**DERECHO MERCANTIL**

**TEMA 25**

**EL CONTRATO DE TRANSPORTE TERRESTRE: CONCEPTO, NATURALEZA Y CLASES. ELEMENTOS PERSONALES, REALES Y FORMALES. CONTENIDO. BREVE REFERENCIA AL TRANSPORTE DE PERSONAS Y AL TRANSPORTE FERROVIARIO, MARÍTIMO Y AÉREO.**

**EL CONTRATO DE TRANSPORTE TERRESTRE: CONCEPTO, NATURALEZA Y CLASES.**

**Concepto.**

El contrato de transporte terrestre es aquél por el que una persona, denominada porteador o transportista, se obliga frente a otra, denominada cargador, a trasladar de un lugar a una persona o cosa determinada a cambio de un precio.

Este contrato ya no está regulado por el Código de Comercio de 22 de agosto de 1885, sino que su régimen jurídico está conformado fundamentalmente por la Ley del Contrato de Transporte Terrestre de Mercancías de 11 de noviembre de 2009 y, en los aspectos regulatorios, por la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres de 30 de julio de 1987 y por la Ley del Sector Ferroviario de 29 de septiembre de 2015.

La Ley del Contrato de Transporte Terrestre de Mercancías dispone que el mismo se rige por los tratados internacionales vigentes, las normas europeas y las disposiciones de la propia Ley, siendo aplicables supletoriamente las normas relativas a la contratación mercantil. Entre las normas internacionales destacan los convenios de Ginebra, de 1975, y Berna, de 1984, relativos al transporte por carretera y ferrocarril, respectivamente.

**Naturaleza.**

La naturaleza de este contrato está determinada por las siguientes notas:

1. Es un contrato típico, consensual, bilateral, oneroso y conmutativo.
2. Es mercantil cuando tenga por objeto mercaderías o cuando, siendo cualquiera su objeto, sea empresario el porteador, o se dedique habitualmente a verificar transportes para el público, lo que excluye la mercantilidad del transporte de personas concertado a través de plataformas colaborativas.
3. Es principalmente una modalidad del arrendamiento de obra, ya que el transportista debe obtener el concreto resultado de ejecutar el traslado, si bien con presencia de elementos de otros contratos, como el de servicios o el de depósito.
4. Es generalmente un contrato de adhesión, ya que su contenido está predeterminado por condiciones generales de la contratación y contratos tipo, cuya peculiaridad reside en que pueden estar establecidos por la Administración. En tal caso, su utilización es imperativa, salvo que se disponga su aplicación supletoria a las condiciones que libremente pacten las partes, o que el transportista ofrezca condiciones más favorables a las establecidas en los contratos tipo, teniendo en este caso estas últimas el carácter de condiciones mínimas.

**Clases.**

Sin perjuicio de que la normativa regule muchas otras clases de transporte, como el colectivo, logístico, multimodal; la mudanza; los regulares o discrecionales; o los ordinarios y los especiales, las clasificaciones más importantes son la que distingue entre transportes de mercancías, personas o mixtos, y la que distingue entre transportes por carretera o ferrocarril, y el transporte fluvial, marítimo o aéreo.

En cualquier caso, la Ley del Contrato de Transporte Terrestre de Mercancías se aplica al transporte de mercancías realizado por medios mecánicos con capacidad de tracción propia, sea estrictamente terrestre o fluvial, y al transporte realizado con bicicleta.

En cambio, no se aplica al transporte de personas y al transporte postal sólo se aplica con carácter subsidiario respecto de la Ley del Servicio Postal de 30 de diciembre de 2010.

**ELEMENTOS PERSONALES, REALES Y FORMALES.**

A continuación me centraré en el transporte terrestre de mercancías, cuyos elementos constitutivos son los siguientes:

1. Los elementos personales son los siguientes:
2. El cargador, que es quién contrata en nombre propio con el transportista la realización de un transporte.
3. El transportista o porteador, que es quién asume la obligación de realizar el transporte en nombre propio y con independencia de que lo ejecute por sus propios medios o subcontrate con otros sujetos.
4. El destinatario, que es la persona a quien deben entregarse las mercancías en el lugar de destino.
5. El expedidor, que es el tercero que por cuenta del cargador hace entrega de las mercancías al transportista en el lugar de recepción.
6. Los intermediarios como agencias, transitarios, almacenistas u operadores logísticos.

Todas estas personas están sujetas a las normas administrativas reguladoras de la actividad de transporte, que prevén distintos sistemas de explotación, como el monopolio, la concesión, la autorización previa por la libre competencia, como se estudia en el tema 72 de Derecho Administrativo del programa.

1. Los elementos reales son los siguientes:
2. Las mercancías, entendiendo la Ley por bulto cada unidad material de carga diferenciada que forman las mercancías objeto de transporte, y por envío o remesa la mercancía que el cargador entregue simultáneamente al porteador para su transporte y entrega a un único destinatario, desde un único lugar de carga a un único lugar de destino. El contrato de transporte puede tener por objeto un solo envío o una serie de ellos.
3. El precio o porte, entendiéndose a falta de pacto expreso que el transporte es *a portes pagados*, por lo que la obligación de pago del precio corresponde al cargador. Si se pacta el transporte *a portes debidos*, el destinatario queda obligado al pago al aceptar las mercancías, respondiendo subsidiariamente el cargador si el destinatario no paga.

Además, se regula un sistema de revisión del porte en el transporte por carretera cuando el precio del combustible hubiese variado entre el día de celebración del contrato y el momento de realizarse el transporte.

1. El elemento formal es la carta de porte, cuyas reglas esenciales son las siguientes:
2. Las partes pueden compelerse recíprocamente a su entrega, de modo que el rechazo a su entrega da derecho a desistir del contrato.
3. La ausencia o irregularidad de la carta de porte no afecta a la validez del contrato.
4. La carta de porte es título de prueba de la conclusión del contrato, de su contenido y de la recepción de las mercancías, y en ella deben constar las menciones legalmente previstas, entre las que destacan las siguientes:
* El lugar y fecha de la emisión de la carta, de la recepción de la mercancía por el porteador y de la entrega de la mercancía en destino.
* La identificación de cargador, porteador, destinatario y, en su caso, expedidor o tercero que reciba las mercancías para su transporte.
* La descripción de las mercancías.
* El precio convenido y el importe de los gastos previsibles, así como el obligado a su pago.
1. La carta de porte se emite, en su caso electrónicamente, en tres ejemplares originales, uno para el cargador, otro para el porteador y el tercero que viajará con las mercancías, que firmarán el cargador y el porteador.

Será necesario emitir una carta de porte para cada envío incluso en el caso de contratos de transporte continuado, en los que el porteador se obliga frente a un mismo cargador a realizar una pluralidad sucesiva de envíos.

1. Como el cargador tiene derecho a disponer de la mercancía en tránsito, tal derecho se ejerce mediante la remisión al porteador del primer ejemplar de la carta de porte en el que consten las nuevas instrucciones, pudiendo el porteador rechazarlas cuando dificulten o alteren la normal explotación de la empresa o reclamar el resarcimiento de los gastos y daños.

**CONTENIDO.**

Las reglas esenciales del contenido del contrato de transporte terrestre de mercancías son las siguientes:

1. El porteador debe poner a disposición del cargador un vehículo adecuado al tipo y circunstancias del transporte a realizar en el lugar y tiempo pactados.
2. El cargador debe entregar las mercancías al porteador en este lugar y tiempo, y si no lo hace indemnizará al porteador en cuantía equivalente al precio del transporte previsto, o bien le ofrecerá la realización de un transporte similares características que se encuentre inmediatamente disponible. Las operaciones de carga y estiba corresponden al cargador.
3. Cargadas las mercancías, el porteador tiene la obligación de llevarlas a destino para su entrega al destinatario, guardando y conservando las mercancías desde su recepción en origen hasta su entrega en destino.
4. El transportista entregará la mercancía transportada al destinatario en el lugar y plazo pactados, correspondiendo la desestiba y descarga al porteador.
5. En caso de que no sea posible la entrega, el depósito judicial de las mercancías equivale a su entrega y permite la enajenación de las mercancías.
6. El destinatario tiene la obligación de pago del precio cuando el transporte es *a portes debidos*, así como la de recepción de las mercancías.
7. El porteador tiene derecho de retención de las mercancías una vez llegadas al lugar de destino hasta que se le pague o garantice el pago del porte.
8. Se regula un régimen de responsabilidad del porteador por incumplimiento de que es imperativo, de modo que las cláusulas contractuales que pretendan reducirlo se tendrán por no puestas. Esta responsabilidad alcanza, además a los auxiliares a los que recurra el transportista para la ejecución del contrato de transporte, aunque no fueren sus dependientes, y en caso de transporte colectivo es solidaria.

La responsabilidad surge en los casos de pérdida o avería total o parcial de las mercancías y falta de entrega o retraso en la ejecución, presumiéndose la culpa del porteador, si bien son causas de exoneración la culpa del cargador o del destinatario, las instrucciones de los mismos que hubiera seguido el porteador, el vicio de las mercancías o las circunstancias inevitables, estableciéndose una serie de presunciones de la concurrencia de estas causas de exoneración.

Además, la responsabilidad del porteador y, por ende, la indemnización, están limitadas en dos aspectos, ya que:

1. Por un lado, queda constreñida a los conceptos expresamente señalados en la Ley y, en las cuantías igualmente determinadas en ella.
2. Por otro lado, su importe no puede exceder de los límites también previstos.

**BREVE REFERENCIA AL TRANSPORTE DE PERSONAS Y AL TRANSPORTE FERROVIARIO, MARÍTIMO Y AÉREO.**

**Transporte de personas.**

El contrato de transporte terrestre de personas no está regulado por normas de Derecho Privado, sino que su régimen jurídico se contiene, de forma asistemática e incompleta, en las normas regulatorias.

Los elementos constitutivos de este contrato son los siguientes:

1. Los elementos personales son el porteador y el viajero.
2. Los elementos reales son el propio viajero y, en su caso, sus animales de compañía y equipaje, siendo más intensas las obligaciones del transportista en el equipaje facturado que en el de mano.
3. La carta de porte se sustituye por un billete al portador.

La responsabilidad del porteador se rige por las normas generales sobre responsabilidad contractual, sin perjuicio del seguro obligatorio de viajeros, regulado por su Reglamento de 22 de diciembre de 1989.

**Transporte ferroviario.**

El transporte ferroviario de mercancías se rige por las reglas del contrato de transporte terrestre de mercancías, antes estudiadas, si bien la carta de porte se sustituye por un talón y la entrega de la mercancía por el porteador se produce en la estación o terminal de destino.

El transporte de personas no tiene carácter formal, perfeccionándose por el simple consentimiento, pero para acreditar su derecho al transporte, el viajero ha de exhibir un billete si es requerido para ello.

En cuanto a la responsabilidad del porteador, se aplican las reglas generales, sin perjuicio del seguro obligatorio de viajeros, y salvo pacto en contrario el viajero no tendrá derecho a indemnización por retraso.

**Transporte marítimo.**

El contrato de transporte marítimo de mercancías o contrato o fletamento está regulados en la Ley de Navegación Marítima de 24 de julio de 2014, y por él se obliga el porteador, a cambio del pago de un flete, a transportar por mar mercancías y entregarlas al destinatario en el puerto o lugar de destino. El fletamento puede referirse

1. A toda o parte de la cabida del buque y ser concertado por tiempo o por viaje, reflejándose las condiciones contractuales en una póliza de fletamento.
2. A mercancías determinadas por su peso, medida o clase, en cuyo caso las condiciones contractuales figuran en el conocimiento de embarque.

**Transporte aéreo.**

El transporte aéreo está regulado por la Ley de Navegación Aérea de 21 de julio de 1960 y la Ley de Seguridad Aérea de 7 de julio de 2003.

En el caso de transporte de personas, el billete es el elemento formal, siendo nominativo, personal e intransferible, por lo que el porteador puede negar el pasaje a quien no se identifique o si la identidad no coincide con la del título. También puede negar el porteador el pasaje a personas que por razones de enfermedad u otras circunstancias puedan significar un riesgo para el régimen de vuelo.

Además, existe una regulación específica de la responsabilidad del porteador por retrasos, cancelaciones o modificaciones del trayecto, así como una responsabilidad objetiva pero limitada cuantitativamente por accidente, la cual es objeto de seguro obligatorio que cubre incluso los daños en superficie.

Por su parte, el transporte aéreo exclusivo de mercancías es un contrato real que se perfecciona con la entrega de la cosa y que se documenta mediante carta de porte.

José Marí Olano

29 de marzo de 2023