

NOTA INFORMATIVA

APROBACION DEFINITIVA DE LA LEY DE CONTRATO DE TRANSPORTE TERRESTRE

El Congreso de los Diputados aprobó, en su sesión de ayer el proyecto de Ley de Contrato de Transporte con gran parte de las enmiendas introducidas por el Senado.

Con independencia de un análisis más detallado de la norma, que realizaremos más adelante, se puede afirmar que ya está prácticamente aprobada al quedar sólo pendiente su ratificación por el Jefe del Estado y publicación en el BOE.

La entrada en vigor se producirá a los tres meses de su publicación en el BOE.

Supone la norma el cumplimiento de los acuerdos del año 2008 y se inspira en el Convenio CMR y en las Condiciones Generales de Contratación. Las modificaciones pueden encuadrarse, por su origen en tres categorías:

- .- modificaciones pactadas en los acuerdos del 2008,
- .- aquellas introducidas en el Congreso de los Diputados y
- .- modificaciones aprobadas por el Senado.

1) Paralizaciones (Art.22). Se fija la cuantía de las indemnizaciones de paralización a partir de las dos horas de espera en 2 x IPREM-día por hora, con un máximo de 10 horas por día, es decir para el año 2009 en 35,14 euros por hora y 351,40 euros el primer día. El segundo día la cuantía se incrementará un 25% (43,925 euros por hora y 439,25 euros por día) y a partir del tercero se incrementarán un 50% (52,71 euros por hora y 527,10 por día). Estas cuantías, fruto de los acuerdos del 2008, suponen un incremento importante sobre las actuales (24,96 euros por hora y 249,60 por día los primeros 2 días, 37,44 euros por hora y 374,40 por día a partir del tercero).

2) Revisión del precio del transporte en función de la variación en el precio del gasóleo. (Art. 38). Se aplican las mismas reglas que se introdujeron en las Condiciones Generales de Contratación a partir de los acuerdos de junio del 2008.

3) Plazos de pago (Art. 41). Tal como ya establece la Ley 3/2004, el plazo de pago se establece en 30 días, salvo pacto en contrario que no tenga contenido abusivo. En caso de retraso el obligado incurrirá automáticamente en mora.

4) Límites de responsabilidad (Art.57). Se establecen en un tercio del IPREM/día, es decir 5,8566 euros por Kg. Es superior a los límites actuales (4,5 euros por Kg) pero inferior al del Proyecto que presentó el Gobierno (8,33 DEG, es decir 8,940 euros por Kg). Esta rebaja fue uno de los puntos más importantes conseguidos en la tramitación en el Congreso.

5) Exclusión de la aplicación de los límites o de las reglas sobre la carga de la prueba (Art.62). Se establece que los límites de indemnización o las reglas sobre carga de la prueba, que establecen una serie de supuestos que si se producen permiten al porteador eximirse de la obligación de demostrar que los daños no le son imputables, no se aplicarán en determinados casos: Cuando los daños hayan sido causados por el porteador o sus auxiliares dependientes o independientes de forma 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.

La regla es muy criticable, y a nuestro modo de ver, gravemente perjudicial para los transportistas. No tenemos nada que objetar en caso de actuación dolosa, ya recogidos en la legislación en vigor, pero sí en los supuestos que se le equiparan. Los requisitos serán los siguientes:

-Infracción consciente y voluntaria de un deber. Como el portador tiene, entre otras, obligación de custodia de la mercancía, siempre que de forma voluntaria se desatendiera, podría entenderse cumplido este requisito.

-Los daños deben ser consecuencia necesaria de la acción. Una consecuencia necesaria es en buena lógica, una consecuencia ineludible, que si se produce la premisa (la actuación del operador) hace imposible que no se produzca el resultado dañoso. Lo malo es que esta interpretación lógico-literal haría totalmente inaplicable la cláusula, ya que supuestos en los que sea imposible que no se produzcan las consecuencias de un hecho son prácticamente imposibles en el ámbito de la vida real (y en el de la física moderna). Por ejemplo: si alguien abandona un camión abierto durante un periodo prolongado en un poblado marginal lleno de delincuentes con mercancía valiosa no es imposible, aunque ciertamente improbable, que nadie la toque. Si alguien deja caer un camión por un precipicio con mercancía delicada no es imposible, aunque altamente improbable, que ésta permanezca íntegra.

Como consecuencia es previsible que los tribunales se vayan decantando por fórmulas de interpretación menos estrictas, como la de que se aplica en caso de que la consecuencia sea probable o previsible de acuerdo a la práctica profesional habitual, o con referencia a las normas de diligencia debida. Con ello irían socavando de forma gradual la posibilidad de aplicar límites de responsabilidad o mecanismos de desplazamiento de la carga de la prueba, con consecuencias verdaderamente graves para los derechos de los operadores.

Madrid, 30 de octubre de 2009