

TEMA 6. EL CONTRATO DE TRANSPORTE.

1. Introducción.

Esta materia experimentó una profunda transformación, básicamente derivada de la entrada en vigor de la Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del transporte terrestre de mercancías, que es el texto que sigue hoy vigente, con ligeras modificaciones, como por ejemplo las introducidas recientemente por el Real Decreto-ley 3/2022, de 1 de marzo, de medidas para la mejora de la sostenibilidad del transporte de mercancías por carretera y del funcionamiento de la cadena logística, y por el que se transpone la Directiva (UE) 2020/1057, de 15 de julio de 2020, por la que se fijan normas específicas con respecto a la Directiva 96/71/CE y la Directiva 2014/67/UE para el desplazamiento de los conductores en el sector del transporte por carretera, y de medidas excepcionales en materia de revisión de precios en los contratos públicos de obras.

Como indica el propio preámbulo de la Ley 15/2009, ésta tiene por objeto actualizar el régimen jurídico del contrato de transporte terrestre de mercancías tanto por lo que se refiere al transporte por carretera como por ferrocarril. En sentido estricto, esta ley no venía obligada por la incorporación al Derecho español de directivas comunitarias. Sin embargo, pocos sectores existen más necesitados de reforma que el Derecho del transporte terrestre de mercancías. El Título VII del Libro II del Código de Comercio (artículos 349 a 379), en vigor sin apenas modificaciones desde el momento de la promulgación del Código en 1885, no estaba en condiciones de dar respuesta a las muy cambiantes necesidades del transporte actual.

Por su parte, la propuesta de Código Mercantil también recoge esta última reforma, dedicándole todo el Título VI (“Del contrato de transporte”) del Libro V, y que estructura en tres Capítulos, según las modalidades de transporte: terrestre (dividido, a su vez, en cosas y personas), marítimo –que se limita a remitirse a la Ley de Navegación marítima y demás disposiciones que le sean aplicables- o aéreo. Como novedades, hay que mencionar la regulación de los contratos multimodales (arts. 561-67 y ss.) y del contrato de mudanza (arts. 561-71 y ss).

2. Concepto y clases de transporte.

El contrato de transporte es aquel por el cual el porteador se obliga, mediante un precio, a trasladar de un lugar a otro a personas o cosas. Esta definición comprende todos los tipos o variedades del transporte, que puede tener, sin embargo, diferentes regulaciones según de qué modalidad se trate.

Los caracteres fundamentales del contrato de transporte son:

- 1) el porteador asume la obligación de llevar a cabo una tarea determinada, que es el traslado de una cosa o una persona de un lugar a otro.
- 2) Esta prestación tiene como contrapartida el pago de una determinada cantidad.

Por otro lado, hay varios criterios para la clasificación de los contratos de transporte; aquí seguiremos la clasificación que influye en cómo se regulan cada uno de ellos.

1) Según la *mercantilidad*, hablamos de transporte mercantil cuando tenga por objeto mercaderías o cualesquiera efectos del comercio (criterio objetivo), y también cuando siendo cualquiera su objeto, sea comerciante el porteador o se dedique habitualmente a realizar transportes para el público (criterio subjetivo). En el resto de los casos el contrato es civil.

2) Según el *medio geográfico* en el que el transporte se realice, hablamos de transporte terrestre –que a su vez tiene ciertas especialidades según la vía que se emplee, esto es carretera o ferrocarril-, marítimo y aéreo. Se habla de transporte “mixto” cuando se utilizan varios medios de transporte de distinta naturaleza.

3) Según el *contenido* del contrato, se habla de transporte de cosas o de personas.

3. Transporte terrestre de cosas.

La regulación del Código de comercio regula fundamentalmente el transporte de cosas, y sólo de forma incidental el de personas. El contrato es efectuado entre el porteador y el remitente (o cargador). Normalmente aparece un tercero, el destinatario, distinto del remitente, pero esto no es necesario.

Por tanto, las partes en el contrato son:

1) Porteador: es la parte que asume la obligación de realizar el traslado de unas mercancías de un lugar a otro y, en consecuencia, es responsable de la ejecución del transporte y de la custodia de las mercancías que le son entregadas.

2) Cargador: el cargador o remitente es la parte que entrega la cosa al porteador para ser transportada, y por tanto quien asume la obligación de pagar el precio pactado.

3) Destinatario: es el que recibe la prestación del transporte.

De este contrato surgen obligaciones para ambas partes:

1) El cargador, debe entregar las mercancías al porteador en condiciones aptas para el transporte, así como los documentos necesarios para el tránsito de la cosa (licencias, documentos de aduanas, etc.). Debe también pagar el precio o porte; sin embargo, es posible pactar en el contrato que el precio lo pague el destinatario, en cuyo caso se habla de transporte a “porte debido”.

2) El porteador, debe recibir la mercancía, cargarla en los medios en que va a efectuarse el transporte, realizarlo según lo previsto en el contrato (plazo, itinerario, etc.), custodiar las mercancías durante todo el tiempo que estén en su poder y, finalmente, entregarlas al destinatario en buen estado.

Sobre el porteador pesa la responsabilidad, en la que incurre cuando no entrega la cosa, o entrega sólo parte, o fuera de plazo, por las averías que sufran las mercaderías durante el transporte, pérdida o deterioro de las mismas, etc.

Y es que el Derecho contractual del transporte ha venido siendo objeto en los últimos años de una actualización que empleaba una vía oblicua, como era la intervención de la Administración del Estado. Son muchos, en efecto, los ejemplos de normas de control u ordenación del sector del transporte en las que se contenían reglas de derecho privado-contractual. Si a ello se añaden las condiciones generales de la contratación de los transportes de mercancías por carretera establecidas por el Ministerio de Fomento mediante Orden de 25 de abril de 1997, se comprende la afirmación de que el Derecho codificado fuese escasamente aplicado en la práctica diaria del transporte.

Pero el anacronismo y el desfase del Código de Comercio en esta materia no son los únicos motivos que aconsejan proceder a la reforma del Derecho del contrato de transporte de mercancías. Ciertamente, la conveniencia de dicha reforma se refuerza, si cabe, por motivos de oportunidad histórica.

El primero de ellos tiene que ver con el transporte ferroviario. En efecto, no puede olvidarse cómo, en el ámbito ferroviario, la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario, abrió un nuevo escenario de liberalización, que bien requiere de un nuevo marco legal en lo que son las relaciones de derecho contractual. Es cierto que la liberalización, por el momento, no alcanza a todos los ámbitos del transporte ferroviario, y que la misma tardará algún tiempo en materializarse. Pero no lo es menos que conviene sentar un nuevo marco de relaciones contractuales en un entorno de apertura a la libre competencia.

El segundo de los motivos guarda relación con la reforma que se está llevando a cabo en otros modos de transporte. En efecto, parece una ocasión magnífica aprovechar el impulso que ha supuesto la tramitación de la Ley General de Navegación Marítima para acometer también la reforma del contrato de transporte de mercancías efectuado por otros modos, como pueda ser la carretera y el ferrocarril. Con ello se obtendría una actualización de una parte importante del Derecho del transporte.

Se definen nuevamente los sujetos del contrato de transporte terrestre de mercancías (art. 4 Ley 15/2009, *verlo*):

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

2. 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.

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

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

4. La carta de porte.

Este documento, fundamental en la mayoría de los contratos de transporte, cobra con la Ley 15/2009 renovada importancia, y como tal es minuciosamente regulado por el art. 10:

- a) Lugar y fecha de la 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 las mercancías para su transporte.
- d) Lugar y fecha de la recepción de la mercancía por el porteador.
- e) Lugar y, en su caso, fecha prevista de entrega de la mercancía en destino.
- f) Nombre y dirección del destinatario, así como eventualmente un domicilio para recibir notificaciones.
- g) Naturaleza de las mercancías, número de bultos y signos y señales de identificación.
- h) Identificación del carácter peligroso de la mercancía enviada, así como de la denominación prevista en la legislación sobre transporte de mercancías peligrosas.
- i) Cantidad de mercancías enviadas, determinada por su peso o expresada de otra manera.
- j) Clase de embalaje utilizado para acondicionar los envíos.
- k) Precio convenido del transporte, así como el importe de los gastos previsibles relacionados con el transporte.
- l) Indicación de 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 el artículo 61.
- n) Instrucciones para el cumplimiento de formalidades y trámites administrativos preceptivos en relación con la mercancía.

5. Transporte terrestre de personas.

Esta modalidad del contrato de transporte no se encuentra regulada por el Código de Comercio, sino por leyes especiales. Los elementos personales del contrato se simplifican, pues junto al porteador o transportista aparece simplemente el viajero. Éste debe estar en posesión del billete, que habrá de contener los datos esenciales relativos al transporte (indicación del transportista, fecha de expedición, puntos de salida y llegada, precio, etc.).

Además de transportar al viajero, el porteador suele comprometerse a transportar su equipaje, aunque su responsabilidad suele limitarse a los bultos que le son entregados, y no a los que lleva el viajero, sobre los que no ejerce ningún control.

6. Los llamados “viajes combinados”.

La antigua Ley 21/1995, de 6 de julio, regulaba los llamados “viajes combinados” incorporando a nuestro derecho la Directiva comunitaria 30/314/CEE, de 13 de junio de 1990, que está inspirada en la preocupación de la tutela de los usuarios y consumidores. Se trata de proteger a los que contratan con una Agencia de Viajes un “viaje combinado”, entendiéndolo por tal aquel en el que se ofrece al usuario no sólo un determinado transporte, sino también el alojamiento y otros servicios turísticos (visitas a localidades, comidas, asistencia a espectáculos, etc.) que constituyen parte significativa del viaje organizado.

A partir del Real Decreto Legislativo 1/2007, se regulan en el Libro cuarto del TR LDCU, el más breve (sólo se compone de dieciséis artículos, del 150 al 165), estructurado en dos títulos: el primero, relativo a disposiciones generales (ámbito de aplicación, información precontractual y formalización del contrato, derechos –en este ámbito concreto- del consumidor y usuario y modificación del contrato); y el segundo, con disposiciones relativas a la resolución del contrato y responsabilidades.

Como en cualquier otra materia, es loable que se aporte, a los efectos de delimitar el ámbito de aplicación, una definición de “viaje combinado”, el cual se entenderá (art. 151) como la combinación previa de, por lo menos, dos de los elementos señalados en el párrafo siguiente, vendida u ofrecida en venta con arreglo a un precio global, cuando dicha prestación sobrepase las 24 horas o incluya una noche de estancia.

Los elementos a que se refiere el párrafo anterior son: i) transporte, ii) alojamiento, y iii) otros servicios turísticos no accesorios del transporte o del alojamiento y que constituyan una parte significativa del viaje combinado. Se definen igualmente los conceptos de “organizador”, “detallista”, “contratante principal”, “beneficiario”, “cesionario”, “consumidor o usuario” y “contrato”.

Las cuestiones que se regulan son la información contractual contenida en el programa-oferta que el organizador debe poner a disposición de los consumidores y usuarios (art. 152), y que es vinculante (art. 152); la forma y contenido del contrato (art. 154); y otros derechos de los consumidores y usuarios, como pueden ser la cesión de la reserva que hayan hecho a otra persona (art. 155) o la exigencia de información adicional (art. 156).

Es evidente que, en este aspecto concreto, el TR LDCU se hace eco de las continuas quejas y reclamaciones que los consumidores y usuarios han venido interponiendo estos últimos tiempos contra las Agencias de Viajes, empresas Tour-operadoras, etc, por los abusos a que eran sometidos (cambios de fechas, calidad de los alojamientos sensiblemente distinta –inferior, naturalmente- a la pactada, retrasos en los viajes, etc).

Así, en el supuesto de que el consumidor y usuario opte por resolver el contrato, al amparo de lo previsto en el artículo 158 (modificación significativa de algún elemento esencial llevada a cabo por el organizador, antes de la salida del viaje), o de que el organizador cancele el viaje combinado antes de la fecha de salida acordada, por cualquier motivo que no sea imputable al consumidor y usuario, éste tendrá derecho, desde el momento en que se produzca la resolución del contrato, al reembolso de todas las cantidades pagadas, con arreglo al mismo, o bien a la realización de otro viaje combinado de calidad equivalente o superior siempre que el organizador o detallista pueda proponérselo (art. 159).

Igualmente, en el supuesto de que el viaje ofrecido fuera de calidad inferior, el organizador o el detallista deberán reembolsar al consumidor y usuario, cuando proceda en función de las cantidades ya desembolsadas, la diferencia de precio, con arreglo al contrato.

En línea con el tenor un tanto “sobre-proteccionista” al que venimos haciendo referencia en este comentario, se establece (art. 160) que en todo momento el consumidor y usuario podrá dejar sin efecto los servicios solicitados o contratados, teniendo derecho a la devolución de las cantidades que hubiese abonado, pero –menos mal, algo se establece también para proteger al empresario- deberá indemnizar al organizador o detallista en las cuantías relativas a los gastos de gestión, los de anulación, etc.

En este sentido, el último Capítulo de este Libro IV, el relativo al régimen de responsabilidad y garantías, para caso de incumplimiento por parte del organizador de un viaje combinado, prevé una serie de soluciones (arts. 161 a 165) que, en nuestra opinión, pueden llevar seriamente a replantearse el ejercicio de actividades económicas en el sector turístico a más de uno, por lo gravosas de las mismas.

Señalar, finalmente, que la propuesta de Código Mercantil no regula los “viajes combinados” en el Título dedicado al contrato de transporte, sino como una especialidad de contrato de servicio turístico (Capítulo IV), dentro del Título III del Libro V, dedicado a los contratos de prestación de servicios mercantiles y sobre bienes inmateriales. Sin embargo, no hace una regulación exhaustiva del mismo, sino que en el único precepto del articulado que le dedica –el 534-7, *Noción y régimen jurídico*- se limita a definirlo y a remitirse a la legislación especial en la materia.