

Empresa Transitaria

EL ANUARIO DE LOS OPERADORES LOGÍSTICOS

Núm. 22

JULIO 2023

DURA LEX, SED LEX



INDICE

EDITORIAL

NO SE LO PIERDAN

Enric Tíco

Presidente FETEIA-OLTRA

Pág. 3

ARTÍCULO

REFLEXIONES SOBRE LA REFORMA ADUANERA

Martín Fernández

Secretario Técnico FETEIA-OLTRA

Pág. 5

ARTÍCULO

LA LEY 15/2009 SOBRE EL CONTRATO DE TRANSPORTE
TERRESTRE DE MERCANCÍAS COMO DERECHO
MERCANTIL DEL TRANSPORTE TERRESTRE

Manuel M Vicens

Secretario General y Asesor Jurídico FETEIA-OLTRA

Pág. 12

ARTÍCULO

LOS TRES GRANDES RETOS DEL PORT DE BARCELONA

Lluís Salvadó

Presidente Puerto de Barcelona

Pág. 20

Edita:

FUNDACIÓN FETEIA

Vía Laietana, 32-34 · 3ª planta, oficina 307 · 08003 BARCELONA

Tel. +34 932 689 430 · feteia@feteia.org · www.feteia.org

EDITORIAL



Enric Ticó
Presidente FETEIA-OLTRA

NO SE LO PIERDAN

Puntualmente llega a sus manos la edición semestral de nuestra revista “La empresa transitaría” y como es habitual, dedicamos nuestro número de verano a cuestiones jurídicas clave respecto a nuestra actividad. Dura lex, sed lex, es decir, la ley es la ley, y conocerla nos hace más fuertes y nos da seguridad tanto a nosotros como a nuestros clientes.

Siempre hemos pensado que estas semanas de una cierta disminución del quehacer diario son un buen momento para poder leer o releer detenidamente artículos de estas características.

En esta ocasión, podrán leer y analizar a fondo dos artículos firmados por dos de los profesionales de más prestigio del país.

En el primer artículo, Martín Fernández, nuestro Secretario Técnico, pone de manifiesto aspectos clave de la reforma más ambiciosa y exhaustiva

de la Unión Aduanera de la Unión Europea desde su creación en 1968. Años de cambios, en los que el conocimiento de los aspectos legales siempre han sido básicos.

En el segundo artículo, titulado “La Ley 15/2009 sobre el Contrato de Transporte Terrestre de Mercancías como Derecho Mercantil del Transporte Terrestre”, nuestro Secretario General, Manuel Vicens, aporta luz e información indispensable sobre dicha Ley que incorpora en lo sustancial el Ordenamiento jurídico español las determinaciones del convenio CMR y algunas de las Reglas CIM siguiendo el ejemplo de otros países europeos.

Desde FETEIA-OLTRA les deseamos unas felices y provechosas vacaciones de verano, que estoy seguro que serán aún más gratas leyendo la revista de los transitaríos.



PortTarragona Terminal
GUADALAJARA - MARCHAMALO

La logística al servicio de las empresas

La terminal intermodal de Port Tarragona, situada en la principal plataforma logística y de servicios en el área de influencia de Madrid, entre Guadalajara y Marchamalo.

Enclave estratégico en el centro de la península

CONEXIÓN CON EUROPA

- Situada en el corredor del Henares
- Conexión con la fachada mediterránea y cantábrica
- Grandes conexiones viarias



R-2

CM-101

UBICACIÓN PRIVILEGIADA

- A 70 km de Madrid
- 150.000 m², 5 vías y capacidad para convoyes de más de 750 m
- Inversión de 20 millones de euros
- Entrada en funcionamiento prevista en 2023



Financiado por
la Unión Europea
NextGenerationEU



GOBIERNO
DE ESPAÑA



Pla de Recuperació,
Transformació i Resiliència



Port Tarragona

REFLEXIONES SOBRE LA REFORMA ADUANERA



Martín Fernández
Secretario Técnico FETEIA-OLTRA

Hace pocos meses conocimos la propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se establece el Código Aduanero de la Unión, el Centro Aduanero de Datos de la Unión Europea y la Autoridad Aduanera Europea (la “Propuesta”).

De acuerdo con las declaraciones de la Comisión Europea, se trata de “la reforma más ambiciosa y exhaustiva de la Unión Aduanera de la UE desde su creación en 1968”.

Como cuestiones generales, cabría destacar que se busca un cambio en el modelo de Aduana, pasando de un sistema basado en declaraciones en aduana a uno basado en el suministro de información al Centro Aduanero de Datos de la Unión Europea, lo que aparentemente simplificará los procedimientos aduaneros, especialmente para los operadores más fiables.

La idea del legislador es que vaya desapareciendo la declaración actual, basada en la transacción e importación / exportación individual.

A mi juicio, no es del todo cierta la afirmación de que se simplifican los requisitos de información aduanera a los operadores, sí quizás la racionalización. No parece que se exija menos información, sino que se requiere en otro formato, manteniendo la necesidad de conocimientos en materias como origen, valor en aduanas o código arancelario, por ejemplo.

Yendo a cuestiones concretas, este nuevo CAU contiene varias propuestas de cambio muy relevantes (es una norma muy extensa, por supuesto, pero trataré de centrarme en lo que considero más relevante) analizadas a continuación:

1. Nuevas figuras de importador y exportador

En primer lugar, el declarante deja de ser la figura clave, para alinear el CAU a otra normativa de la Unión, incluyéndose las nuevas definiciones de importador y exportador.

En la actualidad, la figura central en los trámites aduaneros es el declarante. Con la Propuesta se busca que cada operación de comercio exterior esté vinculada a un único operador, responsable del cumplimiento de todas las obligaciones que correspondan. En los propios considerandos del Borrador se establece que el proceso para la presentación de las mercancías ha de ser revisado para reflejar los nuevos roles.

Por supuesto, se mantiene la posibilidad de que sea un representante aduanero quien proporcione la información por cuenta del cliente y también se mantienen la representación directa e indirecta. De hecho, en la Propuesta se establece que, si bien el importador es el deudor, en caso de representación indirecta, serán deudores (solidarios) el importador y la persona actuando por cuenta de este.

El Representante Aduanero puede asumir la responsabilidad de actuar como importador por su rol de representante indirecto de su cliente.

2. Depósito temporal

Se prevé la limitación del plazo a 3 días o 6 en el caso de un consignatario autorizado, salvo en casos excepcionales.

3. Provisión de información y Centro Aduanero de Datos de la UE

El importador (o su representante) deberá facilitar esta información en la etapa más

temprana posible, si es viable antes de que las mercancías lleguen físicamente. El transportista también deberá proporcionar cierta información sobre las mercancías antes de la carga o llegada y vincular su información a la del importador cuando esta haya sido presentada previamente.

La base de toda esta esta propuesta reside en el Centro Aduanero de Datos de la UE, que actuará como motor del nuevo sistema. Las empresas podrán facilitar la información que habitualmente deben proporcionar a las aduanas sobre sus importaciones y exportaciones directamente a través éste.

Puede comprobarse que ICS2 ha sido la primera piedra de esta nueva filosofía con respecto al dato. En este sentido, debe destacarse que ICS2 también gira sobre este centro de datos.

Una cuestión importante sobre este avance tecnológico reside en que se pasa de una filosofía de 27 sistemas que convergen a nivel de la Unión a un único sistema para toda la Unión.

El objetivo es que este Centro Aduanero de Datos de la UE pueda compartir datos con otras autoridades, para mejorar la efectividad de los controles. Uno de sus principales cometidos es realizar un potente análisis de datos, empleando para ello la inteligencia artificial. A partir de esa valoración de los datos, se ejecutará el análisis de riesgos, económico y predictivo.

De acuerdo con la propuesta, el flujo de datos sería el siguiente:

- Los operadores económicos deberían presentar los datos pertinentes a efectos aduaneros.

- Procesamiento de datos y análisis de riesgo a escala de la UE
- Puesta de los resultados a disposición de las autoridades aduaneras de los Estados miembros.
- Notificación, por parte de los Estados miembros, del resultado de los controles realizados al Centro de Datos.

En paralelo, los Estados miembros deberán desarrollar sus propias aplicaciones para consumir y emplear la información que provea el primero.

4. Regulación de infracciones y sanciones no penales

En el actual CAU únicamente se prevé la obligación de que los Estados miembros determinen sanciones por incumplimiento de la legislación aduanera, teniendo que ser efectivas, proporcionadas y disuasorias, por lo que se mantiene un alto grado de autonomía a nivel nacional y, en consecuencia, existe divergencia.

La Propuesta incluye un conjunto mínimo de infracciones y sanciones, de modo que se pueda dotar de una mayor uniformidad a uno de los aspectos clave para evitar esta especie de competencia desleal generada entre Estados miembros.

5. Trust and Check – operadores de confianza por control

En esta figura reside una de las bases del pretendido cambio de una gestión del cumplimiento basada en transacciones a otra basada en sistemas.

Si bien los criterios y condiciones para convertirse en Trust and Check (T&C) se basarán, en principio, en los exigidos para los OEA, hay un cambio de gran calado, consistente en que el T&C ha de ser transparente para las autoridades aduaneras, es decir, ha de conceder a las autoridades aduaneras acceso a sus sistemas electrónicos de registro de su cumplimiento y del movimiento de sus mercancías.

Como contrapartida a esa transparencia, en la Propuesta se prevé que el operador pueda despachar sus mercancías bajo la supervisión de las autoridades aduaneras, pero sin esperar su intervención (el término “despachar”, empleado en la Propuesta, no es el más adecuado, pues el nuevo sistema aduanero se aleja del actual concepto de despacho).

Por supuesto, se mantiene la obligación de informar a las autoridades aduaneras cuando surja un problema, para que puedan tomar una decisión final sobre el levante.

Cuando los sistemas de control interno del operador T&C sean lo suficientemente sólidos, las autoridades (tanto aduaneras como de servicios de inspección en frontera) deberán permitir al operador autodespachar y realizar ciertos controles por su cuenta. Ahora bien, las autoridades aduaneras siempre mantendrán la posibilidad de realizar controles cuando lo estimen conveniente.

La implementación conlleva un periodo de transición: los cambios comenzarán en 2032, puesto que, si bien se mantendrá vigente el régimen de OEA de seguridad, ya no será posible solicitar el estatus de OEA de simplificaciones aduaneras.

A partir de 2035 se evaluará la elegibilidad de los titulares del estatuto de OEA de simplificaciones aduaneras como T&C, desapareciendo este OEA definitivamente en 2037.

El representante aduanero solo puede beneficiarse de ser T&C en un número limitado de escenarios:

- si el importador no es T&C y ha contratado los servicios de un representante directo que es T&C, los beneficios no se aplicarán.
- Si el importador no es T&C y ha contratado los servicios de un representante indirecto que sí lo es, se aplicarán los beneficios.

En relación con esta nueva figura, una de las cuestiones más relevantes será la de comprobar si las pymes son capaces de cumplir los requisitos para obtener esta certificación y, en su caso, el coste que ello supondrá.

6. Aduana competente

En la actualidad, las deudas aduaneras son recaudadas por el Estado miembro en el que se presenta la declaración en aduana. Se considera que esta dinámica contribuye a fomentar la competencia entre Estados miembros sobre los flujos comerciales, tratando de ser lo más atractivo posible para el operador.

Se busca cambiar esto, en una primera fase, con el Despacho Centralizado Europeo y, en una segunda, modificando las reglas que definen el lugar donde se producen las deudas aduaneras, de modo que los derechos de importación se paguen al Estado miembro donde esté establecido el importador.

A fin de cuentas, el T&C actuará ante la Aduana de su domicilio.

7. Autoridad aduanera de la UE

La Propuesta prevé la creación de una nueva Autoridad Aduanera de la UE.

Una importante tarea de esta nueva autoridad consistirá en establecer un marco común de gestión del riesgo para asegurar una aplicación armonizada de la norma. Se busca con esto fortalecer el marco de actuación que debe incluir, en particular, cuatro aspectos: el desarrollo de la legislación y de las necesidades políticas en un área específica, el intercambio y análisis de información; la construcción de una estrategia de cooperación general en forma de estrategias de supervisión conjunta; y la cooperación en la implementación operativa, el seguimiento y los controles.

8. Tránsito

En el futuro, los T&C no necesitarán emplear el tránsito para llevar a su domicilio social las mercancías importadas a través de otro Estado miembro.

9. E-commerce

La Propuesta prevé la eliminación del umbral por el que las mercancías que no superen un valor de 150 euros por envío están exentas de derechos de aduana en el momento de la importación y se considerará importador a la plataforma online.

10. Conclusión

Retomando la reflexión de la Comisión Europea, de que esta es la reforma más ambiciosa en muchas décadas, considero que todavía está por ver la efectividad de la misma, puesto que gran parte de la modificación se basa en el Centro Aduanero de Datos de la UE y en el hecho de que los operadores se conviertan en T&C, cosa que no se debe dar por garantizada.

Una de las lecciones aprendidas de la figura OEA es que, si no se cumplen las expectativas y se conceden beneficios reales claramente percibidos

por los operadores, mucha gente será reticente hacia la nueva figura. El informe del Tribunal de Cuentas de la UE es bastante claro en el sentido de mostrar que muchas empresas creen que ser OEA no ha resultado de utilidad, por lo que no sé qué incentivo tendrán para convertirse en T&C, más aún cuando es un método mucho más invasivo y, por tanto, exigente.

Otra cuestión a tener en cuenta es que el despacho centralizado no ha sido tampoco, ni mucho menos, una historia de éxito rotundo, por lo que ese supuesto punto beneficioso consistente en que el T&C actuará siempre ante una misma aduana, estén donde estén las mercancías, no será necesariamente tal.

Resulta un tanto paradójico que cuando aún no se ha desplegado todo el desarrollo informático previsto en el actual CAU, se pretenda implantar una iniciativa de tal envergadura. Además, viendo los retrasos en los que están incurriendo algunos Estados miembros, puede intuirse que se trata de una tarea difícil que requiere una potente inversión y coordinación, para evitar el riesgo de que existan dos velocidades en la implantación del nuevo sistema.

Pienso, por tanto, que la Unión Europea tiene muchos deberes por delante si quiere que este nuevo sistema funcione.





FETEIA-OLTRA

FEDERACIÓN ESPAÑOLA DE TRANSITARIOS
ORGANIZACIÓN PARA LA LOGÍSTICA, EL TRANSPORTE Y LA REPRESENTACIÓN ADUANERA

SERVICIOS

- Reputado servicio de asesoramiento jurídico.
- Circulares e informes técnicos.
- Cursos, seminarios y jornadas de formación logística y transporte.
- Venta de Documentos / Formularios.
(Fiata FBL, FCR, FCT, SDT; CMR, AWB, MM.PP Aéreo)
- Boletines informativos semanales "Feteia News".
- Revista "Empresa Transitaria".
- Acuerdos de colaboración con proveedores que permiten importantes ahorros en la cuenta de gastos.





**Fundada
 en 1978**

La Federación Española de Transitarios, Expedidores Internacionales y Asimilados, Organización para la Logística, el transporte y la Representación Aduanera, en anagrama FETEIA-OLTRA, es una Organización profesional, de carácter sectorial, órgano de representación, gestión, fomento y defensa de los intereses de las empresas transitarias y representantes aduaneros.



Via Laietana, 32-34, 3º
 08003 Barcelona
 T. 93 268 94 30
feteia@feteia.org
www.feteia.org



FETEIA-OLTRA está constituida por 20 Asociaciones de ámbito territorial ATEIA en Alicante, Aragón, Asturias, Bahía de Algeciras, Baleares, Barcelona, Bizkaia, Cádiz, Ceuta, Galicia, Girona, Gipuzkoa, Las Palmas, Madrid, Málaga, Melilla, Sevilla, Tarragona, Tenerife y Valencia. Adicionalmente, tiene empresas adheridas en Cantabria, Lleida, Murcia, Navarra y Vitoria.

Actualmente contamos con más de 600 empresas asociadas.

Nuestra Federación tiene creadas Comisiones técnicas especializadas en aduana, aéreo, marítimo, terrestre, formación y digitalización. En colaboración con Fundación FETEIA realiza estudios, informes, investigaciones, encuestas y toda clase de trabajos relacionados con el desarrollo de la logística, el transporte (aéreo, terrestre, marítimo y multimodal) y el comercio internacional.

ASÓCIATE:

ATEIA-OLTRA ALICANTE
eugenio.pezgo.ngora@gmail.com

ATEIA ARAGON-OLT
ateia@ateiaaragon.org

ATEIA-OLT ASTURIAS
feteia@feteia.org

ATEIA-OLTRA BAHIA DE ALGECIRAS
secretaria@ateiacg.com

ATEIA-OLTRA BALEARS
feteia@feteia.org

ATEIA-OLTRA BARCELONA
ateia@bcn.ateia.com

ATEIA BIZKAIA-OLT
ateia@cebek.es

ATEIA CADIZ
ateiacadiz@ceocadiz.org

ATEIA-OLTRA CEUTA
feteia@feteia.org

ATEIA-OLTRA GALICIA
ateia@ateia-galicia.org

ATEIA-OLTRA GIRONA
ateia@lajonquera.com

ATEIA GIPUZKOA-OLT
info@ateia-gipuzkoa.org

ATEIA-OLTRA LAS PALMAS
ateialaspalmas@gmail.com

ATEIA-OLTRA MADRID
secretaria@ateia-madrid.com

ATEIA-MALAGA
fetrmas@gmail.com

ATEIA MELILLA
asociaciones@cemelilla.org

ATEIA-OLTRA SEVILLA
info@lamanignere.com

ATEIA TARRAGONA
spcb@tinet.fut.es

ATEIA-OLTRA TENERIFE
ateia@ateia-tenerife.org

ATEIA-OLTRA VALENCIA
mdobrea@ateiavlc.org

LA LEY 15/2009 SOBRE EL CONTRATO DE TRANSPORTE TERRESTRE DE MERCANCÍAS COMO DERECHO MERCANTIL DEL TRANSPORTE TERRESTRE



Manuel M Vicens

Secretario General y Asesor Jurídico FETEIA

La Ley 15/2009 contiene la parte sustancial del Derecho mercantil aplicable al transporte terrestre de mercancías tanto por carretera como por ferrocarril, luego de derogados los artículos 349 al 379 del Código de comercio. Se encuentra complementada por la Orden FOM/1882/2012, de 1 de agosto, sobre condiciones generales de contratación de los transportes de mercancías por carretera que, aparte de reproducirla en lo necesario, la desarrolla en algunos aspectos entre los que cabe destacar, entre otros, 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 recíprocas¹.

Además, dicha Ley incorpora en lo sustancial al Ordenamiento jurídico español las determinaciones del Convenio CMR² y también algunas de las Reglas CIM³, siguiendo el ejemplo de otros países europeos.

Por ello, un repaso sobre su contenido más relevante siempre resulta oportuno, habida cuenta de que en el transporte la calidad del servicio y la competitividad son inherentes al respeto a las normas que lo regulan. Veamos, pues, este contenido en los siguientes apartados:

1º) Considera a los **intermediarios del transporte** (agencias de transporte, transitarios, almacenistas-distribuidores, operadores logísticos, etc.) como transportistas, sujetándoles al mismo régimen que éstos al obligarles a contratar en nombre propio y calificar como porteadores a quienes asuman la obligación de realizar el transporte en nombre propio, con independencia de que lo ejecuten por sus propios medios o contraten su realización con otros sujetos (artículos 4.2 y 5.2). Los intermediarios, pues, quedan convertidos “de iure” en transportistas contratantes, “*contracting carriers*”, en la terminología inglesa.

¹ La Ley 15/2009, ha sido sucesivamente modificada en aspectos puntuales por los Reales Decretos-ley 3/2022, de 1 de marzo; 11/2022, de 25 de junio; y 14/2022, de 1 de agosto; modificaciones ya se han tenido en cuenta en el texto del presente artículo.

² El Convenio CMR de 19 de mayo de 1956, modificado por el Protocolo de 5 de julio de 1978, regula el transporte terrestre internacional de mercancías por carretera.

³ Las Reglas CIM de 9 de mayo de 1980, que figuran como Apéndice B del Convenio sobre los transportes internacionales por ferrocarril (COTIF), concluido en la misma fecha, modificado por el Protocolo de Vilna de 3 de junio de 1999, regulan el contrato de transporte internacional de mercancías por ferrocarril.

2º) Contempla el que denomina “**transporte continuado**”, definiéndolo como aquél en el que el porteador se obliga frente a un mismo cargador a realizar una pluralidad de envíos de forma sucesiva en el tiempo, pudiéndose determinar el número, frecuencia, características y destino de los envíos en el momento de contratar o antes de su inicio (artículo 8). Esta modalidad contractual deberá formalizarse siempre por escrito cuando se celebre con un trabajador autónomo económicamente dependiente, sirviendo el contrato así formalizado 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 (artículo 16.2 y 4). Además, se precisa que los contratos de transporte continuado sin plazo de duración pactado se entenderán como de duración indefinida, extinguiéndose tan solo mediante denuncia hecha de buena fe por cualquiera de las partes, notificada por cualquier medio que acredite su recepción, con un plazo de antelación razonable que en ningún caso podrá ser inferior a 30 días naturales; y que de haberse pactado un plazo, los contratos de que se trata únicamente se extinguirán por el transcurso del mismo, salvo prórroga o renovación (artículo 43).

3º) **Determina** que el transporte contratado en el marco de una **operación logística** de contenido más amplio se seguirá rigiendo por lo dispuesto en la Ley, sin que por tanto dicha circunstancia desvirtúe los derechos, obligaciones y responsabilidades legales ligadas a dicho transporte (artículo 9).

4º) **Prevé** que la **carta de porte** se pueda emitir **electrónicamente** con arreglo a la legislación en vigor, en cuyo supuesto la carta deberá consistir en un registro electrónico de datos que puedan ser transformados en signos de escritura legibles (artículo 15). Dentro de la regulación de la carta de porte se distingue entre una carta de porte que

podríamos llamar “general” (artículo 10), y otra carta de porte, introducida por el Real Decreto-ley 14/2022, de 1 de agosto, para los contratos celebrados con el porteador efectivo, siempre que el precio del transporte sea superior a 150 euros (artículo 10 bis). La nota más destacada de esta segunda carta de porte se refiere al precio y los gastos relacionados con el transporte, que se indica que deberán cubrir el total de costes efectivos individuales incurridos o asumidos por el porteador para su prestación. La determinación del coste efectivo podrá realizarse tomando la referencia temporal que mejor se ajuste a las previsiones y estrategia empresarial del porteador, o bien, según la disposición adicional novena de la Ley, también añadida por el citado Real Decreto-ley, atender a la estructura de partidas de costes del observatorio de costes del transporte de mercancías por carretera elaborado por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

5º) Se refiere a los transportes terrestres de manera general, de suerte que **sus preceptos son comunes al transporte por carretera y por ferrocarril**, sin perjuicio de ofrecer soluciones específicas para el transporte ferroviario cuando resulte necesario o conveniente. Así, se encuentran preceptos singulares para el transporte de mercancías por ferrocarril en el artículo 33, apartados 2 y 3 sobre plazos de expedición y transporte y en el artículo 47.4 en el que se hace asumir el porteador la responsabilidad por los actos u omisiones en que haya incurrido el administrador de la infraestructura ferroviaria a través de la que circule el transporte, considerándolo como un auxiliar del transportista. No obstante, esta regulación unitaria para ambas modalidades de transporte, por estar claramente decantada hacia el transporte por carretera, ha dado lugar a que el transporte nacional de mercancías por ferrocarril en sus aspectos mercantiles se

encuentre deficientemente regulado, al contrario de lo que sucede en el ámbito internacional en el que la regulación de las Reglas CIM parece excesiva

6º) Por lo que hace al **contenido del contrato**, conviene resaltar los siguientes extremos:

(i) En cuanto a la **puesta a disposición de los vehículos**, si nada se pacta respecto a la hora, el porteador deberá ponerlos a disposición del cargador con la antelación suficiente para que puedan ser cargados en el día señalado y, en todo caso, antes de las 18.00 horas del día prefijado. El incumplimiento de esta obligación, así como del pacto expreso acerca del día y hora límites para la puesta a disposición de los vehículos, facultará al cargador para desistir del contrato y buscar de inmediato otro porteador, pudiendo exigir la indemnización que proceda por la demora (artículo 18);

(ii) Respecto a la **entrega de las mercancías al porteador**, el incumplimiento de la obligación de efectuarla en el lugar y tiempo pactados obligará al cargador a indemnizar al porteador por el precio del transporte previsto o a ofrecerle de inmediato otro transporte de similares características. En el supuesto que el incumplimiento sólo fuere parcial, sin perjuicio del derecho del porteador a cobrar el precio del transporte correspondiente a la mercancía entregada, el cargador deberá abonarle una indemnización igual al precio del transporte de la mercancía no entregada o a ofrecerle inmediatamente la realización de otro transporte de similares características al inicialmente convenido (artículo 19);

(iii) En lo que atañe a los **sujetos obligados a realizar la carga y descarga**, la Ley distingue entre cargas completas, aún sin mencionarlas, y cargas fraccionadas, a las que llama servicios de paquetería y a las que asimila cualesquiera otros envíos consistentes en un reducido número de bultos que puedan ser fácilmente manipulados por una persona sin ayuda de las máquinas o herramientas que lleve a bordo el vehículo utilizado. En las primeras (cargas completas), la carga y la descarga, así como la estiba y la desestiba, serán por cuenta, respectivamente, del cargador o del destinatario, salvo pacto en contrario por escrito en el que el porteador asuma estas operaciones contra el pago de un suplemento respecto del precio del transporte, no pudiéndose presumir dicho pacto. Cuando se realicen por el porteador las operaciones de carga y descarga, la contraprestación pactada deberá reflejarse en la factura de manera diferenciada respecto del precio del transporte. Respecto a las cargas fraccionadas, igualmente salvo pacto en contrario, tales operaciones serán por cuenta del porteador.

El cargador y el destinatario soportarán las consecuencias de los daños derivados de las operaciones que les corresponda realizar de conformidad con lo señalado en el apartado anterior.

Sin embargo, el porteador responderá de los daños sufridos por las mercancías debidos a una estiba inadecuada cuando tal operación se haya llevado a cabo por el cargador siguiendo las instrucciones del porteador (artículo 20).

(iv) Finalmente, por lo que hace a las **paralizaciones**, éstas se devengarán pasado un plazo superior a una hora desde la puesta a disposición de los vehículos, y salvo que se haya pactado una indemnización superior, las paralizaciones darán derecho a una indemnización en cuantía equivalente al Indicador Público de Renta de Efectos Múltiples (IPREM)/día⁴ multiplicado por 2 por cada hora o fracción de paralización, sin que se tenga en cuenta la primera hora ni se puedan computar más de 10 horas diarias; incrementándose dicho importe en un 25 por ciento para el segundo día de paralización y en un 50 por ciento para el día tercero y siguientes (artículo 23).

7º) A diferencia, por ejemplo, del Convenio CMR, la Ley se ocupa del **pago del precio del transporte**, puntualizándose lo siguiente sobre esta importante cuestión:

(i) El pago del precio del transporte **corresponderá al cargador o destinatario**, según se hubiera pactado, y que, en todo caso, el cargador responderá subsidiariamente del pago en el supuesto de que el destinatario no lo hiciera efectivo (artículo 37); cosa que sin duda afianza los derechos del porteador al cobro de lo que le es debido.

(ii) Podrá procederse a la **revisión en más o en menos del precio del transporte** en función de la variación del precio del gasóleo entre el día de celebración del contrato y el momento de realizarse el transporte, de acuerdo con las fórmulas o criterios que en cada momento tenga establecidos la Administración. Dichos criterios o fórmulas deberán basarse en la repercusión que

la partida de combustible tenga sobre la estructura de costes de los vehículos de transporte de mercancías. La variación respecto del precio inicialmente pactado se reflejará en la factura de manera desglosada, salvo que expresamente se hubiera recogido en el contrato otra forma de reflejar este ajuste.

La previsión del apartado anterior estará condicionada a que el precio del combustible hubiera experimentado una variación igual o superior al 5 por ciento, salvo que, expresamente y por escrito, se hubiera pactado un umbral menor previa o simultáneamente a la celebración del contrato.

En los **contratos de transporte continuado** se aplicarán de forma automática los incrementos o reducciones determinados por la aplicación de los anteriores criterios o fórmulas con carácter trimestral en relación con el precio inicialmente pactado, salvo que se pacte otra periodicidad menor.

El **pacto en contrario** a lo dispuesto en este artículo se considerará nulo (artículo 38).

(iii) La obligación de pago del precio y gastos del transporte **se devengará** una vez cumplida la obligación de transportar, reduciéndose en el caso de ejecución parcial en proporción a la parte no ejecutada, siempre que ésta represente algún beneficio para el deudor y salvo que la inejecución total o parcial fueran debidas a causas imputables al cargador o al destinatario, en cuyo supuesto el porteador conservará su derecho al cobro íntegro del precio y gastos del transporte.

⁴ El Indicador Público de Renta de Efectos Múltiples (IPREM), fue introducido por el Real Decreto-Ley 3/2004, de 25 de junio, en sustitución del salario mínimo interprofesional, como indicador de la cuantía, en este caso, de los límites de responsabilidad de los transportistas terrestres.

No obstante lo que se acaba de indicar, en los contratos de transporte continuado en los que se hubiera pactado el pago periódico del precio y de los gastos relativos a los sucesivos envíos, dicho pago no será exigible hasta el vencimiento del plazo convenido (artículo 39.1, 2 y 3).

(iv) Cuando el obligado al pago del precio u otros gastos ocasionados por el transporte no lo hiciera, el porteador podrá **negarse a entregar las mercancías, o sea podrá retenerlas**, a no ser que se le garantice el pago mediante caución (garantía) suficiente. En tal supuesto, el porteador deberá solicitar al órgano judicial o junta arbitral del transporte competente el depósito de las mercancías y la enajenación de las necesarias para cubrir el precio del transporte y los gastos causados, en el plazo máximo de diez días desde que se produzca el impago (artículo 40).

Este precepto es muy importante, puesto que reconoce expresamente el **derecho de retención** a favor de los transportistas, sin distinción entre los contractuales y los efectivos, si bien entendemos que el plazo que se establece para solicitar el depósito y la enajenación de las mercancías es demasiado breve.

v) Si el obligado al pago del precio del transporte **incurriera en mora**, el plazo de 30 días, ampliable hasta 60 días mediante pacto entre las partes, establecido por la Ley 3/2004, de 29 de diciembre, sobre medidas de lucha contra la morosidad en las operaciones comerciales, modificada en este punto por la Ley 11/2013, de 26 de julio. se computará desde la fecha de entrega de las mercancías en destino cuando se preste a dudas la fecha de recibo de la factura o solicitud de pago equivalente, así como en todos los casos de auto facturación por el obligado al pago (artículo 41).

vi) Las **entregas contra reembolso** podrán pactarse tanto cuando el obligado al pago del

precio del transporte sea el destinatario, como cuando sea el cargador, debiendo el porteador entregar lo cobrado a la persona que proceda en el plazo de diez días, salvo que se hubiera pactado otro mayor, y respondiendo frente al cargador del importe del reembolso de entregarse la mercancía sin cobrar la cantidad pactada, sin perjuicio del derecho a repetir contra el destinatario. En caso de que el destinatario no hiciera efectivo el reembolso al tiempo de ponerse a su disposición la mercancía, se aplicará lo dispuesto para cuando haya impedimentos en la entrega y que, en síntesis, se resume en la obligación de pedir instrucciones al cargador o a quien tuviera derecho de disposición sobre la mercancía respecto a la negativa al pago del reembolso por el destinatario (artículo 42).

8º) En lo que concierne al **depósito y enajenación de las mercancías** en los casos en que se presenten impedimentos para el transporte o para la entrega, se arbitran unas reglas especiales para el transporte de paquetería o similar en los que no exista una declaración de valor (si existe se aplican las reglas generales idénticas a las del Convenio CMR). En concreto, para el supuesto de que se presenten impedimentos para la entrega, se prescribe que se podrán entender abandonados los envíos, ocuparlos, abrirlos e inspeccionarlos y proceder a su enajenación aplicando el producto de la venta a cubrir el precio y los gastos del transporte y los de almacenaje que se hubieran generado, si transcurridos tres meses desde la fecha en que por primera vez se intentó la entrega al destinatario, no se hubiesen recibido instrucciones al respecto de quien tuviera el poder de disposición sobre las mercancías; y que cuando el valor venal de las mercancías fuese ínfimo, el porteador podrá destruirlas y reclamar lo que corresponda al cargador (artículo 44).

9º) Para los supuestos de **equiparación a pérdida total** (pérdida figurada o ficticia de las mercancías), se acortan los plazos establecidos en el Convenio CMR y en las Reglas CIM para dicha eventualidad (artículos 20.1 y 39.1). Así, podrán considerarse perdidas las mercancías cuando hayan transcurrido veinte días (treinta en el Convenio CMR y en las Reglas CIM) desde la fecha convenida para la entrega sin que ésta se haya efectuado o, a falta de plazo, cuando hubiesen transcurrido treinta días (sesenta en el Convenio CMR)⁵ desde que el porteador se hubiera hecho cargo de las mercancías (artículo 54).

10º) La Ley escoge otro **patrón diferente de los derechos especiales de giro y de una cantidad cifrada en euros**, como hacen el Convenio CMR (artículo 23.3), las Reglas CIM (artículo 7.1) y la Ley 29/2003, de 8 de octubre, sobre mejora de las condiciones de competencia y seguridad en el mercado de transporte por carretera por la que se modifica parcialmente la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, para el cálculo de los límites de indemnización por pérdidas y averías⁶, disponiendo que éste no podrá exceder de un tercio del Indicador Público de Renta de Efectos Múltiples/día por cada kilogramo de peso bruto de mercancía perdida o averiada (artículo 57.1).⁷

Debiéndose añadir que en lo que concierne a la **pérdida del beneficio de limitación de la responsabilidad**, la Ley supera la ambigua formulación que emplea el Convenio CMR, que tantos quebraderos de cabeza suele suscitar en su interpretación al disponer que el transportista no tendrá derecho a prevalerse de las disposiciones del Convenio que excluyen o limitan su responsabilidad o invierten la carga de la prueba, si se prueba que el daño ha sido causado por dolo o por “culpa equiparable al dolo” (artículo 29.1), al introducir un texto bastante más claro que se expresa en los siguientes términos: “No se aplicarán las normas del presente capítulo que excluyan o limiten la responsabilidad del porteador o que inviertan la carga de la prueba, cuando el daño o perjuicio haya sido causado por él o por sus auxiliares, dependientes o independientes, con actuación dolosa o con una infracción consciente y voluntaria del deber jurídico asumido que produzca daños que, sin ser directamente queridos, sean consecuencia necesaria de la acción” (artículo 62). Texto que, como se comprenderá, por responder al mismo objeto y finalidad que el del Convenio CMR, puede servir para interpretar este último en términos de evitar que las actuaciones negligentes de los porteadores en el cumplimiento de sus obligaciones sean consideradas por la jurisprudencia, como con frecuencia ha sucedido, como “culpas equiparables al dolo”.

⁵ En las Reglas CIM siempre hay un plazo de entrega, ya que el mismo se encuentra legalmente establecido en función de que se trate de vagones completos o de remesas de detalle (art. 27), razón por la cual no puede aplicarse lo que se dice en el texto para el caso de que no se hubiese pactado un plazo para el transporte.

⁶ En el Convenio CMR el límite se fija en 8,33 derechos de giro por kilogramo de peso bruto (artículo 23.3 y 7); en las Reglas CIM se señala en 17 derechos de giro por kilogramo de peso bruto de mercancía faltante (artículo 40.2); y en el artículo 23.1 de la LOTT, en la redacción dada por el artículo 1 de la Ley 29/2003, se establecía el importe de 4,50 € por kilogramo, actualmente sustituido por el IPREM/día.

⁷ El IPREM/día vigente para el año 2023, son 20€, y su tercio son 6,66 €. Por otra parte, el IPREM/día en los últimos cinco años ha pasado de 15,66 € a los 20 € actuales. En cuanto a la equivalencia entre Derecho de giro y el euro, hoy, 8,33 derechos especiales de giro del CMR representan 10,03 € y 17 derechos especiales de giro de las Reglas CIM 20,48€.

11º) En relación con las **reservas** a formular en caso de pérdida, avería o retraso, la Ley dispone que podrán realizarse tanto ante el porteador (se ha de presumir el contractual), como ante el porteador efectivo, y que surtirán efecto frente a ambos. Si las reservas se dirigieran exclusivamente a uno de los porteadores, éste estará obligado a comunicárselo al otro, respondiendo en caso contrario de los daños y perjuicios que se pudieran derivar de la falta de comunicación (artículo 60.4).

12º) La Ley también trata:

Del **transporte multimodal**, puntualizando que se regirá por la normativa propia de cada modo como si el porteador y el cargador hubieran celebrado un contrato de transporte para cada fase del trayecto; y que cuando no pueda determinarse la fase del trayecto en que hubieran sobrevenido los daños, la responsabilidad del porteador se decidirá con arreglo a lo establecido en la Ley (artículo 68); siendo ésta, como se comprenderá, la única previsión realmente multimodal que contiene el precepto de que se trata;

Del **transporte con superposición de modos**, en el que se adopta una solución muy parecida a la prevista en el Convenio CMR con arreglo a la cual, a menos que se demuestre que la pérdida, la avería o el retraso han sido debidos a un acto u omisión del porteador por carretera, tales incidencias se habrán de regular por el régimen aplicable al modo de transporte a través del cual se haya transportado el vehículo de transporte por carretera, el remolque o el semirremolque (artículo 70);

Del **régimen aplicable a ciertos supuestos especiales**, tales como el transporte pactado por dos o más modos determinados habiéndose utilizado uno solo de ellos o bien otro u otros diferentes; el transporte pactado como terrestre y

realizado por otro u otros modos distintos; y el transporte sin especificación de modos y llevado a cabo, al menos, por uno terrestre. El régimen de que se trata se resume en aplicar las reglas del transporte terrestre, cuando éste sea uno de los modos utilizados, o aquél más beneficioso para el perjudicado cuando no intervenga el modo terrestre (artículo 69).

13º) Sobre la prescripción, procede especificar lo siguiente:

(i) Se **mantiene el plazo de un año** para la prescripción de las acciones a que puedan dar lugar los transportes terrestres regulados por la Ley (artículo 79.1);

(ii) Se establece un **plazo de prescripción más corto**, dos años (en el caso del Convenio CMR y según su artículo 32.1 son tres), para la hipótesis de que las acciones se deriven de una actuación dolosa o con una infracción consciente y voluntaria del deber jurídico asumido que produzca daños que, sin ser directamente queridos, sean consecuencia necesaria de la actuación (artículo 79.1); fórmula, ésta última, idéntica y que remacha la utilizada a propósito de la pérdida de los beneficios de exclusión o de limitación de la responsabilidad o de inversión de la carga de la prueba a que antes ya nos hemos referido.

(iii) Se detalla la **forma en que comenzará a contarse el plazo de prescripción** que será: a) en el caso de pérdida parcial o averías, desde la entrega al destinatario; b) en el caso de pérdidas totales, a partir de los 20 días de la expiración del plazo de entrega convenido y, si no se ha pactado plazo, a partir de los 30 días del momento en que el porteador se hubiera hecho cargo de la mercancía; y c) en los restantes casos, incluidas las reclamaciones del precio del transporte, la indemnización por paralizaciones, los gastos del

transporte y las entregas contrarrembolso, transcurridos tres meses a partir de la celebración del contrato de transporte o desde el día en que la acción pudiera ejercitarse, si fuera posterior (artículo 79.2). Es importante resaltar que la nueva Ley se refiere al plazo de prescripción de las reclamaciones del precio del transporte, cosa que no hace el Convenio CMR y que establece para las mismas un plazo superior, un año, al que estaba previsto en el artículo 951 del Código de Comercio (6 meses), antes de su derogación por La Ley 15/2009 objeto del presente comentario;

(iv) Se regula la **interrupción de la prescripción** en términos muy parecidos al artículo 32.2 del Convenio CMR, especificando que una reclamación escrita interrumpe la prescripción, reanudándose su cómputo a partir del momento en que el reclamado rechace la reclamación por escrito y devuelva los documentos que, en su caso, se acompañaron a la reclamación; previéndose que una reclamación posterior que tenga el mismo objeto no suspenderá nuevamente la prescripción (artículo 79.3).

Este precepto, como el anterior, no sólo se aplica a las reclamaciones contra el transportista, sino también a las de los portadores contra el cargador y/o destinatario para el pago del precio y gastos del transporte;

(v) Se dispone que en **las acciones de regreso entre portadores**, la prescripción comenzará a contarse a partir del momento en que se haya dictado una sentencia o laudo arbitral firme que fije la indemnización a pagar según lo dispuesto en la Ley, y si no existe fallo, a partir del día en que el portador hubiese realmente efectuado el pago (artículo 79.4). El precepto de que se trata plantea la duda de si en el caso de un fallo judicial, a diferencia de los laudos arbitrales, ha de esperarse a que el mismo sea firme; y en cambio presenta la ventaja de que permite la acción de regreso, caso de no haberse entablado el procedimiento judicial contra el portador al que se hubiere dirigido la reclamación, a partir del momento en que este portador hubiese pagado la indemnización al perjudicado.



XIII CONGRESO
FETEIA
ZARAGOZA 2024
26 al 29 SEPTIEMBRE
"FETEIA. MARCA de CALIDAD"

Les esperamos
en Zaragoza



Port de Barcelona

LOS TRES GRANDES RETOS DEL PORT DE BARCELONA



Lluís Salvadó

Presidente Port de Barcelona

Los puertos son estructuras que planifican no en base a las necesidades de hoy sino a largo plazo, pensando en cómo será el mundo dentro de diez años y qué necesidades tendrá el sector logístico en un mundo cambiante. La capacidad de saber combinar esta robustez, capacidad para mirar al futuro, con una flexibilidad para adaptarnos a la coyuntura y los cambios que la economía va imponiendo a corto plazo, son dos capacidades imprescindibles para los gestores de un sistema portuario.

Hoy en día, considero que los tres principales retos a los que debemos hacer frente la comunidad logístico-portuaria de Barcelona son los siguientes; la descarbonización del sistema

portuario y logístico, mejorar la conectividad ferroviaria e incrementar la innovación. Estos tres grandes retos no son solo de Barcelona ni del sistema portuario del estado. Todos los puertos y centros logísticos del Mediterráneo deben pensar en cómo mejorar la sostenibilidad ambiental de su actividad, una mejora que pasa indiscutiblemente por un uso creciente del ferrocarril a la vez que se innova para ser más eficientes a la vez que facilitamos el crecimiento económico y, por lo tanto, el bienestar de nuestros ciudadanos.

La descarbonización es un objetivo fundamental para reducir el impacto ambiental de la actividad portuaria y logística. Estamos implementando medidas para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero. Para ello, este próximo invierno dispondremos de los primeros Onshore Power Supply (OPS), los sistemas con los que, gracias al proyecto Nexigen, los barcos podrán apagar sus motores y consumir electricidad de origen renovable mientras estén amarrados. En paralelo, estamos promoviendo el uso de energías renovables avanzamos en la infraestructura para facilitar la adopción de tecnologías limpias en los buques, como el uso de combustibles bajos en carbono como el GNL.

Y no podemos afrontar la descarbonización de la actividad portuaria sin mejorar la conectividad ferroviaria. Sin unos accesos ferroviarios adecuados, es difícil reducir las emisiones de carbono y mejorar la eficiencia del transporte de mercancías.

Por ello, resulta de vital importancia seguir avanzando en la ejecución de este proyecto que, después de muchos años de retraso, parece que finalmente avanza hacia su realización. Todo ello, sin olvidar tampoco los ejes ferroviarios que nos conectan con nuestro hinterland, en los que de forma coordinada con Adif estamos invirtiendo para facilitar la conexión entre el puerto y las áreas logísticas y de distribución del interior.

Finalmente, es evidente que no podemos avanzar sin buscar formas más eficientes y sostenibles de hacer las cosas. Es decir, innovar. La innovación es esencial para mantener la competitividad y el desarrollo sostenible en la comunidad logístico-portuaria y para ello es necesario fomentar la cultura de la innovación y la colaboración entre los actores del sector.

Estamos en Barcelona, una de las ciudades más destacadas en los ránquines europeos de innovación, y debemos aprovechar las ventajas de convivir con este ecosistema. Para ello, aplicando nuestro plan de innovación, hemos impulsado recientemente iniciativas como la Fundación BCN Port Innovation y el proyecto Blue Tech Port, para fomentar la innovación y el emprendimiento en el sector de la Economía Azul,

así como la implementación de una nueva red 5G *standalone*, que facilitará la implementación de soluciones tecnológicas innovadoras en la comunidad logístico-portuaria.

Ante estos retos, los transitarios son más imprescindibles que nunca. Para mantener nuestro liderazgo en un mundo en constante cambio, es crucial colaborar entre todos los actores y tomar decisiones reflexivas pero decididas. Esta colaboración ha demostrado ser esencial en varias ocasiones para posicionar a Barcelona como una de las ciudades más atractivas a nivel internacional. Esta cooperación, que nos ha permitido ser líderes, también está siendo clave para avanzar en los preparativos de la 37ª Copa América de Vela, que ya están transformando el Port Vell y refuerzan la imagen del Port de Barcelona como una infraestructura eficiente, flexible y fiable. Una oportunidad única, sin duda, para construir sinergias con el tejido empresarial, con la ciudad de Barcelona y con el país y situar al Port como centro internacional de la cultura náutica y deportiva pero también de los negocios y la innovación. Seguimos sumando por Barcelona y por la logística. ■



Somos parte del cambio

Un hub SMART en continua evolución

Transparente

Conectado

Sostenible

Eficiente



Port de Barcelona

www.portdebarcelona.cat