

# MEDIDAS DE URGENCIA EN EL ÁMBITO DEL CONTRATO DE TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA \*

Francisco Javier Arias Varona

Profesor Titular (acred. Catedrático) de Derecho Mercantil  
Universidad Rey Juan Carlos

Andrés Recalde Castells

Catedrático de Derecho Mercantil  
Universidad Autónoma de Madrid

## RESUMEN

*El reciente crecimiento de los precios del combustible ha dado lugar a una enorme crisis en el sector del transporte, que ha tenido, incluso, graves consecuencias sociales. El Gobierno ha reaccionado con diversas medidas, entre las que se encuentra el Real Decreto-ley 3/2022, de 1 de marzo, que, entre otras reformas, ha modificado la Ley de Contrato de Transporte Terrestre de Mercancías. En concreto, cambia el régimen de la carga y descarga en relación con los requisitos que debe cumplir el acuerdo por el que las operaciones de carga y descarga son de competencia del porteador, sustituyendo la regla natural de la ley que las atribuye al cargador. También se modifica la norma de la ley que regula la posibilidad de una revisión del precio del transporte como consecuencia del aumento o reducción del precio del combustible, que se convierte en imperativa y que ya no permite su derogación por las partes. En fin, se prevé igualmente la futura adopción de un Código de Buenas Prácticas.*

*La reforma está claramente destinada a la protección de los porteadores, que se identifican como los principales afectados por la crisis. No obstante, en ocasiones la premura de la reforma abre dudas y dificultades interpretativas, en particular respecto de las consecuencias de incumplir los nuevos condicionamientos aplicables al pacto por el que la ejecución de la carga y descarga se asigna al porteador. Otras veces, la falta de una adecuada atención a las consecuencias de alguna de las nuevas medidas puede causar un daño directo al sector de los cargadores, que se ven obligados a soportar plenamente el incremento del precio del combustible, incluso cuando este precio no se ha materializado porque las ayudas reducen dicho precio.*

**Palabras clave:** contrato de transporte de mercancías, obligaciones del cargador, carga y descarga, incremento del precio del combustible, modificación del precio del transporte, códigos de buenas prácticas.

---

\* Fecha de recepción del trabajo: 8/5/2022. Fecha de aceptación del trabajo: 21/5/2022.

**SUMARIO:** I. INTRODUCCIÓN.—II. MODIFICACIONES DEL RÉGIMEN APLICABLE A LA CARGA Y DESCARGA Y A LA ESTIBA Y DESESTIBA (ART. 20.1 LCTTM): 1. Significado general del régimen de las operaciones de carga y descarga. 2. El contenido de la reforma: 2.1. Reglas generales sobre la carga y la descarga. 2.2. Reglas particulares sobre la participación de los conductores en la carga y la descarga. 2.3. Disposiciones en materia de estiba y desestiba.—III. MODIFICACIONES CON RELACIÓN A LA REVISIÓN DEL PRECIO DEL TRANSPORTE POR VARIACIONES EN EL PRECIO DEL COMBUSTIBLE: 1. Modificación del régimen de adaptación del precio en función de las modificaciones en el precio del combustible. 2. Carácter imperativo del nuevo régimen.—IV. PREVISIÓN DE UN FUTURO «CÓDIGO DE BUENAS PRÁCTICAS MERCANTILES EN LA CONTRATACIÓN DEL TRANSPORTE TERRESTRE DE MERCANCÍAS».—V. CONCLUSIONES.—VI. BIBLIOGRAFÍA.

## Urgent measures in the legislation on the contract for the carriage of goods by road

### ABSTRACT

*The recent increase of fuel prices has led to a huge crisis in the transport sector, which has had even social consequences. The government has implemented several measures, among which the Royal Decree-Law 3/2022, of March 1 has amended the Law on Contracts of Carriage of Goods by Road. The amendment alters the requirements to be met by the agreement whereby loading and unloading operations are the responsibility of the carrier, replacing the natural rule of law that attributes them to the shipper. The rule of the Law regulating the possibility of a revision of the price of transport because of the increase or reduction of the price of fuel is also amended, no longer allowing its derogation by the parties. Finally, the future adoption of a Code of Good Practice is also envisaged.*

*The amendment is clearly aimed at protecting carriers' sector, identified as those mainly affected by the crisis. However, it comes with relevant interpretative problems, in particular with regard to the consequences of non-compliance with the new conditions applicable to the agreement whereby loading and unloading are assigned to the carrier. In addition, the lack of adequate attention to the consequences of some of the new measures referred to the revision of price transport can cause direct damage to the shippers' sector, who are forced to fully bear the increase in the price of fuel, even when this price has not materialized because the aids reduce this price.*

**Keywords:** contract of carriage of good, land transport, shipper's duties, load and unload of goods in the vehicle, increase of fuel prizes, revision of transport prizes, code of good practice.

**SUMMARY:** I. INTRODUCTION.—II. AMENDMENTS TO THE APPLICABLE RULES TO LOADING AND UNLOADING AND STOWAGE AND UNSTOWAGE (ART. 20.1 LCTTM): 1. General considerations on loading and unloading. 2. The amendment: 2.1. General rules on loading and unloading. 2.2. Specific rules on the participation of drivers in loading and unloading. 2.3. Provisions on stowage and unstowage.—III. AMENDMENTS IN RELATION TO THE REVISION OF THE PRICE OF THE TRANSPORT AS A CONSEQUENCE OF VARIATIONS IN THE PRICE OF FUEL: 1. Amendment of the rules to automatically adjust the price to the variations in the price of fuel. 2. Mandatory nature of the new rules.—IV. THE ENVISAGED FUTURE «CODE OF GOOD COMMERCIAL PRACTICE IN THE CARRIAGE OF GOODS BY ROAD».—V. CONCLUSIONS.—VI. BIBLIOGRAPHY.