

PRESIDENCIA DEL CONSEJO DE MINISTROS

Decreto Ley N ° 57/2021 de 13 de julio

Resumen: Cambia el régimen legal del contrato nacional de transporte de mercancías por carretera.

El Gobierno creó el grupo de trabajo para la evaluación de las condiciones de carga y descarga en operadores logísticos y puertos marítimos, a través del Despacho No. 7580 -A / 2019, de 26 de agosto, con el objetivo de evaluar el funcionamiento de las operaciones de carga y descarga en el transporte de mercancías por carretera, con miras a su regulación.

El citado grupo de trabajo, coordinado por un representante del área gubernamental de infraestructura y vivienda, y compuesto por actores relevantes del sector del transporte de mercancías por carretera, incluyendo asociaciones representantes de transportistas, asociaciones representantes de empresas distribuidoras, transportistas y asociaciones sindicales, decidió proponer al Gobierno un modelo de autorregulación para los asuntos en cuestión, incluyendo, además de las operaciones de carga y descarga, la regulación de los respectivos tiempos de espera.

Así, el 2 de diciembre de 2019, los integrantes de ese grupo de trabajo suscribieron un convenio marco que incluía, de acuerdo con el modelo de autorregulación pactado, entre otros, asuntos relativos a tiempos de espera y carga y descarga, considerando la aclaración de la responsabilidad de las distintas partes implicadas en las operaciones de transporte, dentro de la cadena logística, y también de la normativa convencional, a saber, el convenio colectivo vertical vigente, respecto a los conductores de transporte de mercancías por carretera y la legislación laboral aplicable.

Este convenio marco preveía la creación y funcionamiento de una comisión de seguimiento para evaluar el modelo de autorregulación consensual, que se desarrolló por un período de prueba, inicialmente establecido entre el 6 de enero y el 30 de junio de 2020 y posteriormente, por las limitaciones impuestas por la pandemia COVID -19, hasta septiembre de 2020. Este comité de seguimiento entregó al Gobierno un informe final, de fecha 12 de octubre de 2020, presentando sus conclusiones y propuestas de acción.

Transcurrido dicho período probatorio, se recopiló información sobre la aplicabilidad y vigencia de las cláusulas pactadas, obtenida a través de diversas denuncias realizadas por los conductores mediante la cumplimentación del formulario elaborado al efecto por el comité de seguimiento y también a través de las visitas de inspección que este comité realizó a algunas empresas, fue necesario considerar si el modelo de autorregulación sería suficiente o si aún existen asuntos que, tomando en cuenta los objetivos de política pública expresados en el acuerdo marco y relacionados con temas encaminados a mejorar la eficiencia de la economía nacional, recomendar una intervención legislativa.

Sin embargo, de acuerdo con el análisis del comité de seguimiento para la implementación del convenio marco, los resultados, obtenidos a partir de los datos recolectados a través de formularios, cuestionarios y acciones de inspección, han demostrado ser insuficientes para el cumplimiento de los objetivos de política pública asumidos como presupuestos del referido convenio marco. Además, se ha comprobado que los tiempos de espera excesivos han demostrado ser perjudiciales para la economía nacional y la productividad empresarial.

En vista de las circunstancias descritas, se considera oportuno modificar el contenido actual del Decreto-Ley N ° 239/2003, de 4 de octubre, por el que se establece normativa en materia de carga y descarga, tiempos de espera, régimen de inspección y sanción.

Este decreto-ley tiene en cuenta que el contrato de transporte de mercancías por carretera es un contrato de derecho privado, por lo que se ajusta, es decir, a los límites establecidos en el artículo 61 de la Constitución.

Así, considerando los límites constitucionales a la libertad de iniciativa económica privada, las reglas relativas a la responsabilidad de las operaciones de carga y descarga se establecen en un nivel complementario, dejando espacio para que las partes, en el ámbito de su libertad de autoorganización, lleguen a acuerdos en la dirección opuesta. Por otro lado, teniendo en cuenta la necesidad de preservar las normas relativas a la seguridad en el trabajo, si el transportista asume dicha responsabilidad debe garantizar que los trabajadores responsables de las operaciones en cuestión, distintos de los conductores, reciban una formación profesional adecuada.

En cuanto a los tiempos de espera, consagrado el principio de reciprocidad, se establece el régimen de indemnización, por incumplimiento de contrato, y no sancionador, con base en las tablas ya ensayadas en el convenio marco vigente.

El régimen sancionador es conforme al régimen general, respetando los límites respectivos, según se trate de persona física o jurídica.

Este decreto-ley fue sometido a examen público, a partir de su publicación en la reimpresión nº 5 del Boletín de Trabajo y Empleo del 9 de abril de 2021.

Así:

De conformidad con el inciso a) del inciso 1 del artículo 198 de la Constitución, el Gobierno decreta lo siguiente:

Artículo 1

Objeto

Este Decreto-ley realiza la segunda reforma al Decreto-Ley N ° 239/2003, de 4 de octubre, modificado por el Decreto-Ley N ° 145/2008, de 28 de julio, que establece el régimen legal del contrato de transporte nacional por carretera de mercancías.

Artículo 2

Modificación del Decreto-Ley N ° 239/2003, de 4 de octubre Se sustituye el artículo 1 del Decreto-Ley N ° 239/2003, de 4 de octubre, en su redacción actual, por la siguiente redacción:

"Artículo 1

[...]

Este decreto-ley establece el régimen legal para el contrato nacional de transporte por carretera de mercancías y la carga y descarga de mercancías que se realicen en el territorio nacional, incluidos los tiempos de espera, ya sean relacionados con el transporte nacional o internacional.»

Artículo 3.

Modificación del Decreto Ley N ° 239/2003, de 4 de octubre

Se adicionan los artículos 23.º -A, 23.º -B, 23.º -C, 23.º -D, 23 al Decreto Ley No. 239/2003, de 4 de octubre, en su redacción actual. .º - E, 23 -F, 23 -G, 23 -H y 23 -I, con la siguiente redacción:

"Artículo 23 -A

Tiempo de espera

1 - El tiempo de espera es el período durante el cual el conductor se registra con el cliente y está disponible para:

a) Que se inicien las operaciones de carga y descarga, lo que corresponde al tiempo de espera inicial; o

b) Abandonar las instalaciones del cliente una vez realizada la operación de carga o descarga, que corresponde al tiempo de espera final.

2 - El tiempo máximo de espera establecido para realizar cada operación de carga y descarga, que incluye el tiempo de espera inicial y el tiempo de espera final, es de dos horas, contadas desde el tiempo previamente acordado o programado entre el expedidor, destinatario y transportista.

3 - Si no se ha acordado o programado un horario específico y el vehículo está presente en el local donde se realizará la operación de carga o descarga, el tiempo de espera comienza desde el momento de la inscripción del vehículo en el cargador, expedidor o destinatario, excepto para entregas a tiendas.

4 - El tiempo de espera no incluye el tiempo necesario para la operación de carga y descarga, salvo que se contrate en un sentido diferente entre las partes.

5 - La operación de carga y descarga debe programarse con:

a) 24 horas antes, para el transporte nacional, o el día hábil anterior, en el caso de transporte de mercancías peligrosas;

b) 48 horas antes, para el transporte entre Portugal y España, o el día hábil anterior, en el caso de transporte de mercancías peligrosas; y

c) 72 horas para otros transportes internacionales.

6 - No obstante, lo dispuesto en el número anterior, se deben tener en cuenta situaciones excepcionales, a saber, situaciones de interrupción, intervenciones urgentes, intervenciones técnicas o cuestiones de seguridad, que limitan la actividad normal y no permiten el avance normal de la planificación.

7 - Si el cliente ha informado al transportista sobre el horario de apertura del lugar donde se realiza la carga o descarga y el conductor se presenta allí antes de la hora programada o durante el período de cierre respectivo, el tiempo de espera solo comenzará después de la indicación del nuevo horario de programación.

8 - El plazo máximo de espera de dos horas no se aplica a los contratos vigentes que tengan un significado diferente en esta materia.

Artículo 23 -B

Responsabilidad por tiempo de espera

1 - La responsabilidad por el tiempo de espera se basa en el principio de reciprocidad y se aplica en caso de incumplimiento por parte del cargador, el expedidor, el destinatario o el transportista.

2 - No obstante, lo dispuesto en el párrafo anterior, es responsabilidad del expedidor o destinatario, dependiendo de la carga o descarga, respectivamente, asegurarse de que todos los trámites necesarios para estas operaciones, incluidos los administrativos y aduaneros, se realicen con anticipación y de manera oportuna para respetar el período de espera de dos horas.

3 - Queda excluido de lo dispuesto en los párrafos anteriores el transporte de productos perecederos que por su naturaleza puedan programarse en menos de 24 horas.

4 - Cuando el tiempo de espera de dos horas se excede por motivos relacionados con el expedidor o el destinatario, el transportista tiene derecho a una compensación a cargo del responsable del incumplimiento, por el tiempo de inactividad del vehículo que no incluye las dos horas de tiempo de espera, por cada hora o fracción subsiguiente, hasta un límite de 10 horas, teniendo como referencia la tabla del anexo a este decreto-ley y del cual forma parte integrante.

5 - Si el vehículo se detiene durante más de 10 horas por un motivo no imputable al transportista, el transportista tiene derecho a una indemnización, a cargo del responsable del incumplimiento, de acuerdo con los valores en la mencionada tabla, por cada hora o fracción, más el 25% al final del paro.

6 - Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 19, si hay una demora de más de dos horas en la presentación del vehículo para el embarque o entrega de la carga por causa imputable al porteador, el cargador, el expedidor o el destinatario, en su caso, tienen derecho a una indemnización que no incluya las dos horas de espera, a cargo del transportista, de acuerdo con los valores de la tabla del anexo a este decreto-ley.

7 - Si el retraso en la entrega de la carga por parte del porteador supera las 10 horas, el cargador, el expedidor o el destinatario, según sea el caso, tienen derecho a una indemnización, a cargo del porteador, según los valores en la tabla antes mencionada, por cada hora o fracción, más un 25% hasta completar la entrega, excepto las dos horas de espera.

8 - Los tiempos máximos de espera no se aplican a las instalaciones de fabricación, cuando el origen y destino de la mercancía son terminales portuarias, y a los graneles sólidos y terminales polivalentes.

9 - El derecho a reclamar la indemnización a que se refieren los números 4 a 7 expira en el plazo de un año, contado desde la fecha de la operación de carga o descarga que la origina.

Artículo 23 -C

Carga y descarga

1 - Las operaciones de carga y descarga de la mercancía deben ser realizadas por el expedidor o el destinatario de la mercancía, según se trate de carga o descarga, respectivamente, salvo en los casos previstos en la normativa laboral colectiva vigente.

2 - En las situaciones a que se refiere el párrafo anterior, el expedidor o destinatario de la mercancía, según sea el caso, deberá recurrir a un trabajador, distinto del conductor, cualificado y formado para tal fin.

3 - En el caso de que la operación de carga o descarga sea responsabilidad del transportista, en virtud de una disposición contractual expresa, éste deberá recurrir a un trabajador, distinto del conductor, que esté calificado y capacitado para el propósito.

4 - En los términos de la normativa laboral colectiva vigente, el conductor de la empresa de transporte de mercancías podrá:

a) Realizar operaciones de carga y descarga en la distribución de mercancías, entendiéndose como tal la distribución de mercancías desde los almacenes centrales a los respectivos almacenes, mudanzas y puerta a puerta;

b) Por razones de seguridad, en función de la formación específica recibida y el uso de equipos específicos, realizar las operaciones de carga y descarga para el transporte de combustibles, graneleros y porta vehículos, sin perjuicio de las disposiciones específicas en materia de mercancías de materiales peligrosos.

5 - Las operaciones de descarga en los almacenes a que se refiere el inciso a) del párrafo anterior, sólo podrán ser realizadas por el conductor en presencia de otra persona, sin perjuicio de lo dispuesto en el párrafo 10.

6 - De existir algún daño derivado de las operaciones de carga y descarga, serán responsabilidad del responsable de su ejecución, según lo establecido en el párrafo 1 y en los términos generales de la ley.

7 - Cuando la operación de carga y descarga sea realizada por el conductor, en los términos en los que está permitido en la normativa laboral colectiva vigente, el cargador o el destinatario debe proporcionar todos los medios necesarios para posibilitar esta operación, garantizando todas las condiciones de seguridad.

8 - Las operaciones que se realicen en el interior del vehículo, necesarias para la carga o descarga de la mercancía, son responsabilidad de la persona que las realiza, no obstante, el remitente y el destinatario deben poner a disposición del operador todos los medios necesarios para la operación, e informarle sobre los medios mecánicos disponibles y las instrucciones de seguridad a tener en cuenta a la hora de manipularlos.

9 - Quedan excluidas las operaciones de estiba y amarre de lo dispuesto en el párrafo anterior, en cuyo contexto deberá asesorar e intervenir el conductor que las atienda.

10 - Las operaciones de carga y descarga que se realicen fuera del período normal de funcionamiento de las instalaciones del remitente o destinatario son obligatoriamente acompañadas de sus representantes, quienes proceden a la apertura y cierre de las instalaciones, incluso en las estaciones de servicio.

11 - En terminales portuarias de contenedores, donde la operación de recepción haya sido previamente anunciada y aceptada por la terminal, previo registro de ingreso al parque de espera del vehículo, si el tiempo de inactividad excede las dos horas, excluyendo los horarios de comida de la terminal, y esto no es responsabilidad del transportista o de su cliente, la terminal deberá dar prioridad inmediata a la descarga del contenedor, salvo por causas de fuerza mayor que lo impidan.

Artículo 23 -D

Carga y descarga de mercancías peligrosas

1 - El conductor trabajador que transporta materiales peligrosos realiza la respectiva operación de carga y descarga cuando, por razones de seguridad, dependiendo de la formación específica recibida y el uso de equipos específicos, dichas operaciones deban ser realizadas por el trabajador, concretamente en el caso del transporte de mercancías peligrosas, líquidas y gaseosas, a granel, transportadas en cisternas.

2 - El trabajador conductor debe, siempre que se le solicite, emitir documentación, a saber, el albarán de entrega y la recepción de la mercancía.

3 - Siempre que exista tecnología en las estaciones de servicio que permita medir el nivel de combustible de forma automatizada, no se puede exigir al conductor que realice esa operación de forma manual.

Artículo 23 -E

Condiciones del conductor durante el tiempo de espera

1 - El trabajador conductor tiene derecho a trabajar en condiciones que respeten su seguridad y salud, garantizadas por el empleador o, en situaciones identificadas por la ley, por la persona, individual o colectiva, que ostenta la dirección de las instalaciones en las que la actividad se lleva a cabo, según lo previsto en los artículos 15 y 16 de la Ley nº 102/2009, de 10 de septiembre, en su redacción actual.

2 - Los lugares donde debe esperar el trabajador conductor para la carga y descarga de la mercancía deberán contar con instalaciones sanitarias y lugares de espera en condiciones higiénicas y saludables, excepto cuando esto no sea posible por razones operativas, en cuyo caso deberá ser provisto el acceso a los locales que el remitente o destinatario pone a disposición de sus trabajadores para los fines antes mencionados.

Artículo 23 -F

Vigilancia

El Instituto de Movilidad y Transporte, IP (IMT, IP), y la Autoridad para las Condiciones de Trabajo (ACT), en sus respectivas áreas de actividad, son competentes para vigilar el cumplimiento de lo dispuesto en este decreto-ley, sin perjuicio de la supervisión específica. competencia atribuida a otras entidades.

Artículo 23 -G

Infracciones administrativas

1 - La infracción de lo dispuesto en los apartados 2 a 5 y 7 del artículo 4 -A constituye una infracción muy grave, siendo sancionada con multa de 1250 € a 3740 € o de 5000 € a 15 000 €, según se trate de persona física o jurídica..

2 - La infracción de lo dispuesto en los párrafos 1 a 3 del artículo 23 -C constituye una infracción administrativa muy grave.

3 - Constituye infracción administrativa grave la infracción de lo dispuesto en los párrafos 5, 7, 8 y 10 del artículo 23 -C.

4 - Constituye infracción leve la infracción a lo dispuesto en el inciso 3 del artículo 23 -D y el inciso 2 del artículo 23 -E.

5 - A las infracciones previstas en el apartado 1, se aplica lo dispuesto en el capítulo IV del Decreto Ley nº 257/2007, de 16 de julio, en su redacción actual.

6 - Los artículos 548 a 566 del Código del Trabajo, aprobado por la Ley nº 7/2009, de 12 de febrero, en su redacción actual, se aplican a las infracciones previstas en los apartados 2 a 4.

Artículo 23 -H

Tramitación de infracciones administrativas

1 - La tramitación de las infracciones administrativas previstas en este decreto-ley es competencia del IMT, IP, salvo en lo que se refiere a las infracciones administrativas laborales, que siguen el régimen específico de la Ley No 107/2009, de 14 de septiembre, en su redacción actual.

2 - La aplicación de multas es, respectivamente, competencia de la Junta Directiva de IMT, IP y del Inspector General de ACT.

3 - El IMT, IP, organiza el registro de las infracciones cometidas en los términos de la legislación vigente, sin perjuicio de la competencia atribuida a ACT en los términos del párrafo 1 del artículo 565 del Código del Trabajo.

4 - ACT comunica al IMT, IP, las infracciones administrativas aplicadas en el ámbito de este decreto-ley.

Artículo 23 -I

Producto de las multas

El producto de las multas se distribuye de la siguiente manera:

- a) 40% para el IMT, I.P. o para el ACT, según la entidad que sancionó las infracciones;
- b) 60% al Estado ".

Artículo 4

Adenda al Decreto-Ley N ° 239/2003, de 4 de octubre

Se adiciona un anexo al Decreto-Ley N ° 239/2003, de 4 de octubre, en su redacción actual, con la redacción del anexo I de este Decreto-ley y de que forma parte integrante.

Artículo 5

Modificación sistemática del Decreto-Ley N ° 239/2003, de 4 de octubre

Se adiciona al Capítulo IV el Decreto-Ley N ° 239/2003, de 4 de octubre, en su redacción actual, con el epígrafe "Sobre las operaciones de carga y descarga ", que incluye los artículos 23 -A a 23 -I, pasando a numerarse el actual capítulo IV como capítulo V.

Artículo 6

Regla de revocación

Quedan derogados los apartados 8 y 9 del artículo 4 -A del Decreto Ley nº 239/2003, de 4 de octubre, en su redacción actual.

Artículo 7

republicación

1 - El Decreto-Ley No. 239/2003, de 4 de octubre, con la redacción introducida por este Decreto-Ley, se reedita en el Anexo II de este Decreto-Ley y del cual forma parte integrante.

2 - A los efectos de la reedición, donde se lea “diploma”, deberá leerse “decreto-ley”.

Artículo 8

Entrada en vigor

Este decreto-ley entra en vigencia 60 días después de su publicación.

Visto y aprobado por el Consejo de Ministros el 17 de junio de 2021. - António Luís Santos da Costa - João Rodrigo Reis Carvalho Leão - Ana Manuel Jerónimo Lopes Correia Mendes Godinho - Hugo Santos Mendes.

Promulgada el 7 de julio de 2021.

Publíquese.

El presidente de la República, MARCELO REBELO DE SOUSA.

Refrendado el 8 de julio de 2021.

El primer ministro, António Luís Santos da Costa.

ANEXO I

(mencionado en el artículo 4)

ANEXO

(a que se refiere el apartado 4 del artículo 23 -B)

Categoría	Nacional (€/hora)	Ibérico (€/hora)	Internacional (€/hora)
• Vehículos de 2,5 toneladas o más hasta 3,5 toneladas	12	13	14
• Vehículos de 3,5 a 7,5 toneladas de peso	15	16	17
• Vehículos de más de 7,5 toneladas hasta 11 toneladas	18	19,5	21
• Vehículos pesados de más de 11 toneladas hasta 19 toneladas	24	25,5	27,5
• Vehículos pesados de más de 19 toneladas y hasta 26 toneladas	26	28	30
• Vehículos pesados de más de 26 toneladas y hasta 44 toneladas	30	32,5	35
• Vehículos pesados de más de 44 toneladas.	34	37	40

ANEXO II

(mencionado en el artículo 7)

Reedición del Decreto-Ley N ° 239/2003, de 4 de octubre

CAPÍTULO I

Disposiciones generales

Artículo 1

Objeto

Este decreto-ley establece el régimen legal para el contrato nacional de transporte de mercancías por carretera y la carga y descarga de mercancías que se realicen en territorio nacional, incluidos los tiempos de espera, ya sean relacionados con el transporte nacional o internacional.

Artículo 2

Noción y alcance

1 - El contrato nacional de transporte de mercancías por carretera es el que se suscribe entre el transportista y el expedidor en virtud del cual el primero se compromete a trasladar las mercancías, mediante vehículos de carretera, entre lugares ubicados en el territorio nacional y entregarlas al destinatario.

2 - A los efectos del párrafo anterior, un transportista es la empresa constituida regularmente para el transporte público o por cuenta de terceros de mercancías y un cargador es el propietario, poseedor o mero poseedor de las mercancías.

3 - Cuando, en virtud de un contrato único, las mercancías se transporten en parte por carretera y en parte por vía aérea, ferroviaria, marítima o fluvial, el régimen legal contenido en este decreto-ley se aplica al tramo de carretera.

4 - Los contratos de transporte de envíos postales a realizarse en el ámbito de los servicios postales y el transporte de mercancías sin valor comercial no están cubiertos por las disposiciones de este decreto-ley.

CAPITULO DOS

del contrato de transporte

Artículo 3

Albarán de transporte

1 - La factura de transporte proporciona prueba de la celebración, términos y condiciones del contrato.

2 - La ausencia, irregularidad o pérdida del albarán no afecta la existencia o vigencia del contrato de transporte.

3 - Cuando las mercancías a transportar se carguen en más de un vehículo o sean de distintos tipos de mercancías o de distintos lotes, el expedidor o el transportista podrá exigir que se llenen tantos albaranes como vehículos se utilicen o tantos tipos o lotes de mercancías.

4 - Se presume que el porteador actúa por cuenta del expedidor cuando, a solicitud de éste, inscribe en el albarán de transporte indicaciones bajo la responsabilidad del expedidor.

Artículo 4

Contenido de la nota de transporte

1 - El conocimiento de embarque debe ser emitido por triplicado, firmado por el remitente y el porteador o aceptado por escrito, por carta, telegrama, telefax u otro medio informático equivalente, y contener los siguientes elementos:

- a) Lugar y fecha de realización;
- b) Nombre y dirección del transportista, remitente y destinatario;
- c) Lugar y fecha de carga de la mercancía y lugar previsto para la entrega;
- d) Denominación actual de la mercancía y tipo de embalaje y, en el caso de mercancías peligrosas u otras que requieran precauciones especiales, su denominación de acuerdo con la legislación especial aplicable;
- e) Peso bruto de la mercancía, número de bultos o cantidad expresada de otro modo.

2 - En su caso, la guía también debe contener las siguientes indicaciones:

- a) Plazo para realizar el transporte;
- b) Declaración de valor de la mercancía;
- c) Declaración de especial interés en la entrega;
- d) Entrega contra reembolso.

3 - Las partes también pueden incluir otras menciones en la factura de transporte, a saber, el precio y otros gastos relacionados con el transporte, una lista de documentos entregados al transportista e instrucciones del remitente o destinatario.

Artículo 4 -A

Retribución del contrato de transporte

1 - El precio de envío se calcula en base al menos a los siguientes factores:

- a) Servicio a realizar por el transportista;
- b) Tiempo en que se encuentran disponibles vehículos, servicios y mano de obra para la operación de carga y descarga;
- c) Tiempo requerido para realizar el transporte, en condiciones compatibles con la normativa aplicable en materia de seguridad;
- d) Precio de referencia del combustible y tipo de combustible necesario para realizar la operación de transporte.

2 - Si el contrato de transporte es por escrito, deberá mencionar expresamente el precio de referencia del combustible y el tipo de combustible utilizado para establecer el precio final del transporte.

3 - A falta de contrato escrito, el precio de referencia del combustible se determina con referencia al precio medio de venta del combustible al público publicado en la página web de la

Dirección General de Energía y Geología para los días inmediatamente anteriores a la firma del contrato y la realización de cada operación de transporte.

4 - A falta de contrato escrito, la factura de transporte menciona expresamente el precio de referencia del combustible, en los términos del número anterior, así como la factura menciona expresamente el costo efectivo que representó el combustible en la operación de transporte.

5 - El precio del transporte se revisa siempre que haya una variación superior al 5% entre, según sea el caso:

a) El precio de referencia del combustible del día inmediatamente anterior a la ejecución del contrato de transporte y el promedio de los precios de referencia del combustible en el período comprendido entre el día inmediatamente anterior a la celebración del contrato y el día inmediatamente anterior a la ejecución del contrato de la operación de transporte, si el objeto del contrato se refiere a una única operación de transporte;

b) El precio de referencia del combustible del día inmediatamente anterior a cada operación de transporte y el promedio de los precios de referencia del combustible en el período comprendido entre el día inmediatamente anterior a cada operación de transporte y el día inmediatamente anterior a la operación de transporte anterior que dio lugar a una actualización del precio del transporte o, si no se ha producido ninguna actualización o en el caso de la primera operación de transporte, el día inmediatamente anterior a la celebración del contrato, si el objeto del contrato se refiere a varias operaciones de transporte.

6 - Las disposiciones de los párrafos 2, 3, 4 y 5 son obligatorias, tanto para el porteador como para el cargador, y no pueden ser eliminadas por contrato.

7 - El pago del servicio de transporte por parte del remitente deberá realizarse en un plazo máximo de 30 días, salvo que no resulte un plazo mayor por disposición contractual, previa presentación de la respectiva factura por parte del transportista.

8 - (Revocado.)

9 - (Revocado.)

Artículo 5

derechos del remitente

1 - El remitente podrá exigir al transportista que verifique el peso bruto de la mercancía o su cantidad expresada de otro modo, así como el número o contenido de los bultos, debiendo mencionar el resultado de la verificación en la factura de transporte.

2 - Salvo pacto en contrario, el remitente podrá, durante la ejecución del contrato, suspender el transporte, cambiar el lugar previsto para la entrega de la mercancía o designar un destinatario diferente al indicado en la nota de transporte, sin perjuicio de lo dispuesto en el n° 2 del artículo 16

3 - Las instrucciones dadas al transportista en los términos del número anterior deben ser ingresadas en la factura de transporte.

4 - El remitente puede designarse a sí mismo como destinatario.

Artículo 6

Declaración de valor de la mercancía

El remitente podrá, previo pago de un recargo de precio a convenir, declarar en la factura de transporte el valor de la mercancía, que, en caso de exceder el límite de valor establecido en el artículo 20, apartado 1, sustituye a ese límite.

Artículo 7

Interés especial en la entrega

El remitente podrá, previo pago de un suplemento de precio a convenir, declarar en la factura de transporte el valor del interés especial en la entrega de la mercancía, para el caso de pérdida, daño o incumplimiento del plazo acordado.

Artículo 8

Entrega contra reembolso

Siempre que el albarán contenga una cláusula de entrega contra reembolso y la mercancía se entregue al destinatario sin cargo, el transportista está obligado a indemnizar al remitente hasta este importe, sin perjuicio del derecho de devolución.

Artículo 9

Reservas de transportistas

1 - El transportista podrá hacer reservas si, al recibir la mercancía, encuentra que la mercancía o el embalaje presentan un defecto aparente, así como cuando no cuentan con los medios razonables para verificar la veracidad de la información contenida en el albarán de transporte.

2 - Las reservas del transportista se describen en la factura de transporte y requieren la aceptación expresa por parte del remitente.

3 - En ausencia de reservas, se supone que la mercancía y / o embalaje se encontraban en aparente buen estado en el momento en que el transportista los recibió y que la información en la factura de transporte era correcta.

4 - Las reservas del transportista pueden estar sujetas a clasificación y adoptar la forma de reservas codificadas en términos que se definirán por orden del miembro gubernamental responsable del área de transporte.

Artículo 10

Transporte posterior o subcontratación

Siempre que el transportista cumple el contrato de transporte a través de un tercero, mantiene su calidad original con el remitente y asume la condición de remitente con el tercero.

Artículo 11

transporte sucesivo

1 - Si, en virtud de un único contrato, el transporte lo realizan sucesivos transportistas por carretera, el contrato entra en vigor en relación con el segundo y cada uno de los siguientes transportistas desde el momento de la aceptación de la mercancía y del albarán de transporte.

2 - El transportista que acepte la mercancía del transportista anterior deberá entregar un recibo fechado y firmado, indicar su nombre y dirección en la factura de transporte y, si lo considera necesario, realizar la reserva.

Artículo 12

Aceptación de bienes por parte del destinatario

1 - El cumplimiento de la prestación del transportista se produce con la entrega de la mercancía al destinatario.

2 - En caso de un defecto aparente en la mercancía o un defecto en el embalaje, el destinatario deberá, en el momento de la aceptación, realizar reservas que indiquen la naturaleza de la pérdida o daño.

3 - En caso de defecto no aparente, el destinatario dispone de ocho días a partir de la fecha de aceptación de la mercancía para formular reservas escritas debidamente fundamentadas y comunicarlas al transportista.

4 - Si el destinatario recibe la mercancía sin verificar su estado contradictoriamente con el transportista, o sin realizar las reservas a que se refieren los números anteriores, se presume, salvo prueba en contrario, que la mercadería se encontraba en buen estado.

5 - A los efectos del control de la mercancía, el transportista y el destinatario deberán otorgar recíprocamente las facilidades que se consideren razonables.

Artículo 13

Imposibilidad de cumplir con el contrato

1 - En caso de imposibilidad de cumplir con el contrato de transporte en las condiciones pactadas, el transportista deberá solicitar instrucciones al remitente o, si así se acuerda, al destinatario.

2 - Si el transportista no puede obtener a tiempo las instrucciones a que se refiere el número anterior y no es posible devolver la mercancía al remitente, deberá tomar las medidas más adecuadas para su conservación.

3 - En el caso de mercancías perecederas, el porteador podrá venderlas y el producto de la venta deberá ponerse a disposición del cargador, sin perjuicio de lo dispuesto en el párrafo siguiente.

4 - El transportista tiene derecho al reembolso de los gastos ocasionados por la solicitud de instrucciones o por su ejecución, así como los ocasionados por la devolución, por las medidas de conservación o venta de la mercancía, salvo que estos gastos sean consecuencia de culpa del transportista.

5 - Se presume que no es posible devolver la mercancía al expedidor cuando el tiempo necesario para tal fin pueda ocasionar que la mercancía se deprecie al menos en un 30% de su valor, si así se determina, o el valor calculado bajo los términos del artículo 23

Artículo 14

derecho de retención

1 - El porteador goza del derecho de retención sobre las mercancías transportadas como garantía del pago de los créditos vencidos que posea en relación con los servicios de transporte prestados.

2 - Siempre que ejerza el derecho de retención, el transportista deberá notificar al destinatario y al remitente, si ambos son personas distintas, dentro de los tres días inmediatamente posteriores a la fecha prevista para la entrega de la mercancía.

3 - En el ejercicio del derecho de retención, el transportista deberá interponer la acción legal correspondiente dentro de los 20 días siguientes a la notificación a que se refiere el párrafo anterior.

4 - Los gastos de conservación de los bienes, incurridos en el ejercicio del derecho de retención, corren a cargo del deudor.

Artículo 15

Privilegio de crédito del operador

1 - El transportista disfruta del privilegio de los créditos resultantes del contrato de transporte sobre las mercancías transportadas.

2 - Este privilegio finaliza con la entrega de la mercancía al destinatario.

3 - Dado que existen muchos transportistas, estos últimos ejercerán el derecho para todos los demás.

CAPITULO III

de responsabilidad

Artículo 16

Responsabilidad del remitente

1 - El remitente es responsable de todos los gastos y daños resultantes de la inexactitud o insuficiencia de la información contenida en la nota de transporte relativa a la mercancía y al destinatario, así como de los gastos de control de la mercancía.

2 - Los gastos y daños ocasionados por las alteraciones del contrato efectuadas de conformidad con lo dispuesto en el apartado 2 del artículo 5 son responsabilidad del remitente.

3 - El remitente es responsable de los daños causados por un defecto en la mercancía o embalaje, a menos que el transportista, siendo el defecto aparente o teniendo conocimiento de él en el momento de recibir la mercancía, no haya realizado las reservas necesarias.

4 - Cuando el contrato tenga por objeto el transporte de mercancías peligrosas, u otras que requieran precauciones especiales en los términos de la legislación especial aplicable, el remitente deberá indicar fielmente su naturaleza, siendo responsable de todos los gastos y daños, en caso de omisión.

Artículo 17

Responsabilidad del transportista

1 - El transportista es responsable de la pérdida total o parcial de la mercancía o de cualquier daño que se produzca entre el momento de la carga y la entrega, así como de cualquier retraso en la entrega.

2 - El transportista responde, como cometidos por él mismo, por los actos y omisiones de sus empleados, agentes, representantes u otras personas a las que recurra para la ejecución del contrato.

Artículo 18

Causas de exclusión de la responsabilidad del transportista

1 - Se excluye la responsabilidad del transportista si la pérdida, daño o demora se debe a la naturaleza o defecto de la mercancía, culpa del remitente o destinatario, caso fortuito o fuerza mayor.

2 - También se excluye la responsabilidad del transportista cuando la pérdida o daño resulte de los riesgos inherentes a alguno de los siguientes hechos:

a) Falta o defecto de embalaje en relación con mercancías que, por su naturaleza, están sujetas a pérdida o daño cuando no se embalan adecuadamente;

b) Mantenimiento, carga, almacenamiento o descarga de mercancías por el remitente o destinatario o por personas que actúen en su nombre;

c) Insuficiencia o imperfección de las marcas o símbolos en los volúmenes.

3 - El transportista no puede invocar defectos en el vehículo utilizado en el transporte para excluir su responsabilidad.

Artículo 19

retraso en la entrega

1 - Existe un retraso en la entrega cuando la mercancía no se entrega al destinatario dentro del plazo acordado o, si no hay plazo, dentro de los siete días siguientes a la aceptación de la mercancía por parte del transportista.

2 - Cuando la mercancía no se entregue dentro de los siete días siguientes a la expiración del plazo pactado o, si no hay plazo, dentro de los 15 días siguientes a la aceptación de la mercancía por parte del transportista, se considera que existe pérdida total.

Artículo 20

Limitación de responsabilidad

1 - Sin perjuicio de lo dispuesto en los artículos 6 a 8, el importe de la indemnización debida por pérdida o daño no podrá superar los 10 € por kilogramo de peso bruto de la mercancía faltante.

2 - La indemnización por retraso en la entrega no puede ser superior al precio del transporte y solo se abona cuando el interesado demuestre que se ha producido un daño, salvo que exista una declaración de especial interés en la entrega, en cuyo caso la indemnización aún podrá ser requerida por lucro cesante sobre el que se presente prueba.

Artículo 21

Responsabilidad del transportista en caso de intención

Siempre que la pérdida, daño o demora resulte de la acción intencional del transportista, el transportista no puede aprovechar las disposiciones que excluyen o limitan su responsabilidad.

Artículo 22

Responsabilidad solidaria de los sucesivos transportistas

1 - En los sucesivos transportes, si se verifica la ocurrencia de daños y no es posible determinar el transportista responsable de los mismos, todos los transportistas son solidariamente responsables por los daños que se adeuden.

2º - En la situación prevista en el párrafo anterior y en caso de insolvencia de uno o más transportistas, la parte de la indemnización que les sea imputable correrá a cargo de los demás, en proporción a su retribución.

Artículo 23

Determinación del valor de la mercancía

En caso de pérdida total o parcial, o depreciación, cuando no se ha determinado el valor de los bienes, este se calcula de acuerdo con el precio actual en el mercado relevante para bienes de la misma naturaleza y calidad.

CAPITULO IV

Operaciones de carga y descarga

Artículo 23 -A

Tiempo de espera

1 - El tiempo de espera es el período durante el cual el conductor se registra con el cliente y está disponible para:

- a) Que se inicien las operaciones de carga y descarga, lo que corresponde al tiempo de espera inicial; o
- b) Abandonar las instalaciones del cliente una vez realizada la operación de carga o descarga, que corresponde al tiempo de espera final.

2 - El tiempo máximo de espera establecido para realizar cada operación de carga y descarga de carga, que incluye el tiempo de espera inicial y el tiempo de espera final, es de dos horas, contadas desde el tiempo previamente acordado o programado entre el embarcador, destinatario y transportista.

3 - Si no se ha acordado o programado un horario específico y el vehículo está presente en el local donde se realizará la operación de carga o descarga, el tiempo de espera comienza desde el momento de la inscripción del vehículo en el cargador, expedidor o consignatario, excepto para entregas a tiendas.

4 - El tiempo de espera no incluye el tiempo necesario para la operación de carga y descarga, salvo que se contrate en un sentido diferente entre las partes.

5 - La operación de carga y descarga debe programarse con:

- a) 24 horas antes, para el transporte nacional, o el día hábil anterior, en el caso de transporte de mercancías peligrosas;
- b) 48 horas antes, para el transporte entre Portugal y España, o el día hábil anterior, en el caso de transporte de mercancías peligrosas; y
- c) 72 horas para otros transportes internacionales.

6 - No obstante, lo dispuesto en el número anterior, se deben tener en cuenta situaciones excepcionales, a saber, situaciones de interrupción, intervenciones urgentes, intervenciones técnicas o cuestiones de seguridad, que limitan la actividad normal y no permiten el avance normal de la planificación.

7 - Si el cliente ha informado al transportista sobre el horario de apertura del lugar donde se realiza la carga o descarga y el conductor se presenta allí antes de la hora programada o durante el período de cierre respectivo, el tiempo de espera solo comenzará después de la indicación del nuevo horario de programación.

8 - El plazo máximo de espera de dos horas no se aplica a los contratos vigentes que tengan un significado diferente en esta materia.

Artículo 23 -B

Responsabilidad por tiempo de espera

1 - La responsabilidad por el tiempo de espera se basa en el principio de reciprocidad y se aplica en caso de incumplimiento por parte del cargador, el remitente, el destinatario o el transportista.

2 - Sin perjuicio de lo dispuesto en el párrafo anterior, es responsabilidad del remitente o destinatario, dependiendo de la carga o descarga, respectivamente, asegurarse de que todos los procedimientos necesarios para estas operaciones, a saber, administrativos y aduaneros, se cumplen con antelación y puntualmente para respetar el plazo de espera de dos horas.

3 - Queda excluido de lo dispuesto en los párrafos anteriores el transporte de productos perecederos que por su naturaleza puedan programarse en menos de 24 horas.

4 - Cuando el tiempo de espera de dos horas se excede por motivos relacionados con el remitente o el destinatario, el transportista tiene derecho a una compensación a cargo del responsable del incumplimiento, por el tiempo de inactividad del vehículo que no incluye las dos horas de tiempo de espera, por cada hora o fracción subsiguiente, hasta un límite de 10 horas, teniendo como referencia la tabla del anexo a este decreto-ley y del cual forma parte integrante.

5 - Si el vehículo se detiene durante más de 10 horas por un motivo no imputable al transportista, el transportista tiene derecho a una indemnización, a cargo del responsable del incumplimiento, según los valores del cuadro referido, por cada hora o fracción, más el 25% hasta el final del paro.

6 - Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 19, si hay una demora de más de dos horas en la presentación del vehículo para el embarque o entrega de la carga por causa imputable al porteador, el expedidor, el expedidor o el destinatario, en su caso, tienen derecho a una indemnización que no incluya las dos horas de espera, a cargo del transportista, de acuerdo con los valores de la tabla del anexo a este decreto-ley.

7 - Si el retraso en la entrega de la carga por parte del porteador supera las 10 horas, el cargador, el remitente o el destinatario, según sea el caso, tienen derecho a una indemnización, a cargo del porteador, según los valores en la tabla antes mencionada, por cada hora o fracción, más un 25% hasta completar la entrega, excepto las dos horas de espera.

8 - Los tiempos máximos de espera no se aplican a las instalaciones de fabricación, cuando el origen y destino de la mercancía son terminales portuarias, y a graneles sólidos y terminales polivalentes.

9 - El derecho a reclamar la indemnización a que se refieren los números 4 a 7 expira en el plazo de un año, contado desde la fecha de la operación de carga o descarga que la origina.

Artículo 23 -C

Carga y descarga

1 - Las operaciones de carga y descarga de la carga deben ser realizadas por el expedidor o el destinatario de la mercancía, según se trate de carga o descarga, respectivamente, salvo en los casos previstos en la normativa laboral colectiva vigente.

2 - En las situaciones a que se refiere el párrafo anterior, el expedidor o destinatario de la mercancía, según sea el caso, deberá recurrir a un trabajador, distinto del conductor, cualificado y formado para tal fin.

3 - En el caso de que la operación de carga o descarga sea responsabilidad del transportista, en virtud de una disposición contractual expresa, éste deberá recurrir a un trabajador, distinto del conductor, que esté calificado y capacitado para el propósito.

4 - En los términos de la normativa laboral colectiva vigente, el conductor de la empresa de transporte de mercancías podrá:

a) Realizar operaciones de carga y descarga en la distribución de mercancías, entendiéndose como tal la distribución de mercancías desde los almacenes centrales a los respectivos almacenes, mudanzas y puerta a puerta;

b) Por razones de seguridad, en función de la formación específica recibida y el uso de equipos específicos, realizar las operaciones de carga y descarga de combustibles, graneleros y portavehículos, sin perjuicio de las disposiciones específicas sobre mercancías peligrosas.

5 - Las operaciones de descarga en los almacenes a que se refiere el inciso a) del párrafo anterior, sólo podrán ser realizadas por el conductor en presencia de otra persona, sin perjuicio de lo dispuesto en el párrafo 10.

6 - De existir algún daño derivado de las operaciones de carga y descarga, serán responsabilidad del responsable de su ejecución, según lo establecido en el párrafo 1 y en los términos generales de la ley.

7 - Cuando la operación de carga y descarga sea realizada por el conductor, en los términos en los que está permitido en la normativa laboral colectiva vigente, el cargador o el destinatario debe proporcionar todos los medios necesarios para posibilitar esta operación, garantizando todas las condiciones de seguridad.

8 - Las operaciones que se realicen en el interior del vehículo, necesarias para la carga o descarga de la mercancía, son responsabilidad de la persona que las realiza, no obstante, el remitente y

el destinatario deben poner a disposición del operador todos los medios necesarios para la operación, e informarle sobre los medios mecánicos disponibles y las instrucciones de seguridad a tener en cuenta a la hora de manipularlos.

9 - Quedan excluidas las operaciones de estiba y amarre de lo dispuesto en el párrafo anterior, en cuyo contexto deberá asesorar e intervenir el conductor que las atienda.

10 - Las operaciones de carga y descarga que se realicen fuera del período normal de funcionamiento de las instalaciones del remitente o destinatario son obligatoriamente acompañadas de sus representantes, quienes proceden a la apertura y cierre de las instalaciones, incluso en las estaciones de servicio.

11 - En terminales portuarias de contenedores, donde la operación de recepción haya sido previamente anunciada y aceptada por la terminal, previo registro de ingreso al parque de espera del vehículo, si el tiempo de inactividad excede las dos horas, excluyendo los horarios de comida de la terminal, y esta no es el responsabilidad del transportista o de su cliente, la terminal deberá dar prioridad inmediata a la descarga del contenedor, salvo que por causas de fuerza mayor que lo impidan.

Artículo 23 -D

Carga y descarga de mercancías peligrosas

1 - El conductor trabajador que transporta materiales peligrosos realiza la respectiva operación de carga y descarga cuando, por razones de seguridad, en función de la formación específica recibida y en particular en el caso del transporte de mercancías peligrosas, líquidas y gaseosas, a granel, en transportado en cisternas.

2 - El trabajador conductor debe, siempre que se le solicite, emitir documentación, a saber, el albarán de entrega y la recepción de la mercancía.

3 - Siempre que exista tecnología en las estaciones de servicio que permita medir el nivel de combustible de forma automatizada, no se puede exigir al conductor que realice esa operación de forma manual.

Artículo 23 -E

Condiciones del conductor durante el tiempo de espera

1 - El trabajador conductor tiene derecho a trabajar en condiciones que respeten su seguridad y salud, garantizadas por el empleador o, en situaciones identificadas por la ley, por la persona, individual o colectiva, que ostenta la dirección de las instalaciones en las que la actividad se desarrolla, según lo previsto en los artículos 15 y 16 de la Ley N° 102/2009, de 10 de septiembre, en su redacción actual.

2 - Los lugares donde debe esperar el trabajador conductor la carga y descarga de la mercancía deberán contar con instalaciones sanitarias y lugares de espera con condiciones de higiene y salud, salvo cuando ello no sea posible por motivos operativos, en cuyo caso deberá facilitarse el acceso a las instalaciones que el remitente o destinatario ponga a disposición de sus trabajadores para las finalidades mencionadas.

Artículo 23 -F

Vigilancia

El Instituto de Movilidad y Transporte, IP (IMT, IP), y la Autoridad para las Condiciones de Trabajo (ACT), en sus respectivas áreas de actividad, son competentes para vigilar el cumplimiento de lo dispuesto en este decreto-ley, sin perjuicio de la competencia fiscalizadora específica asignada a otras entidades.

Artículo 23 -G

Infracciones administrativas

1 - La infracción de lo dispuesto en los apartados 2 a 5 y 7 del artículo 4 -A constituye una infracción muy grave, siendo sancionada con multa de 1250 € a 3740 € o de 5000 € a 15 000 €, según persona física o jurídica.

2 - La infracción de lo dispuesto en los párrafos 1 a 3 del artículo 23 -C constituye una infracción administrativa muy grave.

3 - Constituye infracción administrativa grave la infracción de lo dispuesto en los párrafos 5, 7, 8 y 10 del artículo 23 -C.

4 - Constituye infracción leve la infracción a lo dispuesto en el inciso 3 del artículo 23 -D y el inciso 2 del artículo 23 -E.

5 - A las infracciones previstas en el apartado 1, se aplica lo dispuesto en el capítulo IV del Decreto Ley nº 257/2007, de 16 de julio, en su redacción actual.

6 - Los artículos 548 a 566 del Código del Trabajo, aprobado por la Ley nº 7/2009, de 12 de febrero, en su redacción actual, se aplican a las infracciones previstas en los apartados 2 a 4.

Artículo 23 -H

Tramitación de infracciones administrativas

1 - La tramitación de las infracciones administrativas previstas en este decreto-ley es competencia del IMT, IP, salvo en lo que se refiere a las infracciones administrativas laborales que sigan el régimen específico de la Ley N ° 107/2009, de 14 de septiembre, en su vigencia. fraseología.

2 - La aplicación de multas es, respectivamente, competencia de la Junta Directiva de IMT, IP y del Inspector General de ACT.

3 - El IMT, IP, organiza el registro de las infracciones cometidas en los términos de la legislación vigente, sin perjuicio de la competencia atribuida a ACT en los términos del párrafo 1 del artículo 565 del Código del Trabajo.

4 - ACT comunica al IMT, IP, las infracciones administrativas aplicadas en el ámbito de este decreto-ley.

Artículo 23 -I

producto de multas

El producto de las multas se distribuye de la siguiente manera:

- a) 40% para el IMT, I.P. o para el ACT, según la entidad que sancionó las infracciones;
- b) 60% al Estado.

CAPITULO V

Disposiciones finales

Artículo 24

Prescripción

1 - El derecho a indemnización por daños y perjuicios derivados de la responsabilidad del transportista expira en el plazo de un año.

2 - El plazo al que se refiere el número anterior se cuenta desde la fecha de entrega de la mercancía al destinatario o su devolución al remitente o, en caso de pérdida total, a partir del día 30 desde la aceptación de la mercancía por parte del transportista.

Artículo 25

Tribunal arbitral

Las partes del contrato de transporte pueden asignar jurisdicción a un tribunal arbitral para la solución de controversias.

Artículo 26

Revocación

Se derogan los artículos 366 al 393 del Código de Comercio en la parte aplicable al contrato de transporte de mercancías por carretera.

Artículo 27

Entrada en vigor

Este decreto-ley entra en vigor 60 días después de su publicación.

ANEXO

(a que se refiere el apartado 4 del artículo 23 -B)

Categoría	Nacional (€/hora)	Ibérico (€/hora)	Internacional (€/hora)
• Vehículos de 2,5 toneladas o más hasta 3,5 toneladas	12	13	14
• Vehículos de 3,5 a 7,5 toneladas de peso	15	16	17
• Vehículos de más de 7,5 toneladas hasta 11 toneladas	18	19,5	21
• Vehículos pesados de más de 11 toneladas hasta 19 toneladas	24	25,5	27,5
• Vehículos pesados de más de 19 toneladas y hasta 26 toneladas	26	28	30
• Vehículos pesados de más de 26 toneladas y hasta 44 toneladas	30	32,5	35
• Vehículos pesados de más de 44 toneladas.	34	37	40