el mismo.