



# ATEIA-OLTRA

Asociación de Transitarios Internacionales de Barcelona  
Organización para la Logística, el Transporte y la Representación Aduanera



## COMPENDIO **CONSULTAS JURÍDICAS** 2023

**ATEIA-OLTRA Barcelona**

[ateia@bcn.ateia.com](mailto:ateia@bcn.ateia.com)

Tel. 93 315 09 03

Estimado asociado:

Como viene siendo habitual por estas fechas, nos complace remitir la **edición 2023** de la **Compilación de Consultas Jurídicas** que recoge la **selección de las consultas más relevantes y significativas formuladas a la Asesoría Jurídica de ATEIA-OLTRA Barcelona**.

Se recuerda que, para garantizar el **seguimiento en la tramitación de las consultas jurídicas**, éstas deben ser remitidas por escrito ([ateia@bcn.ateia.com](mailto:ateia@bcn.ateia.com)) a la Secretaría de ATEIA-OLTRA Barcelona, desde donde se canalizan a la Asesoría Jurídica que atiende nuestro **Secretario y Asesor Jurídico, José M. Vicens Azpeitia**.

También se recuerda que las empresas asociadas tienen disponibles en la web las **ediciones anteriores (2004-2022)** de la **Compilación de Consultas Jurídicas**.

Confiado que sea de su interés, les saluda atentamente,

SECRETARÍA

Barcelona, febrero 2024

# ÍNDICE

<b>ADUANA</b>	<b>Pág. 3</b>
<hr/>	
<b>AÉREO</b>	<b>Pág. 4</b>
<hr/>	
<b>MARÍTIMO</b>	<b>Pág. 5</b>
<hr/>	
<b>TERRESTRE</b>	<b>Pág. 12</b>
<hr/>	
<b>GENERAL</b>	<b>Pág. 26</b>
<hr/>	
<b>NORMATIVA</b>	<b>Pág. 31</b>

# ADUANA

**ASUNTO: CHED – SANIDAD EXTERIOR**  
**Importación. Procedimiento por la tardanza en la revisión y aprobación**



Un cliente quiere iniciar una reclamación solicitando daños y perjuicios por un retraso inusitado en la tramitación de varios CHED relacionados con fruta.

¿Podéis por favor asesorarme sobre qué cauce podemos iniciar para reclamarlo y qué normativa les ampara?

¿Hasta qué punto pueden pedir responsabilidad por que inspección de sanidad exterior no ha sido lo suficientemente hábil o rápida para tramitar dichos expedientes?



De entrada, debo decir que no estoy en el día a día de la tramitación aduanera, así que desconozco si existe o no un plazo concreto para tramitar un CHED. Eso, obviamente, es un aspecto fundamental. Dicho esto, hay tener en cuenta lo siguiente:

- La empresa encargada de realizar la tramitación aduanera no puede ser tenida como responsable de la lentitud de la administración a la hora de tramitar sus expedientes.
- La única responsable es la propia Administración. Para hacer efectiva esa responsabilidad resulta imprescindible que se haya producido un daño efectivo, individualizable y susceptible de valoración económica. Y, además:
  - o Debe existir una relación de causa efecto entre ese daño y la conducta de la administración;
  - o Debe tratarse de un daño que el administrado no tenga la obligación de soportar; a estos efectos es importante saber si existe un plazo concreto para la tramitación del CHED (yo, en este momento, como ya he dicho, lo desconozco)

La responsabilidad deberá hacerse valer a través del mecanismo para la responsabilidad patrimonial de las administraciones públicas (Ley 39/2015, arts. 66 y ss.)

# AÉREO

**ASUNTO: INDEMNIZACIÓN por PÉRDIDA de MERCANCÍA en el TRANSPORTE AÉREO**



¿Nos pueden confirmar cual es el importe que correspondería abonar a un cliente en concepto de indemnización por pérdida de mercancía en el transporte aéreo?



Hay que indemnizar el daño causado que se puede concretar en el valor de la mercancía perdida o averiada o en el coste de su reparación. Ahora bien, hay unos límites.

En el transporte aéreo internacional, de acuerdo con la enmienda a los artículos 21 y 22 del Convenio para la unificación de ciertas reglas para el Transporte Aéreo Internacional, hecho en Montreal el 28 de mayo de 1999, el límite de responsabilidad está fijado en 22 Derechos Especiales de Giro por Kg.

En el transporte aéreo nacional, el límite está establecido en 17 Derechos Especiales de Giro. Aunque hay quien sostiene que ese límite sólo opera en caso de accidente.

# MARÍTIMO

## ASUNTO: EXPORTACIÓN BARCELONA / ARGELIA



Pongo en vuestro conocimiento el siguiente caso sobre una exportación Barcelona / Argelia:

- Booking efectuado a la Compañía Naviera por parte de XXX
- *Shipper* en Bill of lading (3/3 Originales): El Exportador español.
- En tiempo y forma se embarcó el contenedor de referencia con destino Argelia.
- Se le entregaron los Conocimientos de Embarque al cliente y se procedió a facturarles los gastos derivados (Gastos FOB puerto español + Flete marítimo).
- Contenedor llega a Argelia.
- Al cabo de un tiempo después del embarque, la compañía naviera nos informa que el container no había sido retirado del puerto de destino por parte del *Consignee*.
- Informamos de ello al *Shipper* a los efectos oportunos.
- El *shipper* nos indica que están viendo el tema con el *Consignee* (al parecer según indican había problemas con la Licencia de Importación y supuestamente podría coincidir en el tiempo con la ruptura inmediata de las relaciones comerciales entre Argelia y España)
- En un momento dado barajan la posibilidad de devolución de la mercancía a España.
- La naviera informó de los gastos extras ocasionados en destino lo que informamos al cliente y *Shipper* de la mercancía.
- Actualmente la naviera quiere saber qué decisión toma el *Shipper* respecto a su mercancía la cual no ha sido vaciada del contenedor generando gastos extras.
- Informado el *Shipper* y solicitándole instrucciones éste rechaza la repatriación de la mercancía a España y remite a la naviera al *Consignee* en Argelia.
- Informamos a la naviera incluyendo el mensaje del cliente y poniendo al *Shipper* en copia de la comunicación.

Los gastos extras ocasionados en conceptos de demoras, ocupaciones de superficie y otros varios en puerto argelino se van incrementando día a día ante la inacción tanto del *Shipper* como del *Consignee*.

Nuestra consulta es:

Si la situación continuase de la misma manera que hasta la fecha, que ni *Shipper* ni *Consignee* toman posesión de la mercancía y consecuentemente satisfacen a la naviera los gastos ocasionados extraordinarios, siendo XXX quien ha efectuado el booking, quien ha gestionado el embarque y a quien la naviera facturó los gastos de transporte (flete marítimo + gastos de embarque), ¿está XXX en riesgo ante de una posible reclamación/acción legal por parte de la naviera a pesar de que quien figura como *Shipper* es el Exportador de la mercancía?



Efectivamente, la jurisprudencia mayoritaria viene estableciendo que es aquella persona o empresa que contrata el transporte la que es responsable de que dicho servicio pueda culminarse en destino. Dicho de otra forma, es la responsable de que alguien se presente en destino y recoja la mercancía.

Si ese alguien no aparece, el contratante del servicio deberá hacer frente a los gastos que se generen (demoras, ocupaciones, posible destrucción, etc.); y todo ello con independencia de que el contratante del transporte aparezca o no aparezca en el conocimiento de embarque.

#### ASUNTO: DOCUMENTO B/L



Uno de nuestros agentes en Turquía nos solicita la emisión de nuestro B/L (house), según la siguiente operación que paso a detallarle:

- Operación triangular
- Carga en Vitoria – Condiciones FCA (ALAVA)
- Puerto de embarque: Barcelona
- Puerto de descarga: Aliaga, Turquía
- *Consignee*: To order
- Gastos EX WORKS y flete hasta Aliaga es facturado a nuestro agente en Turquía.

Al indicarnos el agente turco que el *consignee* ha de ser TO ORDER, les respondemos que se aseguren que los B/L originales sean debidamente endosados por el *shipper* antes de entregar la mercancía al destinatario final en Turquía. Su respuesta es que el *shipper* NO ENDOSA el B/L, por una cuestión de reglas internas de la compañía y, a posteriori, nos indican que es por una cuestión física, ya que el *shipper* se encuentra en Holanda.

En vista de lo anterior, nuestra duda reside en:

- a) Si se puede entregar al destinatario estas mercancías de acuerdo como indica esta firma turca (entendemos que el full set de nuestro HBL, quedaría en posesión de nuestro agente en Turquía, ya que es a ellos a quién remitiremos los citados originales por courier), ¿en caso afirmativo XXX quedaría exento de cualquier posible responsabilidad? o
- b) todo lo contrario



En mi opinión, aquí se presentan o superponen varias cuestiones.

- 1) Yo entiendo que el *shipper* no tiene que endosar el BL. De hecho, un *shipper* no puede endosar un BL. Quien puede y debe endosar es el beneficiario o *consignee* del título a la orden. En este caso, lo que hay es un título en blanco, es decir, un título al que le falta incluir una de las menciones, en este caso, la del *consignee*. Eso es perfectamente legítimo y legal.

Nuestra Ley de Navegación Marítima sólo exige que conste el nombre del destinatario cuando el título sea nominativo (véase artículo 248).

Eso tampoco resulta extraño desde la perspectiva de los títulos cambiarios. La Ley Cambiaria y del Cheque también lo permite (véase art. 12). Por tanto, para retirar la mercancía al amparo del BL, habrá que rellenar primero la casilla del consignee. Si es el consignee quien retira, entonces no hay necesidad de endoso. Si resulta que es otra persona, entonces el consignee deberá previamente endosar a favor de dicha persona.

- 2) Cuestión muy distinta es la seguridad de estas operaciones. Cuando Uds. emiten un BL (un HBL) de exportación (da lo mismo si es a la orden, nominativo o al portador) deben asegurarse que sus corresponsales u oficinas en el extranjero sean absolutamente estrictas en cuanto al cumplimiento de las obligaciones que supone un BL en cuanto a la necesidad de exigir la presentación de los originales para retirar las mercancías, en cuanto al control de la identidad de la persona que se presenta a retirar dichas mercancías, y/o en cuanto al cumplimiento de los requisitos y formalidades del endoso.
- 3) Lo que no acabo de entender es qué sentido tiene la emisión de unos HBL si esos HBL no se envían al cliente, sino directamente a nuestro propio corresponsal.



Gracias por su detallada respuesta.

A continuación, nuestros comentarios:

1. Siempre hemos tenido entendido, que cuando un B/L es consignado a la orden (en blanco), era un conocimiento de embarque consignado a la orden del shipper, ¿puede por favor aclararnos este extremo?
2. Afirmativo, es el procedimiento que seguimos y exigimos a todos y cada uno de nuestros agentes en el momento que emitimos un HBL.
3. La casuística en esta operación, no es otra que al tratarse de una operación triangular cargador español/shipper holandés y destinatario final turco, y debido al cortísimo tiempo de tránsito entre Barcelona y Turquía, el envío por courier a Holanda para su posterior endose por el shipper y re-envío por este del full set al comprador final en Turquía, implicaría un retraso importante en la entrega de estas mercancías, con los consiguientes costos adicionales de demurrages, estadías en puerto y detentions de los contenedores.



Respondo a sus preguntas:

1. Un BL consignado a la orden en blanco es simplemente eso: un documento en blanco. Lo que ocurre es que hay que completarlo. El tenedor puede completarlo y, por tanto, exigir la entrega a su favor o a favor de la persona a quien lo endose. Lógicamente, si no hay consignee designado, hay que preguntar al Shipper sobre el destino de la mercancía, pero esa es otra cuestión.
2. Perfecto.



3. Nada más lejos de mi intención que inmiscuirme en su operativa, pero, en mi opinión, no tiene sentido emitir HBL en esos casos. Los BL (ya sean MBL o HBL) tienen sentido cuando el título vaya a circular o pueda circular. Si enviamos los HBL a nuestro propio corresponsal, es obvio que los títulos no van a circular. Creo que sería más sencillo emitir un SWB consignado directamente al destinatario, máxime si resulta que, además, son del mismo grupo. Piensen que cada vez que se emite un BL se corre un riesgo, ya sea de pérdida del documento, o de error a la entrega.

**ASUNTO: INCOTERM: Aplicación CFR**

Estaríamos interesados en conocer hasta qué punto es legal o qué matices habría al respecto para la siguiente operativa: uno de nuestros clientes nos está solicitando efectuar el pago de las facturas según la INCOTERM.

En base a esa nueva premisa, en CFR Veracruz pagarían la factura emitida por nosotros a la llegada del buque a Veracruz.



Cuando en la consulta se dice “En base a esa nueva premisa, en CFR Veracruz pagarían la factura emitida por nosotros a la llegada del buque a Veracruz” ¿Qué se quiere decir exactamente?  
¿Qué el cliente no paga hasta que la mercancía llegue a Veracruz?  
¿Qué quién pagará será el destinatario en Veracruz y no el cliente?



Nuestro cliente quiere modificar las condiciones de pago de nuestras facturas supeditada a la fecha llegada de la mercancía a Veracruz, en base al INCOTERM CFR Veracruz. Las navieras nos condicionan el pago a la fecha de salida del buque, no de llegada a destino según el INCOTERM.



Vamos por partes.

De entrada, debo decirles que los transitarios no “jugamos” (si me permite esa expresión) a los INCOTERMS. Los incoterms vinculan a vendedor y comprador, no al transitario. Los transitarios venden servicios de transporte y logística. Lo que quiero decir con ello es que a Uds. no les vincula el INCOTERM.

Dicho esto, lo que tiene ahora su empresa es, simplemente, un problema con las condiciones de pago, como puede suceder en cualquier otro servicio. Hay clientes que pagan el servicio por adelantado y otros que no están dispuestos a eso y exigen que el servicio se haya culminado, para pagar. Uds. deben decidir si, con arreglo a ello, están dispuestos a pasar (o no) por las condiciones que les impone el cliente.

**ASUNTO: ENTREGA DE MERCANCÍA SIN PRESENTACIÓN DE B/L**

Habiendo hecho el pago completo del producto/mercancía a importar, ¿es posible realizar la entrega de la misma al receptor en destino, aun existiendo B/L's originales que obran todavía en poder del proveedor local?

Es decir; habiéndose pagado la mercancía/producto y el servicio de transporte marítimo internacional, ¿hasta qué punto el proveedor en origen puede retener el envío de la documentación original el cliente final en destino?

¿De qué modo se ve afectado el transitario / forwarder en este caso?



Vamos por partes:

Los primero que hay que tener en cuenta es que el contrato de compraventa y el contrato de transportes son contratos distintos y que, aunque puedan tener relación, funcionan de forma autónoma. Lo que quiero decir con eso es que, para el contrato de transporte, el que una mercancía se haya pagado o no es irrelevante (salvo en supuestos muy específicos, que no vienen al caso).

Dicho esto, es evidente que NO se puede entregar la mercancía si el proveedor aún tiene los BL originales. El contrato de transporte obliga a entregar la mercancía a quien posee esos documentos, con total independencia de si la mercancía está pagada o no. Piensen, además, que los BL son un título negociable, así que podrían incluso haber circulado y estar en manos de un tercero que podrá llegar a tener derecho a recibir él la mercancía. Si el transitario prescinde de estas consideraciones y entrega la mercancía sin exigir el BL, puede verse obligado a pagar el precio de las mismas a quien luego aparezca con dicho BL. Existen soluciones de emergencia (constitución de avales) o incluso determinados procedimientos legales, pero son lentos y no exentos de incertidumbre.

En cuanto al derecho con el que el exportador o proveedor retiene los BL, no me puedo pronunciar en la medida que eso supone entrar en el contrato de compraventa y no tengo ningún dato al respecto. Además, hay que tener en cuenta que en muchas ocasiones (no sé si el caso) se entrega a los proveedores el BL de forma indebida. Pero insisto, no sé si el caso.

**ASUNTO: DEVOLUCIÓN de CONTENEDORES VACÍOS**

En el caso que un cliente no regrese los contenedores vacíos a la naviera y nosotros ser el Shipper en el MBL además de la parte contratante del flete, ¿qué tipo de problemas podemos tener y hay alguna forma de evitarlos?

Hay clientes que nos piden indicar lugar de entrega en el HBL por temas de LC, pero nosotros únicamente nos encargamos del servicio hasta el puerto de descarga. ¿Qué implicaciones legales puede haber?



Lo primero que debo decir es que el BL, en este caso el HBL, refleja las condiciones del contrato entre el cliente y el transitario. Por tanto, si en el HBL se indica que un lugar de entrega concreto es difícil de entender que el servicio se acabe, sin más, en el puerto; por consiguiente, cabe pensar en que se pudiera llegar a exigir esa prestación o en que, en caso de daños, alguien pudiera hacer responsable al transitario de lo ocurrido en ese tramo de transporte que en realidad no era realizado o gestionado por él. Es verdad que cabría probar que eso no ha sido así, pero sería una prueba complicada.

**ASUNTO: RESPONSABILIDADES y TIEMPOS en MERCANCÍAS ASEGURADAS en TRANSPORTE MARITIMO**



Precisaríamos asesoría en cuanto a las responsabilidades y tiempos en mercancías aseguradas en marítimo, pues nuestro tráfico principal es en condiciones CIF; nos encargamos de recepcionar carga y consolidamos un contenedor hasta destino (LCL/FCL) y nos sucede que, una vez reciben la mercancía, nos han hecho llegar incidencias de roturas.

1. ¿Siendo el incoterm CIF, en principio nuestra responsabilidad acabaría en el puerto de destino correcto? Pero obviamente, hasta que no vacían en almacén o en obra directamente, no nos pasan el parte.
2. ¿Cómo podemos determinar hasta dónde llega nuestra responsabilidad?
3. ¿Qué plazo hay para admitir una reclamación? Tanto en daños visible como en daños ocultos.
4. ¿El transporte marítimo, como en caso de terrestre (LOTT) está sujeto a indemnización obligatorio por parte del transportista? Si el cliente no contrata seguro. En caso afirmativo, ¿Cuál es el convenio / ley?



Se trata de un batería de preguntas que resulta complicado responder ya que presentan numerosos matices y excepciones. De hecho, realizamos un curso para responder a todas estas cuestiones y algunas similares. No obstante, intentaré ser lo más concreto posible.

1. Sobre la pregunta en cuanto a la aplicación del INCOTERM CIF, lo primero que debo decir es que los transitarios no nos regulamos por los incoterms (que afectan al contrato de compraventa y no al de transporte). Los transitarios determinan su responsabilidad en función del contrato concreto que celebran y de la extensión que pueda tener ese contrato.

- 2 Sobre la responsabilidad y cómo determinarla, admitamos que el encargo concreto que nos hace el cliente coincide con sus obligaciones derivadas del CIF y que no se nos encarga ningún servicio adicional. En ese caso, nuestra responsabilidad acabaría en el puerto. En ese caso, para determinar la responsabilidad (o mejor dicho, la imputación del posible daño al transporte) hay que estar al sistema de reservas que establezca la normativa de aplicación. Recuerden que las reservas o protestas son el sistema que permite presumir que las mercancías no han llegado en el estado que dice el BL o documento de transporte. En el caso de un transporte marítimo con BL, los daños aparentes deben denunciarse inmediatamente y los no aparentes en el plazo de tres a contar desde la entrega. Si no sucede así, se invierte la carga la prueba, en el sentido de que deberá ser receptor el que pruebe que los daños han ocurrido durante el transporte marítimo.
  
- 3 En cuanto al plazo para admitir una reclamación, depende del modo de transporte, pero, en general, todas las normas mantienen una misma estructura: los daños aparentes deben ponerse de manifiesto a la entrega y los no aparentes deben manifestar dentro del lapso de tiempo fijado por cada norma. En el caso del marítimo, los plazos son que los que he dicho antes.
  
- 4 Sobre la pregunta relativa a si el transporte marítimo, como en caso de terrestre (LOTT) está sujeto a indemnización obligatorio por parte del transportista, debo decirles lo siguiente:  
Primero. El contrato de transporte terrestre no está regulado en la LOTT, sino en la Ley 15/2009 relativa al contrato de transporte terrestre. Dicho esto, es esencial tener presente que el contrato de transporte y el de seguro son **TOTALMENTE INDEPENDIENTES**.  
Segundo. El cliente puede tener seguro o no tenerlo, o querer contratarlo o no querer contratarlo, y eso **NO AFECTA** a la responsabilidad del transitario. La responsabilidad del transitario es la que es.

Aunque con matices, puede afirmarse que la responsabilidad en el transporte marítimo internacional con conocimiento de embarque se determina por el Convenio de Bruselas de 25 de agosto de 1924 y sus protocolos modificativos.

Si no hay conocimiento de embarque y el derecho aplicable es el español, entonces hay que acudir a la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima, que, a su vez, remite al citado convenio.

# TERRESTRE

**ASUNTO: REAL DECRETO-Ley 3/2022**



Tenemos una consulta relativa al RD 3/2022, agradecemos si podéis ayudarnos con ella.

Según el Real Decreto, la **cláusula de revisión del precio del transporte por la variación del precio del combustible** se hace obligatoria para todos los contratos de transporte. El pacto en contrario será nulo.

El precio del transporte se deberá revisar obligatoriamente al alza o a la baja siempre que el precio del combustible haya variado un 5% (o un porcentaje inferior si este se pacta) entre el momento de la celebración del contrato y el momento de realizarse el transporte.

En el caso de los contratos de transporte continuado la revisión se hará de forma automática con una periodicidad trimestral, o una periodicidad inferior si así se pacta entre las partes.

Además, la variación respecto al precio inicial se debe reflejar en la factura de manera desglosada, a no ser que se pacte otra forma de reflejar este ajuste.

**¿Cómo debe calcularse?** El aumento o reducción siempre se calculará según la fórmula establecida en las condiciones generales de contratación del transporte para cada tipo de vehículo.

Vehículos con MMA igual o superior a 20.000 kg (excepto vehículos de obras):

El incremento es igual al índice de variación del precio medio del gasóleo (G) entre el momento en que se contrató el transporte y aquél en que se realizó efectivamente multiplicado por el precio del transporte (P) establecido al contratar multiplicado por 0,3 entre 100.

Para el resto se aplica la misma fórmula, variando el índice de multiplicación según el tipo de vehículo:

Entre 3,5 y 20 Tn. PMA a excepción de obras 0,2

Vehículos de obras > 3,5 Tn. PMA 0,2

Vehículos <= 3,5 Tn. PMA 0,1



Efectivamente, el incremento del precio del transporte por el incremento del precio del combustible debe calcularse conforme a las fórmulas establecidas.

En cualquier caso, deben tener en cuenta lo siguiente:

- 1) La nueva redacción del artículo 38 de la Ley 15/2009 que podrán encontrar a través del siguiente enlace al BOE: <https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-2009-18004>

- 2) Las condiciones generales de contratación del transporte terrestre de mercancías a las que se remite ese artículo 38 (*Orden FOM/1882/2012, de 1 de agosto, por la que se aprueban las condiciones generales de contratación de los transportes de mercancías por carretera*), particularmente a su artículo 3 que es donde figuran las fórmulas de cálculo de posibles incrementos. Pueden encontrarlas aquí:

<https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-2012-11324>

Tengan presente que el Real Decreto-ley 20/2022, de 27 de diciembre, de medidas de respuesta a las consecuencias económicas y sociales de la Guerra de Ucrania y de apoyo a la reconstrucción de la isla de La Palma y a otras situaciones de vulnerabilidad, en su artículo 42, lleva hasta el 30 de junio de 2023 la modificación de las fórmulas de revisión del precio de los contratos del transporte por el incremento del precio del combustible que se acababa el 31 de diciembre.

<https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-2022-22685>

- 3) Por lo que hace a la variación del precio del combustible, una tabla mensual publicada por el Ministerio de Transportes y Movilidad Urbana pueden encontrarla aquí:

[https://www.mitma.gob.es/recursos\\_mfom/comodin/recursos/variacionmensualprecio\\_gasoleodiciembre2022.pdf](https://www.mitma.gob.es/recursos_mfom/comodin/recursos/variacionmensualprecio_gasoleodiciembre2022.pdf)

Y una herramienta de cálculo de la variación, pueden encontrarla en este otro enlace del Ministerio:

[https://apps.fomento.gob.es/precio\\_gasoleo/angular\\_proyecto/client/gasoleoCambio](https://apps.fomento.gob.es/precio_gasoleo/angular_proyecto/client/gasoleoCambio)

Lo que significa todo esto es que, en las circunstancias previstas en la norma, tanto el transportista como el cargador tienen el derecho a modificar el precio del transporte (al alza o a la baja) sin que la otra parte del contrato pueda oponerse.

Dicho esto, la fórmula a aplicar para calcular el incremento o decremento del precio (si se quiere estar protegido por el nuevo artículo 38) es la que resulta de la normativa: Orden FOM/1882/2012, de 1 de agosto, a fecha de hoy (en la versión del Real Decreto Ley 20/2022), por la que se aprueban las condiciones generales de contratación de los transportes de mercancías por carretera, particularmente artículo 3, que es donde figuran, modificadas insisto, las fórmulas de cálculo de posibles incrementos que, a su vez, (y esto es lo importante) remiten a los índices publicados por la Administración.

Por consiguiente, el aumento de precio del transporte a causa del aumento del precio de combustible se determina con arreglo a esas fórmulas y esos índices oficiales y no con arreglo al aumento real de coste que experimenta el transportista.

En cualquier caso, y aunque no sea propiamente objeto de la consulta, deben tener en cuenta el aumento de precio por causa del precio del combustible no es automático, sino que deben darse las condiciones y circunstancias previstas en el artículo 38 de la Ley 15/2009. Ese artículo dice:

***Artículo 38. Revisión del precio del transporte por carretera en función de la variación del precio del combustible.***

*1. En los transportes por carretera, cuando el precio del combustible hubiese variado entre el día de celebración del contrato y el momento de realizarse el transporte, el porteador, así como el obligado al pago incrementarán o reducirán, en su caso, el precio inicialmente pactado en la cuantía que resulte de aplicar los criterios o fórmulas que, en cada momento, tenga establecidos la Administración en las correspondientes condiciones generales de contratación del transporte de mercancías por carretera.*

*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.*

*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.*

*2. 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.*

*3. El pacto en contrario a lo dispuesto en este artículo se considerará nulo.*

**ASUNTO Ley 13/ 2021  
SANCIONES ADMINISTRATIVAS por INCUMPLIMIENTO de LIMITE MÁXIMO de PAGO**

**Consulta nº 1**



Desearíamos plantearles una serie de cuestiones relacionadas con la Ley 13/2021 de 1 de octubre, dado que ya se puede ver la aplicación y recorrido que está teniendo dicha normativa en las relaciones comerciales de nuestro sector.

Las cuestiones que se nos plantean son:

1.- Nuestra empresa viene facturando los servicios de transporte terrestre a clientes en facturas agrupadas mensuales y fecha pago a 30 días y fecha de pago fijo.

A efectos de cumplimiento de la normativa, ya que la ley no prevé específicamente esta opción, ¿deberíamos modificar esta norma y agrupar en facturas quincenales con pago a 30 días y fecha de pago X?

2.- Para los supuestos en que se facturan servicios de operaciones logísticas, transporte multimodal o servicios aduaneros. ¿debemos entender que la facturación de estos servicios también está sujeta a esta normativa?

3.- ¿Tienen constancia de que la Administración esté actuando a instancia de parte o, en su caso, de oficio a raíz de inspecciones a transportistas / transitarios / operadores logísticos?

4.- ¿Les consta que se hayan iniciado con carácter regular, en Cataluña, expedientes sancionadores derivados del incumplimiento de esta norma desde su entrada en vigor?



Tal como yo lo veo, la situación es la siguiente: la ley 13/2021 lo que hace es un implantar un régimen sancionador para las empresas que pagan más allá del plazo máximo de 60 días a que se refiere la ley 3/2004 (lo que se denomina en la LOTT como límite máximo legal de pago no dispositivo previsto en el artículo 4 de la Ley 3/2004) y nada más.

Dicho esto, y pasando a las preguntas concretas, puedo decirles lo siguiente:

1. Vamos por partes. En realidad, quien debe preocuparse son propiamente sus clientes, que son los que podrían verse sancionados. Ahora bien, para evitar cualquier problema a cualquiera de las partes, yo creo que se debe respetar lo dice el apartado 4 del artículo 4 de la Ley 3/2004. Ese artículo dice: “Podrán agruparse facturas a lo largo de un período determinado no superior a quince días, mediante una factura comprensiva de todas las entregas realizadas en dicho período, factura resumen periódica, o agrupándolas en un único documento a efectos de facilitar la gestión de su pago, agrupación periódica de facturas, y siempre que se tome como fecha de inicio del cómputo del plazo la fecha correspondiente a la mitad del período de la factura resumen periódica o de la agrupación periódica de facturas de que se trate, según el caso, y el plazo de pago no supere los sesenta días naturales desde esa fecha”. Por tanto, 1) la agrupación debe ser quincenal, y 2) la fecha de inicio del cómputo es la correspondiente a la mitad el periodo. Si queremos respetar la normativa de transporte, el pago ha de verificarse a 30 días a contar desde la mitad del periodo de la factura resumen. Pero no habrá sanción si no se sobrepasan los 60 días a contar desde esa mitad del periodo.
2. Los servicios distintos del transporte terrestre se rigen por la normativa general prevista en la ley 3/2004. Además, de acuerdo con la LOTT, la sanción se impone cuando se excede el plazo general de 60 días (no el de 30 días) “en el pago del precio del transporte en los contratos de transporte de mercancías por carretera”. Cuestión distinta es si las operaciones logísticas o el transporte multimodal deben pagarse a 30 días de conformidad con lo previsto en el artículo 41 de la Ley 15/2009, respecto de lo cual tengo mis dudas, pero, en cualquier caso, no habría sanción o no debería haber sanción. Dicho de otra forma, una cosa es la exigibilidad de una factura y otra distinta la tipicidad de una determinada conducta a afectos de imponerse una sanción.
3. Sí, me consta que, a raíz de inspecciones a transportistas, se han detectado retrasos en los pagos por parte de transitarios que han sido objeto de sanción.
4. No, no tengo noticias de que eso haya sucedido en Catalunya.



**Consulta nº 2**

A propósito de la interesante convocatoria que organizó ATEIA con el título “Diálogo jurídico” y aprovechando que se nos comentó que podíamos compartir con cualquier vicisitud que tuviéramos los distintos asociados, quería comentar la última propuesta de sanción que nos efectúa el Ministerio porque, en nuestra opinión, no sería ajustada a derecho por cuanto se trata de un transporte Madrid – Alemania, por lo tanto bajo auspicios de CMR.

Aunque supongo que caben interpretaciones, el emisor de la factura de porte es entidad española a XXX entidad española también, y la administración considera que al haber abonado el porte en 60 días pero plazo de pago día 25, hemos superado con creces el periodo de pago establecido en la normativa LOTT art. 141. 26.. Sin embargo, la normativa de aplicación debería ser CMR que no contempla el régimen sancionador.

Podría confirmarnos si en opinión de Asesoría jurídica de ATEIA comparte la interpretación del MITMA.



En primer lugar, quisiera agradecer tanto su participación en el “Diálogo Jurídico” como esta colaboración posterior materializada en la consulta que nos ocupa. Es importante para la asociación saber qué les ocurre a sus miembros para así poder ofrecer una orientación mejor y con mayor conocimiento de causa.

Dicho esto, paso a indicarles mi opinión:

La cuestión, tal como yo lo veo, no es si un transporte es nacional o internacional (y por tanto sometido al Convenio CMR), sino si está sometido, o no, al derecho español considerado en su conjunto (ya sea porque no hay elementos de internacionalidad, ya sea por elección, o ya sea por aplicación de una norma de conflicto). En el caso del transporte internacional, el derecho español está conformado por el CMR, y para lo no previsto, por la Ley 15/2009 y demás normativa concordante. Además hay que tener en cuenta que el derecho sancionador contenido en la LOTT (que es el que realmente define las infracciones y sustenta la sanciones) es derecho administrativo y no mercantil. Y ese derecho administrativo se aplica a todo servicio sometido a la Ley española, sin distinción alguna.

Ahora bien, yo, desde luego, en unas eventuales alegaciones, sin duda, alegaría que es un transporte internacional y que el CMR no establece plazos de pago. Aunque no creo que un Tribunal acepte ese razonamiento. Y coincido plenamente con la empresa consultante en el sentido de que el sector tiene un serio problema con este nuevo régimen sancionador; problema que supongo irá reduciéndose a medida que las empresas se vayan adaptando a la norma.

**Consulta nº 3**

Hemos recibido una notificación de sanción del Ministerio de transporte por liquidar una factura a un transportista a más de 60 días, el hecho es que debido a un error la factura se quedó en estado de incidencia en nuestro sistema de facturación y por ese motivo no se liquidó hasta que nos dimos cuenta del error y se validó para pago, en este caso, ¿hay algún tipo de alegación que podamos presentar para que nos retiren la sanción?



Sin conocer todos los aspectos de la cuestión es difícil responder.

Ahora bien, como consideración general, debo decir que la situación es complicada. Y lo es porque el tipo sancionador (es decir, el precepto que define lo que constituye la infracción) no distingue entre un retraso en el pago doloso (o sea, deliberado) y un retraso negligente (por error). Ambos son sancionables.

Por tanto, salvo que el error cometido tenga un origen que no pueda ser atribuido a la empresa consultante y se pueda probar ese origen, las posibilidades de anular una sanción con origen en un retraso negligente, como parece que sería el caso, son escasas.

**Consulta nº 4**

Hemos recibido una Notificación de inicio del procedimiento sancionador derivado de un requerimiento de febrero que nos pedían todas las facturas emitidas y recibidas de los transportes realizados en noviembre de 2022.

Nosotros antes pagábamos a 60 días día 15 a contar desde fecha recepción de la factura ya que sin el CMR no podíamos facturar a nuestros clientes. A partir de ese requerimiento modificamos la forma de pago a 60 días fecha factura los días 5 y 25 de cada mes para ajustarnos lo máximo posible a los 60 días.

Las multas recibidas son de transportistas que pagamos mediante Confirming y que se lo anticipan al momento. La consulta que les hacemos es si podemos presentar alegaciones diciendo que como se lo anticipan realmente han cobrado antes de 60 días o pueden rechazárnoslas porque los transportistas se lo han anticipado asumiendo unos costes bancarios. Si presentamos alegaciones perdemos una reducción de 4.000 euros.



Les recomendaría pagar con reducción. Observo que entre la fecha de la factura y la fecha de pago (y no lo cuento desde la fecha de los servicios) han pasado casi 90 días, cuando el plazo máximo es de sesenta. Además, las facturas se recibieron, según puedo ver en unos sellos, unos siete días después de la emisión, lo que supondría que plazo de pago real ha sido de unos 80 – 83 días. Fuera, por tanto, de los 60 días que fija la norma, sea cual sea la interpretación que se realice.

El plazo que Uds. tenga convenido con el cliente es totalmente irrelevante a estos efectos (sin perjuicio de que el cliente pueda llegar a ser multado también). Y igualmente es irrelevante el poner a disposición del proveedor un sistema de confirming. El proveedor tiene derecho a cobrar dentro de plazo, sin tener que pasar por un sistema de confirming.

También quisiera significarles que para el caso de las agrupaciones de servicios en una única factura la norma (art. 4.4. de la Ley 3/2004) dice que podrán agruparse facturas a lo largo de un período determinado no superior a quince días, mediante una factura comprensiva de todas las entregas realizadas en dicho período, factura resumen periódica, o agrupándolas en un único documento a efectos de facilitar la gestión de su pago, agrupación periódica de facturas, y siempre que se tome como fecha de inicio del cómputo del plazo la fecha correspondiente a la mitad del período de la factura resumen periódica o de la agrupación periódica de facturas de que se trate, según el caso, y el plazo de pago no supere los sesenta días naturales desde esa fecha.

### Consulta nº 5



Nos dirigimos a la Asesoría Jurídica, con el propósito de solicitar información sobre el régimen sancionador por pago a más de 60 días en el sector del transporte. Hemos venido notando un aumento en la complejidad de las normas y reglas que regulan el transporte de mercancías en los últimos años, así como las documentaciones necesarias que se requieren para cumplir con esta normativa, tales como el CMR, Atestado de pago, certificado de contratistas y subcontratistas, certificado seguridad Social...

En referencia al régimen sancionador por pago a más de 60 días en el sector de transporte, nos ha llegado una sanción de unos 4.000 €, por la inspección de hacienda a un proveedor nuestro de transporte, al cual pagamos según nuestra forma de pago 60 días día 25. La verdad, nos ha sorprendido bastante, nos han puesto una sanción sin saber si el retraso era motivado por un hecho concreto.

A raíz de esta sanción, se nos plantean muchas dudas en torno a la documentación, atestados de pago, incidencias, retrasos, etc. y el poder cumplir con la normativa de pago, máximo a 60 días.

Nos gustaría asegurarnos de estar al tanto de todas las regulaciones y normativas aplicables, para poder cumplir con todas las obligaciones legales y garantizar un transporte seguro y eficiente de las mercancías.



Ciertamente, la cuestión de los plazos de pago y las consecuencias de su incumplimiento se vuelto cada vez más compleja.

El artículo 41 de Ley 15/2009 dice en cuanto a la demora en el pago del precio:

- 1. En todo caso, sin perjuicio de lo dispuesto en los dos artículos anteriores, el obligado al pago del transporte incurrirá en mora en el plazo de treinta días, en los términos previstos en la Ley 3/2004, de 29 de diciembre, por la que se establecen medidas de lucha contra la morosidad en las operaciones comerciales.*

2. *Cuando la fecha de recibo de la factura o la solicitud de pago equivalente se preste a duda, así como en todos los casos de autofacturación por parte del obligado al pago, los treinta días anteriormente señalados se computarán desde la fecha de entrega de las mercancías en destino*

Por tanto, se ha de pagar a los 30 días de haber recibido la factura. Y si no, a los 30 días a contar desde la entrega de la mercancía.

Ahora bien, a raíz de la reforma introducida por la Ley 13/2021, el artículo 140.40 de la Ley 16/1987 (o sea, la LOTT), tipifica, o sea, sanciona el siguiente supuesto de hecho:

*El incumplimiento del límite máximo legal de pago no dispositivo previsto en el artículo 4 de la Ley 3/2004, de 29 de diciembre, por la que se establecen medidas de lucha contra la morosidad en las operaciones comerciales, en el pago del precio del transporte en los contratos de transporte de mercancías por carretera, cuando el obligado al pago no sea un consumidor y el precio del transporte sea superior a 3.000 euros*

Y lo mismo hace el 141.26 para los pagos inferiores a 3000 Euros.

La cuestión es que el artículo 4.3 de la Ley 3/2004 (de medidas de lucha contra la morosidad en las operaciones comerciales) dice:

*Los plazos de pago indicados en los apartados anteriores podrán ser ampliados mediante pacto de las partes sin que, en ningún caso, se pueda acordar un plazo superior a 60 días naturales.*

Por tanto, y resumiendo, se tiene que pagar en 30 días (al menos el transporte terrestre), pero no hay sanción si el plazo de pago no excede de 60 días.

#### Consulta nº 6



Nuestra consulta es sobre la Ley Orgánica de Transporte Terrestre (LOTT), modificada en 2021, en que las empresas que paguen a más de 60 días en el sector del transporte por carretera podrán ser sancionadas con multas de hasta 30.000 euros por efectuar pagos que excedan dicho plazo.

Nosotros, hasta ahora veníamos utilizando el sistema de pago “confirming bancario” con ciertos transportistas con condiciones a 90 días, pero siempre efectuando el confirming entre los 30 o 60 días fecha factura, por lo que el transportista siempre tiene a su disposición el importe en su banco antes del plazo de 60 días pudiéndolo cobrar.

Si nosotros ponemos a disposición del transportista el importe dentro del plazo en su entidad bancaria, ¿estaríamos cumpliendo con la normativa o no?

Dado, que dejamos en manos del transportista el anticipar el importe dentro de plazo de 60 días o no, ¿estaríamos incumpliendo la normativa?

¿Se consideraría como una penalización al transportista, los intereses de la entidad financiera por anticipar este tipo de confirming, si el transportista lo cobra dentro de plazo de los 60 días?

La cuestión es que nos ha llegado una sanción del Ministerio de Transportes por tener condiciones a más de 60 días, independientemente de que el transportista tenga la opción de cobrar el confirming en plazo dentro de los 60 días. ¿Esto quiere decir que la opción de confirming ya no es válida para este tipo de operativa?



Es una pregunta muy interesante y voy a darles mi opinión, en el bien entendido que es eso, una opinión (fundada, por supuesto), pero que no viene respaldada por jurisprudencia, puesto que aún no la hay.

Dicho esto, y si por ejemplo vamos a la web de una entidad financiera, veremos que el confirming se define como una operación que se inicia con el envío al banco por parte de la empresa pagadora de las órdenes de pago confirmadas antes de su vencimiento; posteriormente, el banco informa a los proveedores del importe y la fecha de pago, y les da la opción de elegir entre cobrar anticipadamente la factura financiándola, o esperar a su vencimiento.

Por tanto, lo que se está haciendo es obligar al proveedor a soportar unos intereses si quiere cobrar antes del vencimiento (vencimiento que está fuera del plazo máximo establecido por la Ley), cuando en realidad debería ser al revés, es decir, debería ser el pagador el que soportara los intereses de pagar con retraso. Por tanto, las normas sobre la lucha contra la morosidad en el pago se incumplen. Ahora bien, una cosa es que las normas se incumplan y otra que el supuesto encaje exactamente en lo que la LOTT considera una infracción (que es no pagar dentro del plazo de 60 días), si el transportista hace uso de la opción de cobrar antes de esos 60 días.

En cualquier caso, yo recomendaría prudencia de tal forma que el transportista pueda cobrar de forma libre y sin gastos siempre antes de los 60 días, porque, llevado este asunto a un Tribunal, tengo dudas de que se pueda defender eficazmente.

#### ASUNTO LEY AMPARO RECLAMACIÓN FACTURAS de PROVEEDORES SUBCONTRATADOS a CLIENTES



Remito el presente email a fin de que por favor me puedan ayudar con la mayor urgencia posible dado que nos encontramos con una incidencia importante en este momento.

Durante los 2 últimos años hemos estado trabajando de forma regular con el proveedor de transporte TIR, XXX, que nos ha puesto camiones que por lo visto a su vez ha subcontratado a 3º.

Por lo visto, este proveedor no ha pagado a sus proveedores y éstos están ejerciendo su derecho contra el cargador directo, nuestros clientes, apelando a: "... de acuerdo con la DA 6ª de la LEY 9/2013 del 4 de julio ... "

Uno de ellos recibió ayer por la tarde un burofax, otros se han dirigido por email y cuando nuestro cliente les ha informado que el transitario es YYY, nos han contactado. Nosotros hemos demostrado que hemos pagado la factura a ZZZ y obviamente con eso se ha finiquitado el asunto. Pero en el caso del burofax, amparándose en la ley 9/2013, nuestro cliente nos requiere también un amparo legal, de ahí que nos dirijamos a nuestra asociación para que nos ayuden.

Quedo a la espera de sus urgentes comentarios. Nos quedan 6 facturas para pagar éste próximo 25.02 a ZZZ, tras lo que estamos viendo, entendemos que hemos de retener los pagos ¿correcto? ¿qué opinan?



Vamos por partes,

La Ley 9/2013, de 4 de julio, por la que se modifica la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres y la Ley 21/2003 de Seguridad Aérea, Disposición Adicional Sexta, establece la denominada acción directa. En concreto esa norma dice:

*En los supuestos de intermediación en la contratación de transportes terrestres, el transportista que efectivamente haya realizado el transporte tendrá acción directa por la parte impagada, contra el cargador principal y todos los que, en su caso, le hayan precedido en la cadena de subcontratación, en caso de impago del precio del transporte por quien lo hubiese contratado, salvo en el supuesto previsto en el art. 227.8 del texto refundido de la Ley de Contratos del Sector Público, aprobado por el Real Decreto Legislativo 3/2011, de 14 de noviembre EDL 2011/252769.*

En resumidas cuentas, en la práctica, el transportista goza a partir de una acción de reclamación por impago de portes no sólo contra el cargador contractual, esto es, contra quién le ha solicitado la realización del transporte, sino también contra todos aquellos que anteriormente le hubieran precedido a dicho contratante en la cadena de la subcontratación, es decir, contra XXX y/o contra los clientes de XXX. Pero es que además dicha reclamación se podrá plantear contra una empresa que ya ha pagado el porte a la empresa de transporte que ha asumido la realización del envío y que luego ha contratado para ello al transportista efectivo al que no ha pagado, que es quien interpone la acción directa. Por tanto, y esto es lo que quiero resultar ahora, el demostrar que se ha pagado NO acaba con el problema.

La llamada acción directa tiene mala defensa, en la medida que se configura como una especie de garantía o fianza que, para el transportista, prestan todos los implicados en la cadena logística. Ahora bien, el transportista que reclame tiene que justificar haber sido él el que materialmente ejecutó el servicio (porque la acción directa sólo protege al transportista efectivo) y, lógicamente, debe ser aplicable la ley española. En la medida que veo que el transportista es búlgaro, y que el lugar de entrega es Holanda, yo pienso que no es aplicable la ley española, salvo que existe un pacto al respecto. Además, yo le exigiría al transportista reclamante el extracto de movimiento de su cuenta con ZZZ para verificar que la factura no ha sido realmente pagada.

Desde luego, visto lo visto, y en relación con los pagos al transportista, yo, desde luego, descontaría lo que el cliente pueda tener que pagar y no pagaría hasta que ZZZ acredite que ha pagado al transportista los servicios a que se refiere cada una de las facturas pendientes. Esa retención del pago hasta la justificación no es exactamente legal, pero es la única forma de protegerse y verificar que esa empresa ha efectuado el pago a los transportistas efectivos.

**ASUNTO: CONVENIO CMR**

Tenemos una mercancía que ha llegado de importación de Marruecos en condiciones EXWORKS, el remitente nos da orden de bloquear la mercancía hasta nueva orden (hasta que el reciba el pago de la mercancía en su banco).

El destinatario nos insta a hacer entrega de la mercancía aduciendo que es el que paga el transporte y es el que nos ha dado las instrucciones de transporte.

¿Como debemos actuar?

Repasando el convenio CMR, en el art. 12 dice que el derecho del remitente se extingue cuando el segundo ejemplar de la Carta de Porte se remite al destinatario y que este tiene a derecho a pedir que el segundo ejemplar de la carta de porte le sea remitido y que se le entregue la mercancía.

¿Quién debe remitir el segundo ejemplar al destinatario?



En mi opinión, el destinatario tiene razón. Quien tiene el derecho a determinar el destino del transporte es el usuario, o sea, quien lo contrata. En el caso de una venta EW es obvio que el exportador (que no remitente) no tiene nada que ver con el transporte. Él se limitó a depositar la mercancía en el su almacén para que fuera recogida por el importador (mediante un transportista) y así sucedió. Por tanto, no veo como el exportador puede dar instrucciones al transportista.

En cuanto a quien debe entregar el segundo ejemplar de la carta de porte, debe ser entregado al destinatario por el transportista. Y es que, el segundo ejemplar, es el que acompaña a la mercancía (vid art. 5.1 del Convenio CMR).

**ASUNTO: ADR CARRETERA**

Quisiéramos por favor saber si para mover químicos con ADR por carretera, deberíamos como transitaría tener la certificación SQAS o es suficiente que la tengan los transportistas con los que contactamos.



Mi especialidad no son las mercancías peligrosas. De todas formas, y hasta donde yo sé, no hay ninguna obligación "legal" de disponer de esa certificación, sin perjuicio de lo cual me consta que determinadas empresas químicas la estén exigiendo a sus proveedores.

**ASUNTO: CONSEJERO de SEGURIDAD**

Nos surge una duda sobre si realmente es necesario que tengamos o no consejero de seguridad como transitarios, sin tener flota ni almacenes propios.

En los CMRs, no estamos apareciendo como cargadores, pero sin embargo en los T1, si aparecemos como expedidor.

Al aparecer solo en los T1 con esto ¿ya es necesario tener el consejero?



Es cierto que el artículo 3, apartado d) del RD 14/1997 de 14 de febrero, por el que se regulan las operaciones de transporte de mercancías peligrosas por carretera en territorio español, define expedidor como la persona física o jurídica por cuya orden y cuenta se realiza el envío de la mercancía peligrosa, para el cual se realiza el transporte, figurando como tal en la carta de porte.

Ahora bien, el ADR define como “expedidor” a la empresa que expide para ella misma o para un tercero mercancías peligrosas; y que, además, señala que cuando el transporte es efectuado en base a un contrato de transporte, el expedidor según el contrato es considerado como el expedidor.

Por tanto, como ya se dijo en la circular JUR 14/22 de 29 de diciembre de 2022, parece difícil pensar que las empresas transitarias, aun subcontratándolo todo, o no teniendo contacto físico con las mercancías, estén exentas de disponer de un consejero de seguridad. Y, desde luego, esa (la contratación de un consejero) es la opción más prudente.

**ASUNTO: TRANSPORTE TERRESTRE en la UNION EUROPEA (España-Italia)**

Quisiera preguntarle sobre la siguiente cuestión relacionada con el transporte terrestre dentro Unión Europea (*España-Italia*). Un cliente habitual de la casa (*más de veinte años de colaboración*) ha solicitado asegurar a todo riesgo por valor inferior al real.

Resulta ser que ha surgido avería/siniestro total sobre un palet de 300 kgs

El cliente aseguró por 1.200,00€; y el valor de la mercancía exp dap es de 4.332,35€

Nuestra compañía aseguradora propone indemnizar por el importe asegurado 1.200,00€ y nada más, pero ¿no cree usted que debiéramos aplicar la máxima de “la norma más favorable”? Es decir, indemnizar por peso / cobertura cmr 3.219,00€

¿Estoy en lo cierto o mi enfoque pudiera considerarse erróneo?



En cuanto a la cuestión planteada, la aseguradora tiene razón. La suma asegurada es la que determina el importe máximo de la indemnización. Así lo dice expresamente el artículo 27 de la Ley del Contrato de Seguro.



Además, en este caso, ni siquiera es un seguro de RC que se vea vinculado a vuestro límite de responsabilidad. Lo que podría llegar a pasar es que una vez cobrado el importe de la aseguradora el cliente os reclame a vosotros el resto (si es que sois responsables del siniestro). Piensa que la responsabilidad existe al margen de la contratación (o no) de un seguro.



Lo que sucede es que el cliente contrató el seguro a todo riesgo directamente a XXX... de modo que el planteamiento es: ¿el cliente puede exigir la cobertura CMR a XXX o debe limitarse al valor declarado al asegurar a todo riesgo?



Ahí está el problema. Como he comentado antes, el cliente puede asegurar, no asegurar, o asegurar parcialmente. Pero esa decisión no modifica nuestro nivel de responsabilidad. El contrato de seguro y el de transporte son independientes, de forma que el cliente puede cobrar los 1200 Euros de la Cía. Aseguradora y reclamar a Uds. el resto, en principio, hasta el límite CMR (aunque esto tiene matices). Todo ello en el bien entendido que la reclamación del cliente a XXX sólo prosperará si XXX es efectivamente responsable del siniestro en cuestión.

#### ASUNTO: SINIESTRO MERCANCÍA – RESERVA



Quisiera preguntarle sobre la siguiente cuestión relacionada con el transporte terrestre internacional, según la siguiente premisa,

*“Le informamos del estado de la mercancía que llegó esta mañana a nuestras instalaciones  
Por favor, notifiquen al cliente sobre el embalaje insuficiente para el transporte internacional”*

¿exime de responsabilidad?

¿o quizás no sea lo suficientemente explícita en una hipotética situación de siniestro?



Vamos por partes,

- 1) La reserva sobre un eventual embalaje defectuoso no exime de nada. Lo que exime es que el daño o pérdida provenga efectivamente de esa circunstancia (art. 17.4 del Convenio CMR)
- 2) Ahora bien, cuando el transportista prueba que, habida la relación con las circunstancias de hecho, la pérdida o la avería han podido resultar (no hace falta, por tanto, prueba plena) de uno o varios riesgos particulares previstos en el artículo 17, párrafo 4, se presumirá que aquéllas fueron consecuencia de éstas (art. 18.2 del CMR). El que tiene derecho sobre la mercancía puede probar que el daño no ha tenido por causa total o parcial algunos de dichos riesgos.
- 3) Sentado lo anterior, hay que tener en cuenta lo que dice el artículo 8 del Convenio.

**Artículo 8.**

*1. En el momento de hacerse cargo de la mercancía, el transportista está obligado a revisar:*

*a) La exactitud de los datos de la carta de porte relativos al número de paquetes.*

*b) El estado aparente de la mercancía y de su embalaje.*

*2. Si el transportista no tiene medios razonables para verificar la exactitud de los datos mencionados en el párrafo 1, a), de esto mismo artículo, anotará en la carta de porte sus reservas, las cuales deben ser motivadas, Asimismo debe expresar los motivos de las reservas que hagan respecto al estado aparente de la mercancía y de su embalaje. Estas reservas no comprometen al remitente si éste no las ha aceptado expresamente en la carta de porte.*

De ello se infiere lo siguiente: Primero, que considera que el embalaje no es correcto o no está en buen estado, debe expresarlo y dejar constancia, en principio, en la carta de porte, mediante una reserva. Ahora bien, esa reserva debe ser “motivada”, en el sentido de que debe ser precisa y justificada. En mi opinión, la simple mención de “embalaje insuficiente”, podría ser considerada demasiado genérica, pero, sin duda, más vale esto que nada.

# GENERAL

## ASUNTO: FUMIGACIÓN PALETS UE



Quisiéramos saber si nos podéis ayudar con la siguiente consulta por favor:

¿Es obligatorio en Portugal utilizar pallets fumigados para paletizar una mercancía de importación, si el destino final es la exportación a España?



En principio la **fumigación entre países que pertenecen en la UE (con Suiza incluida) no es necesaria**. Si la exportación tiene como destino un **tercer país entonces se necesario el tratamiento (NIMF-15, ISPM-15 o similar) de la madera** para garantizar el paso por la aduana.

Si una empresa portuguesa recibe una mercancía de importación de un tercer país, los pallets que habrá recibido tienen que estar fumigados. Si lo ha recibido de un país UE no le habrá hecho falta la fumigación. En todo caso, si la mercancía (que ya ha entrado en la UE a través de Portugal) tiene como destino final España, tampoco le hará falta el tratamiento térmico o fumigación a los pallets.

Os paso un enlace donde podréis ver el listado de países que exigen tratamiento térmico

<https://www.mapa.gob.es/es/agricultura/temas/sanidad-vegetal/embalajes-de-madera-nimf-15/paises-que-exigen-nimf-15/>

## ASUNTO: CANAL DENUNCIA

### Consulta nº1



Agradeceré que me confirméis si nuestra empresa está obligada a tener disponible el Canal de Denuncia. Hemos recibido información contradictoria al respecto y nos gustaría asegurarnos si para nosotros es o no es obligatorio.

Actualmente nuestra plantilla es de 30 personas.



En mi opinión, el artículo 10.1.a) de la ley 2/2023 es claro. No se necesita canal de denuncia si la empresa tiene menos de 50 trabajadores.

## Consulta nº2



Les agradeceria que me aclararan una duda, una de las empresas que se dedica a proporcionar el canal denuncia nos comenta que las siguientes empresas están obligadas a tenerlo, ¿esto es correcto?

- ✓ Las que tengan más de 50 empleados.
- ✓ Las que sean Consignatarios de Buques, Armadores, Agentes Autorizados AESA, Embarcadores, Transitarios, Agentes de Aduanas que actúen como shippers, o que estén certificados como O.E.A.
- ✓ Las que sean Agentes Digitalizadores
- ✓ Las que se benefician o beneficiaron del Kit Digital
- ✓ Las que impartan cursos bonificables de la Fundación Estatal para la Formación en el Empleo (FUNDAE) antes Fundación Tripartita.
- ✓ Las que utilicen cursos bonificables de la FUNDAE y en consecuencia reciban o recibieron fondos públicos.



Lo que dice la Ley 2/2023 es lo siguiente:

**Artículo 10. Entidades obligadas del sector privado.**

1. Estarán obligadas a disponer un Sistema interno de información en los términos previstos en esta ley:

a) Las personas físicas o jurídicas del sector privado que tengan contratados cincuenta o más trabajadores.

b) Las personas jurídicas del sector privado que entren en el ámbito de aplicación de los actos de la Unión Europea en materia de servicios, productos y mercados financieros, prevención del blanqueo de capitales o de la financiación del terrorismo, seguridad del transporte y protección del medio ambiente a que se refieren las partes I.B y II del anexo de la Directiva (UE) 2019/1937, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2019, deberán disponer de un Sistema interno de información que se regulará por su normativa específica con independencia del número de trabajadores con que cuenten. En estos casos, esta ley será de aplicación en lo no regulado por su normativa específica.

Se considerarán incluidas en el párrafo anterior las personas jurídicas que, pese a no tener su domicilio en territorio nacional, desarrollen en España actividades a través de sucursales o agentes o mediante prestación de servicios sin establecimiento permanente.

c) Los partidos políticos, los sindicatos, las organizaciones empresariales y las fundaciones creadas por unos y otros, siempre que reciban o gestionen fondos públicos.

2. Las personas jurídicas del sector privado que no estén vinculadas por la obligación impuesta en el apartado 1 podrán establecer su propio Sistema interno de información, que deberá cumplir, en todo caso, los requisitos previstos en esta ley.

En principio, y tal como yo lo veo, una empresa transitaria que no tenga más de cincuenta trabajadores difícilmente estará obligada, en la medida que (es mi opinión, y siempre pueden haber excepciones), por regla general, no entra en el ámbito de aplicación de las normas a que se refieren las partes I.B y II del anexo de la Directiva (UE) 2019/1937.

**ASUNTO: GESTOR del TRANSPORTE**

Quería hacer una consulta sobre el gestor de transporte

Tenemos una empresa A Española con una Tarjeta de Transporte OT vinculada a un gestor de transporte con su certificado de competencia profesional para el transporte de mercaderías por carretera, Directivo, Empleado de la empresa 100% dado de alta en el Régimen General de la Seguridad Social y Administrador de la Sociedad

Tenemos una empresa B Española con una Tarjeta de Transporte OT vinculada también a un gestor de transporte con su certificado de competencia profesional, también directivo y empleado 100 % de esta empresa

Las dos empresas A y B son propiedad más del 50% de la empresa C Francesa

¿Puede el gestor de transporte de la empresa A, siendo también administrador de la empresa B, prestar su título de capacitación para el transporte de mercaderías en la Tarjeta de transporte de la empresa B?

¿Qué requisitos tendría que reunir para poder presentar su título de capacitación de transporte en la empresa B?

¿Puede la tarjeta de transporte de una empresa estar representada por dos gestores de transporte al mismo tiempo?



La respuesta a la consulta está en el artículo 113 del ROTT.

El artículo 113.3 del R.O.T.T. (RD 1211/1990, de 28 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres) dice que *“una misma persona podrá ejercer como gestor de transporte de distintas personas jurídicas cuando el capital de estas pertenezca en más de un cincuenta por ciento a un mismo titular, bastando en dicho supuesto con que cumpla los requisitos previstos en la letra b) del apartado 1 en una de tales personas jurídicas, si bien deberá realizar la totalidad de las funciones previstas en el artículo 112 en cada una de ellas”*. Por tanto,

La letra b) del apartado 1 del artículo 113 exige al gestor de una empresa (persona jurídica) tener la condición de socio con participación en el capital social igual o superior al 15% y alta en el Régimen de la Seguridad Social que corresponda o bien, se exige que el gestor esté contratado laboralmente por la empresa y dado de alta en el Régimen General de la Seguridad Social a tiempo completo en un grupo de cotización no inferior al que corresponda a los jefes administrativos y de taller.

Por lo que hace a la segunda parte de la consulta, es decir, si una empresa puede contar con más de un gestor de transporte, debo decirles que, hasta donde yo sé, no hay nada en la Ley que lo impida. Ahora bien, desconozco que si las aplicaciones informáticas de la Administración permiten designar a varios gestores de transporte o si necesariamente sólo se pueda designar a una persona.



Me podría confirmar, por favor, que nuestro Director, que es el gestor de transporte de nuestra tarjeta de transporte, que es administrador de esta Sociedad, que es en un 85 % propiedad de XXX (en Francia) puede ser gestor de transporte de otras dos empresas en Madrid y en Irún, siendo estas empresas propiedad ambas en un 50 % de la empresa XXX (en Francia). Nuestro Director General y gestor de transporte es Administrador de las otras dos sociedades en Madrid y en Irún, pero no es empleado ni cobra de estas otras dos empresas.

Quedo a la espera de sus noticias.



A la vista de lo que dicen los artículos 113.3 y 113.1.b) de la LOTT, yo entiendo que sí puede.

**ASUNTO: HOJA de RECLAMACIONES**

Hemos tenido una ligera discusión con un importador y nos ha solicitado la “hoja de reclamaciones” para quejarse.

Nosotros no disponemos de hoja de reclamaciones.

¿Estamos obligados a tener tal “hoja de reclamaciones “?



En principio, todos los empresarios están obligados a disponer de un libro de reclamaciones. Así lo dispone el Código de Consumo de Catalunya. Ahora bien, ese libro está a disposición de los consumidores y usuarios. Si el cliente no es un consumidor o usuario (y se entiende por consumidor y usuario aquella persona que es destinataria final de un servicio o bien, de forma que ni lo revende ni lo integra en un proceso de producción) entonces no tiene derecho a usar el libro de reclamaciones. Puede canalizar su queja a través de cualquier otro modo.

**ASUNTO: CONTABILIZACIÓN SUPLIDOS PAGOS AGENCIA TRIBUTARIA**

Hace días que tenemos una cuestión interna sobre la que estamos sopesando varias opciones de cómo debemos hacerlo. Quizás desde ATEIA podéis ayudarnos con la siguiente cuestión:

¿Cuál es la forma correcta de contabilizar los suplidos que pagamos directamente a la Agencia Tributaria y luego repercutimos a nuestros clientes? Normalmente siempre que registramos gastos que luego facturamos tenemos una factura de soporte, pero en este caso no la tenemos.



Mis conocimientos en materia de contabilidad son limitados y, por tanto, no puedo pronunciarme al respecto con criterio suficiente. No obstante, realizando una búsqueda, he encontrado la siguiente web que me parece muy explicativa (aunque no puedo garantizar que lo que se indica sea correcto al 100%)

<https://www.sdelsol.com/glosario/suplidos/#:~:text=Los%20suplidos%20son%20cantidades%20de,sencillamente%20es%20un%20pago%2Fcobro.>

Es cierto que en esa página web se refiere a suplidos pagados que genera factura y no parece ser ese el caso que más les interesa. No obstante, si bien es verdad que los pagos a la AEAT (que me imagino que son derivados de importaciones) no generan “factura”, lo que es evidente es que se genera una liquidación a cargo del cliente que debería (a mi juicio) poder ser usada en los mismos términos que una factura. En cualquier caso, insisto, la contabilidad no es mi especialidad.

# NORMATIVA

## Ley 13/ 2021

### SANCIONES ADMINISTRATIVAS por INCUMPLIMIENTO de LIMITE MÁXIMO de PAGO

A título recordatorio, se mencionaron los informes jurídicos remitidos a las empresas asociadas y que siguen a continuación:

- Nota de la Asesoría Jurídica ATEIA OLTRA Barcelona sobre la Ley 13/2021, elaborada por Josep M. Vicens, Secretario y Asesor jurídico de la Asociación

[\*Circular JUR. 06/21 \(04.10.21\)\*](#)

- Informe Jurídico respecto a las sanciones administrativas pro demora en el pago del precio de los transportes de mercancías por carretera, elaborado por Manuel M.Vicens, Secretario General y Asesor Jurídico de FETEIA\_OLTRA

[\*Circular JUR. 02/22 \(16.05.22\)\*](#)

- Nota de la Asesoría Jurídica ATEIA OLTRA Barcelona sobre las sanciones administrativas por incumplimiento de plazo máximo de pago

[\*Circular JUR. 10/23 \(24.06.23\)\*](#)

## LEGISLACIÓN NACIONAL E INTERNACIONAL APLICABLE A CADA MEDIO DE TRANSPORTE

### Transporte terrestre por carretera.

El contrato de transporte terrestre nacional de mercancías está regulado por la Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del contrato de transporte terrestre de mercancías. Una versión consolidada puede encontrarse en el siguiente enlace al Boletín Oficial del Estado.

<https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-2009-18004>

La contratación de transporte internacional de mercancías por carretera está regulada en el llamado Convenio relativo al contrato de transporte internacional de mercancías por carretera (CMR), hecho en Ginebra el 19 de mayo de 1956 (y subsidiariamente en la normativa nacional). No existe publicada de forma oficial una versión consolidada del Convenio. La versión original está disponible en el siguiente enlace al Boletín Oficial del Estado:

<https://www.boe.es/boe/dias/1974/05/07/pdfs/A09338-09344.pdf>



Desde 1974, fecha de adhesión de España, el Convenio CMR ha sufrido dos modificaciones: Protocolo correspondiente al Convenio relativo al contrato de transporte internacional de mercancías por carretera (CMR), hecho en Ginebra el 5 de julio de 1978 (por el que pasan a cifrarse los límites indemnizatorios en DEG). El Protocolo en su versión oficial se encuentra accesible a través del siguiente enlace al Boletín Oficial del Estado

<https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-1982-33602>

Protocolo Adicional al Convenio relativo al contrato de transporte internacional de mercancías por carretera (CMR) relativo a la carta de porte electrónica, accesible a través del siguiente enlace al Boletín Oficial del Estado.

<https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-2011-10283>.

Existen, además, las llamadas condiciones generales de contratación aprobadas por la Orden FOM/1882/2012, de 1 de agosto, por la que se aprueban las condiciones generales de contratación de los transportes de mercancías por carretera. Una versión consolidada pueden verla en este enlace:

<https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-2012-11324>

### **Transporte por ferrocarril.**

El contrato de transporte por ferrocarril en el ámbito nacional está regulado por la Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del contrato de transporte terrestre de mercancías. Una versión consolidada puede encontrarse en el siguiente enlace al Boletín Oficial del Estado.

<https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-2009-18004>

El transporte internacional de mercancías por ferrocarril está regulado COTIF-CIM de 9 de mayo de 1980 y subsidiariamente en la normativa nacional. Una versión actualizada a 2006 está disponible en el siguiente enlace al Boletín Oficial del Estado, como resultado de la actualización operada por el Protocolo de Vilna de 3 de junio de 2006.

<https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-2006-11199>

### **Transporte aéreo.**

El transporte aéreo nacional de mercancías está regulado en la Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre Navegación Aérea. Una versión consolidada puede encontrarse en el siguiente enlace al Boletín Oficial del Estado.

<https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-1960-10905>

El transporte aéreo internacional está sujeto (en la gran mayoría de los casos) al para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional, hecho en Montreal el 28 de mayo de 1999 y en lo no previsto o regulado, también por el derecho interno. La versión oficial del Convenio se encuentra accesible a través del siguiente enlace al Boletín Oficial del Estado.

<https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-2004-9347>

Los límites de responsabilidad fueron modificados por la Enmienda a los artículos 21 y 22 del Convenio para la unificación de ciertas reglas para el Transporte Aéreo Internacional, hecho en Montreal el 28 de mayo de 1999.

[https://www.boe.es/diario\\_boe/txt.php?id=BOE-A-2020-7939](https://www.boe.es/diario_boe/txt.php?id=BOE-A-2020-7939)

### **Transporte marítimo.**

El contrato de fletamento (para el transporte nacional o para el no sometido a ningún convenio) así como otros contratos conexos con el transporte marítimo (estiba, manipulación portuaria) están regulados Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima. Una versión consolidada de la Ley puede encontrarse en el siguiente enlace al Boletín Oficial del Estado.

<https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-2014-7877>

El transporte internacional de mercancías bajo conocimiento de embarque se encuentra regulado en la mayoría de las ocasiones (sin perjuicio, por tanto, de las normas de conflicto), en el Convenio de Bruselas de 25 de agosto de 1924. La versión oficial ratificada por España se encuentra en la Gaceta de Madrid de 31 de julio de 1930, accesible en los Archivos Históricos del Boletín Oficial Estado mediante este enlace:

<https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1930/212/A00724-00728.pdf>

El Convenio ha sido modificado en dos ocasiones. España ratificó el Protocolo de 21 de diciembre de 1979, que modifica el Convenio Internacional para la unificación de ciertas reglas en materia de conocimientos de embarque de 25 de agosto de 1924), enmendado por el Protocolo de 23 de febrero de 1968. Dicho Protocolo se encuentra accesible a través del siguiente enlace al Boletín Oficial del Estado.

[https://www.boe.es/diario\\_boe/txt.php?id=BOE-A-1984-3645# analisis](https://www.boe.es/diario_boe/txt.php?id=BOE-A-1984-3645# analisis)

### COMPILACIÓN CONSULTAS JURIDICAS 2023

Documento elaborado por la Secretaría de ATEIA-OLTRA Barcelona

Ed. Enero 2024

#### ATEIA-OLTRA BARCELONA

Vía Laietana, 32-34, 2º piso

08003 Barcelona

T. (+34) 933 150 903

[www.bcn.ateia.com](http://www.bcn.ateia.com)

[ateia@bcn.ateia.com](mailto:ateia@bcn.ateia.com)