



Universidad
Zaragoza

Trabajo Fin de Grado

Título del trabajo: El régimen de responsabilidad del
transportista en el transporte terrestre de mercancías

Autor:

Cristian Salas Morales

Director/a:

M^a Mercedes Zubiri de Salinas

Centro docente:

Facultad de Derecho

Curso:

2013/2014

ÍNDICE	2
ABREVIATURAS	5
I. INTRODUCCIÓN	6
1. Cuestión tratada en el Trabajo de Fin de Grado.....	6
2. Razón de la elección del tema y justificación de su interés.....	6
3. Metodología seguida en el trabajo.....	7
II. NORMATIVA APLICABLE	8
1. Normativa Nacional.....	8
1.1 Ley 16/1987, de 30 de julio (LOTT).....	8
1.2 RD 1211/1990, de 28 de septiembre.....	11
1.3 Ley 15/2009, de 11 de noviembre.....	12
1.4 Orden FOM/1882/2012, de 1 de agosto.....	17
2. Normativa internacional.....	18
2.1 Convenio de transporte internacional de mercancías por carretera (CMR).....	18
III. RÉGIMEN DE RESPONSABILIDAD DEL PORTEADOR	20
1. Fundamento de la responsabilidad.....	23
2. Sistema de responsabilidad.....	25
IV. SUPUESTOS Y ALCANCE TEMPORAL DE LA RESPONSABILIDAD	27
1. Supuestos de responsabilidad.....	27
1.1 Pérdida de las mercancías.....	27
1.2 Avería en las mercancías.....	30

1.3 Retraso en la entrega de las mercancías.....	31
2. Alcance temporal de la responsabilidad.....	33
V. CAUSAS DE EXONERACIÓN.....	38
1. Causas no privilegiadas u ordinarias.....	39
1.1 Culpa del cargador y/o destinatario.....	40
1.2 Instrucciones del cargador y/o destinatario.....	42
1.3 Vicio propio de las mercancías.....	43
1.4 Circunstancias inevitables por el porteador.....	44
2. Causas privilegiadas.....	49
2.1 Empleo de vehículos descubiertos y no entoldados.....	49
2.2 Ausencia o deficiencia en el embalaje.....	51
2.3 Carga, estiba, desestiba o descarga no realizadas por el porteador.....	52
2.4 Naturaleza de las mercancías.....	53
2.5 Deficiente identificación o señalización de bultos.....	54
2.6 Otras presunciones de exoneración.....	56
A) Transporte de animales vivos.....	56
B) Transporte con vehículos especialmente acondicionados.....	58
3. Quiebra de la presunción exoneratoria y concurrencia de culpas.....	60
VI. INDEMNIZACIÓN: CUANTÍA Y LIMITE DE RESPONSABILIDAD.....	61
1. Presupuesto.....	61

2. Valoración del daño y cuantificación de la suma indemnizatoria.....	62
2.1 Indemnización por pérdida.....	62
2.2 Indemnización por avería.....	64
2.3 Indemnización por retraso.....	65
3. Limitación legal de la suma indemnizatoria.....	66
3.1 Límite máximo en caso de pérdida o avería.....	66
3.2 Límite máximo en caso de retraso en la entrega.....	67
3.3 Límite máximo en caso de concurrencia de distintos supuestos.....	68
4. Excepciones a la limitación legal de la suma indemnizatoria.....	69
VII. PÉRDIDA DEL BENEFICIO DE LIMITACIÓN.....	70
1. Presupuestos.....	70
1.1 Dolo o infracción voluntaria y consciente del deber jurídico asumido.....	70
1.2 Realización del acto por el porteador o sus auxiliares.....	71
1.3 Relación de causalidad entre el acto y el daño sufrido.....	72
VIII. CONCLUSIONES.....	73
IX. BIBLIOGRAFÍA.....	75

ABREVIATURAS

art.	=	artículo
arts.	=	artículos
BOE	=	Boletín Oficial del Estado
CC	=	Código Civil
Ccom	=	Código de Comercio
CIM	=	Reglas Uniformes CIM/1999
CMR	=	Convenio de transporte internacional de mercancías por carretera
DA	=	Disposición Adicional
DR	=	Disposición Derogatoria
DF	=	Disposición Final
IPREM	=	Indicador Público de Renta de Efectos Múltiples
kg	=	kilogramo
LCTTM	=	Ley 15/2009, de 11 de noviembre
LOTT	=	Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres
LPGE	=	Ley Presupuestos Generales del Estado
OM	=	Orden Ministerial
ROTT	=	Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre
SAP	=	Sentencia Audiencia Provincial
Secc.	=	Sección
ss.	=	siguientes
STS	=	Sentencia Tribunal Supremo
vid.	=	véase

INTRODUCCION

1. Cuestión tratada en el Trabajo de Fin de Grado

El presente trabajo de Fin de Grado está centrado en una parte del Derecho mercantil, que no es otra que la relativa a las obligaciones y contratos.

De entre el abanico de contratos regulados por el Derecho mercantil, he decidido tomar como referencia el contrato de transporte terrestre de mercancías, el cual viene regulado fundamentalmente por la Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del contrato de transporte terrestre de mercancías.

El problema es que el contenido de la referida normativa es tan extenso, que impide llevar a cabo un análisis exhaustivo de la misma.

Por lo tanto, ante la elevada cantidad de cuestiones tratadas en la LCTTM, he decidido apostar por uno de los temas que, desde mi punto de vista, constituye el núcleo del contrato de transporte terrestre de mercancías.

Este tema es el relativo al régimen de responsabilidad del transportista en el transporte terrestre de mercancías.

2. Razón de la elección del tema y justificación de su interés

La razón de optar por este tema radica en que, en España, el transporte es uno de los sectores estratégicos desde el punto de vista económico y social.

Tal es esta relevancia que ha sido capaz de influir positivamente en el desarrollo de otros sectores como son la industria, el comercio y el turismo.

En este punto hay que destacar los dos factores que han contribuido a potenciar dicha relevancia:

- la globalización, que ha convertido al transporte en una industria estratégica integrada en una economía mundializada.
- la posición estratégica de nuestro país, que ha impulsado la actividad de un sector que continúa en alza a pesar de la crisis.

La mejor manera de refrendar la importancia de este sector es mediante la referencia a datos estadísticos.

El sector del transporte en España representa en estos momentos, según datos del INE, en torno al 5,5% del PIB español.

A esto hay que añadir, que se trata de un sector que, a día de hoy, da empleo a más de 850.000 personas.

Todos estos datos no hacen más que refrendar la importancia de un sector, que ha sabido sobreponerse a la crisis económica sufrida por nuestro país.

Lo último que quedaría por destacar es el motivo que me ha llevado a optar, dentro del derecho del transporte, por el transporte terrestre de mercancías.

La razón básica de esta elección es que, el transporte terrestre de mercancías es con diferencia el subsector más relevante (concentra aproximadamente el 57% del VAB del sector transportes).

Por ello, estimo oportuno llevar a cabo un análisis pormenorizado del régimen de responsabilidad del transportista, ya que esta materia constituye el núcleo duro y la *ratio essendi* del contrato de transporte terrestre de mercancías.

3. Metodología seguida en el trabajo

En cuanto a la metodología a seguir para la redacción del presente trabajo, debo decir que la fuente primordial que he tomado como referencia ha sido la LCTTM.

Este texto normativo me ha servido para focalizar el radio de estudio de la materia y para estructurar y diseñar el esqueleto del trabajo.

Una vez centrado el objeto y estructurado el trabajo, el siguiente paso fue buscar toda la bibliografía existente sobre el régimen de responsabilidad del porteador en el transporte terrestre de mercancías.

Cuando ya disponía de toda la bibliografía necesaria, me dediqué a leerla con el fin de comprobar los diferentes puntos de vista desde los que los autores trataban el tema de la responsabilidad del porteador.

Una vez leída toda la bibliografía, seleccioné todas aquellas opiniones doctrinales relevantes con el objetivo de posteriormente incorporarlas al trabajo.

La siguiente tarea a realizar tuvo que ver con la recopilación de jurisprudencia, tanto del TS como de las Audiencias provinciales, con la intención de ver la posición que tomaban con respecto a alguno de los supuestos sobre los que no tenía claro su contenido.

Una vez recopiladas las referidas sentencias, el siguiente paso fue, tomando como base la LCTTM, ir agrupando todas las citas obtenidas de las obras doctrinales y la jurisprudencia.

Cuando ya tuve todo agrupado me dispuse a elaborar el índice del trabajo, para lo que me volví a servir de la LCTTM.

Finalmente una vez redactado el índice, comencé con la elaboración del presente trabajo, tomando como referencia la LCTTM e incorporando todas aquellas citas y jurisprudencia, en aquellos supuestos que necesitaban una matización doctrinal.

II. NORMATIVA APLICABLE

El objeto de este primer epígrafe es presentar el cuerpo normativo aplicable, sobre el cual va a pivotar la exposición del presente Trabajo de Fin de Grado.

La estructura de este primer punto parte de un tratamiento por separado de la normativa aplicable, distinguiendo entre normativa interna de nuestro país y normativa internacional.

La razón de este tratamiento tiene un doble fundamento: por un lado, desarrollar el cuerpo normativo que ha influido en la regulación del transporte terrestre de mercancías, haciendo especial hincapié en el tema de la responsabilidad del transportista; y por otro, remarcar el papel jugado por la normativa internacional, como punto de partida de la gran mayoría de la normativa de producción interna, en materia de transporte (especialmente en lo referente a la LCTTM).

Una vez fijada la metodología a emplear, en el presente epígrafe, me dispongo a desarrollar punto por punto el contenido del mismo.

1. Normativa Nacional

En este primer apartado nos vamos a encontrar con una selección legislativa de corte nacional, en materia de transporte terrestre de mercancías, que aparece ordenada cronológicamente.

La razón de apostar por este criterio organizativo no es otra que mostrar los grandes avances, a los que se ha visto sometido el transporte en estos últimos años.

1.1 Ley 16/1987 de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres

Hablar de este texto normativo es hablar del punto de anclaje, a partir del cual se ha ido desarrollando todo el entramado normativo, llamado a regular el transporte terrestre de mercancías.

Si nos fijamos en la Exposición de Motivos de la referida ley, podemos observar que nos encontramos frente a una ley que, según la citada Exposición, parte «de un sistema flexible en el que tienen cabida las diferentes situaciones fácticas, que, como mínimo a medio plazo, puedan presentarse, realiza una derogación expresa de todas las normas con rango de Ley formal, reguladoras del transporte por carretera y por ferrocarril, y prevé que en el momento de entrada en vigor de sus reglamentos generales queden, asimismo, derogadas el resto de las normas reguladoras de las citadas materias, excepto las que expresamente se declaren vigentes».

Con base en el fragmento extraído, se pueden entresacar los caracteres que definen a la LOTT.

El primer lugar, tenemos el carácter novedoso de la misma, pues se trata de una ley que, en su afán de ordenar el transporte terrestre, abandona la mayoría de la normativa que, hasta el momento de su promulgación, se había encargado de regular el transporte terrestre en nuestro país.

En segundo lugar, nos encontramos con la flexibilidad de la referida ley, la cual se traduce en una amplitud de su marco conceptual.

Esta flexibilidad, sin lugar a dudas, ha contribuido a la conservación de la misma aunque no en puridad, ya que ha sido sometida a una serie de reformas, a las cuales se hará referencia con posterioridad.

Por tanto, podemos concluir que es la combinación de ambos caracteres, la que ha permitido no solo que esta ley se haya convertido en el núcleo normativo, a partir de la cual se ha ido legislando en materia de transporte terrestre, sino que también ha posibilitado que este texto normativo se mantenga como referencia normativa, en lo que a ordenación del transporte terrestre se refiere.

Una vez presentados y analizados los caracteres definatorios de la LOTT, se hace necesario destacar las reformas más relevantes a las que se ha visto sometido dicho texto normativo.

A través del comentario de estas reformas normativas sufridas por la LOTT, lo que se busca es reflejar cuál es el estado legislativo actual de la comentada ley.

Dentro del elenco de reformas sufridas por la LOTT cabe destacar, por encima del resto, a dos de ellas.

La primera de ellas viene de la mano de Ley 29/2003, de 8 de octubre, sobre mejora de las condiciones de competencia y seguridad en el mercado de transporte por carretera, por la que se modifica, parcialmente, la LOTT.

De entre todos los preceptos que quedan reformados por el referido cuerpo normativo, hay que destacar, a efectos del presente trabajo, uno de ellos. Este art. no es otro que el 23 y más concretamente su párrafo primero.

Este precepto lo que está haciendo es fijar un límite máximo a la indemnización que le correspondería abonar al porteador, en caso de incurrir en cualquiera de los tres supuestos generadores de la responsabilidad del mismo (pérdida, avería o retraso).

No obstante, y adelantándonos a lo que se explicará en epígrafes posteriores, hay que decir que estos límites fijados en 4,5 euros por kilogramo para el caso de pérdida o avería, y del precio del transporte para el caso del retraso, van a quedar desplazados por los límites máximos contemplados en el art. 57 de la LCTTM.

La segunda de las reformas de la LOTT se lleva a cabo a través de la Ley 9/2013, de 4 de julio, por la que se modifica la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres y la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea.

Esta ley va a traer consigo una amplísima reforma de la LOTT, de la cual es preciso remarcar dos aspectos, que van a incidir de lleno en el ámbito de la contratación.

En primer lugar, nos encontramos con que una de las reformas queda incorporada al texto normativo, a través de su Disposición adicional sexta que establece que «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».

Por tanto, estamos frente a la inclusión de una acción directa con un radio de alcance bastante amplio, que de alguna manera viene a fortalecer la seguridad jurídica del transportista efectivo, quien va a contar más probabilidades de obtener el precio del transporte, que el intermediario que lo contrató le adeuda por el porte realizado y no cobrado.

La segunda de las reformas tiene por objeto la redefinición de las actividades auxiliares y complementarias del transporte y la inclusión de la categoría de operador logístico, la cual no había encontrado todavía acomodo en la LOTT.

Esta reforma, motivada por la necesidad de adaptarse a las nuevas condiciones del mercado del transporte, implica la modificación de los arts. 119 a 123 de la LOTT y la supresión de los arts. 125 y 126, que hasta ese momento se encargaban de definir la actividad de almacenistas – distribuidores y transitarios, y que ahora con la reforma quedan vacíos de contenido.

1.2 Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de Ordenación de los Transportes Terrestres

Para encontrar la ratio *essendi* de este Reglamento debemos acudir a la Exposición de Motivos del mismo y más concretamente a su párrafo tercero.

Si llevamos a cabo una interpretación del extracto tomado de la Exposición de Motivos del ROTT, podemos llegar a la conclusión de que dos son las funciones encomendadas a este Reglamento: por un lado, llevar a cabo un desarrollo de la inmensa mayoría de los preceptos contenidos en la LOTT, con la misión de permitir la ejecución de la citada ley y por otro, la ampliación y precisión de determinados conceptos, que en la LOTT no aparecían del todo claros.

Al igual que ocurre con la LOTT, el ROTT ha sido sometido a una serie de reformas, de entre las que cabe destacar la llevada a cabo a través del Real Decreto 1225/2006, de 27 de octubre, por el que se modifica el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, aprobado por Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre.

De entre todos los artículos reformados por el referido Real Decreto, es conveniente traer a colación el art. 3.1, el cual no es más que una transcripción del ya comentado art. 23.1 LOTT.

En esta ocasión, nos encontramos con que lo dispuesto para el art. 23 LOTT es también de aplicación al referido precepto del ROTT, es decir los límites máximos, fijados por ambos preceptos, acaban sucumbiendo ante los topes máximos recogidos en el articulado de la Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del contrato de transporte terrestre de mercancías (*vid.* art. 57 LCTTM).

Por último, en cuanto a futuras reformas del ROTT, hay que decir que la Disposición final primera de la Ley 9/2013, de 4 de julio, por la que se modifica la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres y la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea, establece que «En el plazo de dos años, contados desde la entrada en vigor de esta ley, el Gobierno adaptará el referido reglamento (ROTT) a las modificaciones introducidas en el contenido de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres».

Por tanto, a través de esta disposición, lo que se está haciendo es conceder al Gobierno un plazo de dos años, para que reforme el ROTT, con el objetivo de adecuarlo a las últimas reformas sufridas por la LOTT.

Una vez analizados los dos textos normativos de naturaleza jurídico pública, que sirven de sustento a toda la materia relativa al transporte terrestre, nos adentramos en el estudio del cuerpo normativo que mayor influencia va a tener en la redacción del presente trabajo.

Esta normativa no es otra que la Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del contrato de transporte terrestre de mercancías.

1.3 Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del contrato de transporte terrestre de mercancías.

La manera más óptima de poder acercarnos a la relevancia normativa, que trajo consigo la promulgación de la LCTTM, implica acudir al Preámbulo de la misma.

Si tomamos como referencia el primer párrafo del referido Preámbulo, podemos ver que la promulgación del referido texto normativo persigue una doble finalidad: por un lado, «actualizar el régimen jurídico del contrato de transporte terrestre de mercancías, tanto por lo que se refiere al transporte por carretera como por ferrocarril», mediante la derogación del Título VII del Ccom de 1885 (arts. 349 a 379, dedicados a regular el contrato de transporte), el cual había contado con una escasa aplicación dado que «no estaba en condiciones de dar respuesta a las muy cambiantes necesidades del transporte actual»; y por otro, dar coherencia

al derecho contractual del transporte, de producción estatal, que había surgido frente a la inoperancia mostrada por el Ccom en materia contractual.

Dentro de todas esas normas de corte estatal, que dejan aparcada la aplicación del Ccom, el propio preámbulo destaca de manera relevante la Orden del Ministerio de Fomento de 25 de abril de 1997, por la que se establecen las Condiciones Generales de Contratación de los Transportes de Mercancías por Carretera.

Sobre esta OM hay que decir que, actualmente se encuentra derogada por la Orden FOM/1882/2012, de 1 agosto, por la que se aprueban las condiciones generales de contratación de los transportes de mercancías por carretera, la cual será objeto de estudio del siguiente apartado.

En conclusión, nos encontramos frente a una ley que, además de renovar una normativa en materia contractual totalmente anquilosada, se erige en la pieza normativa base llamada a regular el contrato de transporte terrestre de mercancías.

En cuanto al contenido de la LCTTM, el legislador se encarga de dejar muy claro, en el preámbulo de la misma, la fuerte influencia que sobre la LCTTM han ejercido el CMR y las CIM.

Del conjunto de materias que se han visto influenciadas por el CMR, es preciso, a efectos didácticos, destacar la influencia ejercida en materia de responsabilidad del porteador.

Y es que el propio Preámbulo, en su punto tercero, establece lo siguiente: «una vez más, la influencia de los textos internacionales, fundamentalmente del CMR, se deja sentir muy profundamente en los preceptos dedicados a la responsabilidad del porteador por pérdidas, averías o retraso».

La consecuencia inmediata de esta fuerte influencia es que la LCTTM, a la hora de regular tanto los supuestos de responsabilidad del porteador como las causas exoneratorias de la misma, transcribe con toda confianza, lo que sobre la materia dispone el propio CMR, ya que se entiende que, en materia de responsabilidad, son escasas las diferencias existentes entre el ámbito nacional y el internacional.

En este punto, hay que destacar que la razón que motivó la marcada influencia del CMR, en la elaboración de la LCTTM, radica en que una de las finalidades básicas de la reforma fue,

precisamente, alinear el Derecho del contrato de transporte terrestre español con el Derecho del transporte internacional, básicamente, como se decía, al Convenio de transporte internacional de mercancías por carretera, aunque no existía, como tal, obligación de incorporarlo¹.

A pesar de ello, como se puede observar en el propio Preámbulo, no se lleva a cabo una simple copia del CMR, sino que también se incorporan soluciones propias de nuestra tradición legislativa.

En lo referente a la estructura, hay que decir que nos encontramos frente a un cuerpo normativo que consta de 79 preceptos, seis DA, una única DT, una única DR y cinco DF.

De entre todo el articulado que compone la LCTTM, nos interesa resaltar de una manera destacada el Capítulo V (arts. 46 y ss.), el cual versa sobre el régimen de responsabilidad del transportista en el transporte terrestre de mercancías, ya que el contenido del mismo va a ir siendo desgranado poco a poco en los restantes epígrafes.

Una vez terminada la exposición sobre la relevancia jurídica, contenido y estructura de la LCTTM, se hace preciso llevar a cabo una concreción del objeto, que permite la aplicación de la presente ley.

Para dar respuesta a esa cuestión debemos acudir al art. 1 de la LCTTM, el cual establece que «El objeto de la presente ley es la regulación del contrato de transporte terrestre de mercancías realizado por medios mecánicos con capacidad de tracción propia».

Indudablemente este precepto nos lleva a preguntarnos qué se entiende por contrato de transporte de mercancías.

Esta definición, que aparece recogida en los arts. 1 y 2 LCTTM y apartado 1.1 Orden FOM 1882/2012, es la siguiente: «contrato por el que el porteador se obliga frente al cargador, a cambio de un precio, a trasladar incólumes mercancías de un lugar a otro y ponerlas a disposición de la persona designada en el contrato mediante medios mecánicos con capacidad de tracción propia».

Como ya se ha indicado anteriormente, el Preámbulo de la LCTTM indica que ésta nace con la intención de ser aplicada, tanto al transporte por carretera como al transporte por ferrocarril.

¹ MARTINEZ SANZ, F., « Transporte de Mercancías por Carretera (II) Transporte Interno», en *Manual de Derecho del Transporte*, Martínez Sanz et al. (dir.), Marcial Pons, Madrid, 2010, p. 169.

Esta afirmación debe ser matizada, ya que existen una serie de supuestos que continúan sujetos a la normativa contenida en la LCTTM, por carecer de una legislación especial que los contemple, pero que no constituyen transportes terrestres de mercancías.

Los supuestos que todavía aparecen contemplados en la LCTTM son los siguientes:

En primer lugar, nos encontramos con el transporte fluvial, el cual, según la DA Primera de la LCTTM, queda sometido a la referida ley en tanto no se regule por ley especial.

En segundo lugar, aparece el transporte de mercancías llevado a cabo con ocasión de un transporte de viajeros. Dicho transporte será regulado por las normas contenidas en la LCTTM, tal y como indica su DA Segunda.

En tercer lugar, debemos señalar al transporte postal que recibe un tratamiento, por parte de la LCTTM, totalmente distinto al de los supuestos anteriores.

En este caso, lo que está haciendo la LCTTM es ,por un lado, otorgar primacía, en materia de transporte postal, a la Ley 24/1998, de 13 de julio, del Servicio Postal Universal y de Liberalización de los Servicios Postales y por otro, declarar el carácter subsidiario de su normativa en esta disciplina.

Por último, nos encontramos con el transporte realizado con bicicleta, el cual, al igual que los dos primeros casos, queda sometido a la LCTTM en cuanto no se dicten normas especiales que lo regulen (*vid.* DA Quinta LCTTM).

Despejado el objeto de aplicación de la LCTTM, lo siguiente que toca abordar es el tema del régimen jurídico del contrato de transporte terrestre de mercancías.

Esta cuestión aparece tratada en el art. 2.2 LCTTM, que fija una enumeración de fuentes por las que se regirá el referido contrato.

En cuanto a las fuentes hay que decir que son las siguientes: 1º los Tratados internacionales vigentes en España de acuerdo con su ámbito respectivo; 2º las normas de la Unión Europea; 3ª las disposiciones previstas en la LCTTM y 4º en lo no previsto en la LCTTM serán de aplicación las normas relativas a la contratación mercantil, que deberán ser aplicadas teniendo presente la Orden FOM 1882/2012 (sucesora, como ya se ha dicho, de la Orden Ministerial de 25 de abril de 1997) .

Otro de los aspectos que es conveniente tratar, es el ámbito de aplicación territorial de la LCTTM.

Sobre esta cuestión hay que decir que existe una doble vertiente: por un lado, nos encontramos con que, como es lógico, la LCTTM será de aplicación a todo transporte terrestre de mercancías que se lleve a cabo en territorio nacional, es decir aquellos transportes en los que la acción de carga y descarga de las mercancías tenga lugar dentro del territorio español; y por otro, también podrá ser de aplicación la LCTTM a aquellos transportes internacionales en los que las partes contratantes hayan fijado como ley aplicable la LCTTM.

Por último, aunque no menos importante, debemos destacar el carácter dispositivo de la LCTTM.

Para entender el alcance y contenido de dicho carácter dispositivo, debemos acudir al art. 3 LCTTM.

Como podemos ver, este precepto concede un amplio margen de maniobra al pacto de exclusión, llevado a cabo las partes contratantes, el cual no queda limitado a los contenidos expresamente marcados por la LCTTM, sino que va más allá permitiendo a éstas pactar las condiciones generales que van a regir el contrato que les une, siempre y cuando dichas condiciones sean más beneficiosas para el adherente del mismo.

Precisamente una de las materias que se encuentra excluida de la posibilidad de pacto entre las partes es la responsabilidad del porteador, dado que el art. 46 LCTTM se encarga de señalar el carácter imperativo de todas las disposiciones, contenidas en el Capítulo V del referido texto normativo (*vid.* art. 46 LCTTM)

Sobre este carácter imperativo, hay que decir que tendremos la oportunidad de tratarlo en profundidad en el epígrafe segundo, relativo a la Responsabilidad del Porteador.

Una vez concluida la explicación de este punto, sólo nos queda por abordar el último gran instrumento legislativo de ámbito nacional, que no es otro que 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.

1.4 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.

Para hallar el origen de este texto normativo, debemos acudir a la Disposición Derogatoria Única de la LCTTM, la cual, a pesar de declarar la vigencia de la anterior Orden en cuanto no contraviniera los preceptos de la LCTTM (OM de 25 de abril de 1997), indica que ésta deberá adaptarse al contenido de la LCTTM, con el objetivo de que exista una coherencia entre ambos ordenamientos.

Como consecuencia de esa remisión a la referida Disposición, podemos concluir que el detonante que motivó la redacción de 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, fue la necesidad de adaptar unas condiciones generales de contratación, que la aprobación de la LCTTM había dejado desfasadas y carentes de sentido.

Con lo que respecta a la habilitación necesaria, para llevar a cabo la redacción de esta nueva Orden, hay que decir que ésta encontraba su base en el art. 24.2 LOTT, el cual facultaba a la Administración para aprobar contratos tipo que se apliquen de forma subsidiaria respecto de lo que libremente pacten las partes en el contrato.

El efecto inmediato que trajo consigo la aprobación de estas nuevas condiciones generales de contratación fue la derogación de sus antecesoras, las cuales, como ya se ha indicado, se encontraban recogidas en la Orden Ministerial de 25 de abril de 1997. (*vid.* Disposición Derogatoria única de la Orden FOM 1882/2012, de 1 de agosto).

Estas nuevas condiciones aparecen con un marcado carácter supletorio, el cual viene motivado por la libertad de pacto que la LCTTM otorga a las partes contratantes (*vid.* art. 3 LCTTM).

Por tanto, la función encomendada a estas condiciones, tal y como se extrae del propio texto de la Orden, es la de «contribuir a la clarificación de las relaciones mercantiles entre cargadores y transportistas».

Por último, nos queda por comprobar si estas nuevas condiciones han cumplido con la exigencia que se les impuso, es decir, la de ser coherentes con el contenido dispuesto en la LCTTM.

Para llevar a cabo dicha comprobación basta con tomar como referencia la estructura y contenido de la Orden.

Partiendo de ellas, se puede ver como la Orden es totalmente coherente con la LCTTM, ya que, en su misión de regular los derechos y obligaciones de las partes contratantes, transcribe muchos de los preceptos contenidos en la propia LCTTM, pero incluso podemos observar como la Orden va más allá, al desarrollar algunas cuestiones que la evolución del transporte había dejado anticuadas.

Esta doble tarea de transcripción y desarrollo, llevado a cabo por la Orden FOM 1882/2012, de 1 de Agosto, ha supuesto que, desde mi punto de vista, este texto normativo cuente con un rico, variado y clarificador catálogo de derechos, obligaciones y responsabilidades en materia contractual.

2. Normativa Internacional

Una vez concluido el último apartado del bloque dedicado a la normativa nacional, toca presentar el otro gran bloque de normativa aplicable en materia de responsabilidad, que no es otro que el relativo a la normativa internacional.

Con la redacción de este apartado se persigue un único objetivo, el cual consiste en la presentación del texto normativo de ámbito internacional, que tiene encomendada la misión de regular el régimen de responsabilidad del porteador en el transporte terrestre de mercancías.

2.1 Convenio de Ginebra relativo al Contrato de Transporte Internacional de Mercancías por Carretera de 19 mayo de 1956 (CMR)

El encargado de regular el transporte, en el ámbito internacional, no es otro que este Convenio, conocido popularmente como Convenio CMR.

Esta normativa internacional se caracteriza por su imperatividad, la cual se puede extraer de su art. 1.1, en el cual se establece la obligación de aplicar el CMR a todo contrato de transporte de mercancías por carretera, excluidos el transporte postal, funerario y de mudanza (*vid* art. 1.4 CMR), siempre que se cumplan las siguientes condiciones: 1º que el lugar de carga y descarga de la mercancía se halle en países diferentes (carácter internacional del transporte) y 2º que uno de los países sea miembro del Convenio CMR.

Las únicas disposiciones del CMR que pueden ser derogadas por las partes, por expreso mandato del art. 40 CMR, son las contenidas en los arts. 37 y 38 CMR.

El resto de pactos, encaminados a derogar las restantes disposiciones del Convenio CMR, se reputarán nulos con base en el art. 41 CMR.

Como podemos ver, el CMR es un texto normativo mucho más restrictivo que la LCTTM, ya que ésta permitía, como ya se ha señalado anteriormente, una mayor libertad a las partes, en lo que al establecimiento de pactos de exclusión se refiere (*vid.* art. 3 LCTTM).

Al margen del carácter imperativo del referido Convenio, destaca de una manera sobresaliente la estabilidad mostrada por el mismo.

Esta estabilidad encuentra su fundamento en las escasas modificaciones, a las que se ha visto sometido en los más de 50 años que lleva vigente².

Desde mi punto de vista, es esta estabilidad y solidez normativa la que ha motivado que el CMR haya influido, de forma tan notoria, en los ordenamientos internos de muchos países, hasta el punto de que, en la actualidad, se encuentra ratificado por la totalidad de los países europeos (tanto los que forman parte de la UE como los que no), así como por otros países pertenecientes al continente asiático y al africano³.

En lo referente a España, hay que decir que ratificó el CMR mediante un Instrumento de Adhesión, que fue publicado en el BOE el 7 de mayo de 1974.

Concluida la presentación de las características definitorias del CMR, quedaría por llevar a cabo con un breve comentario sobre la estructura y contenido del referido Convenio, con el objetivo de encuadrar el tema de la responsabilidad dentro del mismo.

El CMR se estructura en ocho capítulos dedicados, fundamentalmente, a tratar tres temas: documentos del transporte y cuestiones conexas (*vid.* arts. 4 y ss.); algunos derechos del porteador y del cargador (o en su caso del destinatario) y la responsabilidad del porteador por pérdidas, avería o retraso⁴.

² CABRERA CANOVAS, A. y SÁNCHEZ – GAMBORINO, F., *El Convenio CMR*, Marge Books, Barcelona, 2012, p. 13.

³ MARTINEZ SANZ, F., « Transporte de Mercancías por Carretera (II) Transporte Internacional», en *Manual de Derecho del Transporte*, Martínez Sanz et al. (dir.), Marcial Pons, Madrid, 2010, p. 188.

⁴ MARTINEZ SANZ, F., « Transporte de Mercancías por Carretera (II) Transporte Internacional», en *Manual de Derecho del Transporte*, Martínez Sanz et al. (dir.), Marcial Pons, Madrid, 2010, p. 188.

Dentro del conjunto de capítulos que conforman el CMR (un total de VIII), es necesario destacar el capítulo IV relativo a la responsabilidad del transportista (*vid arts. 17 a 29 CMR*).

La razón de destacar estos preceptos radica en que constituyen, como ya se dijo en el apartado relativo a la LCTTM, el soporte que dio origen a la responsabilidad del transportista, la cual se halla regulada por la LCTTM.

En este tesitura, y dada la similitud que presenta esta materia en ambas regulaciones, no estimo conveniente proceder a comentar el contenido de la misma en este epígrafe, sino que considero más razonable ir desarrollando todo el tema de la responsabilidad utilizando como base la normativa recogida en la LCTTM, y reservar la normativa del CMR para aclarar aquellos puntos en los que exista divergencia entre ambas materias.

Con este último punto relativo al CMR se da por cerrado este primer epígrafe, en donde se ha cumplido con el objetivo marcado, el cual no era otro que conseguir llevar a cabo la recopilación de toda la normativa aplicable, necesaria para poder proceder al desarrollo de los sucesivos epígrafes.

III. RÉGIMEN DE RESPONSABILIDAD DEL PORTEADOR

El carácter básico para comprender el régimen de responsabilidad del transportista fijado por la LCTTM, lo debemos extraer del art. 46 que abre el capítulo IV dedicado a la materia objeto de análisis.

Este citado precepto, en su apartado primero, declara la imperatividad de todas las disposiciones contenidas en el capítulo IV. Como ya tuvimos oportunidad de adelantar, este carácter imperativo es una de las excepciones al carácter dispositivo otorgado a la LCTTM (*vid. art. 3 LCTTM*).

Desde mi punto de vista, la razón que llevó al legislador a establecer un sistema tan riguroso es el miedo a que las partes negociasen un régimen de responsabilidad, que beneficiase a una de las partes o incluso que perjudicase a alguna de ellas.

Una vez fijado el carácter imperativo, el propio art., en su párrafo segundo, establece la consecuencia inmediata de atentar contra la imperatividad, al tachar de ineficaces y tener por no puestas aquellas condiciones contractuales encaminadas a aminorar o reducir el régimen de responsabilidad del transportista.

Si bien es cierto lo comentado, hay que decir que hay argumentos contenidos en el párrafo segundo del precepto, que permiten interpretar el referido precepto, en el sentido de que, aunque prohíbe las cláusulas tendentes a aminorar o reducir la responsabilidad, no está restringiendo todo tipo de cláusulas. Con esta interpretación se estaría dando vía libre al establecimiento de cláusulas, encaminadas a incrementar la responsabilidad del porteador.⁵

Sin embargo, este aumento de la responsabilidad no siempre y en todo caso va a ser posible ya que, como señala MARTINEZ SANZ, F., hay supuestos expresamente previstos en la propia LCTTM en los que sí que se puede aumentar la responsabilidad del transportista, como son los relativos a los límites máximos indemnizatorios, pero hay otros, como puede ser el pacto por el que se acuerde la no aplicación de las causas o presunciones de exoneración al porteador, que van a quedar al margen de esa posibilidad⁶.

En lo referente a los primeros supuestos, hay que decir que la posibilidad de aumento de la responsabilidad puede venir a través de dos vías: bien a través del incremento del limitado máximo indemnizatorio fijado por el art. 57 LCTTM (un tercio del IPREM/día por cada kilogramo de mercancía pérdida) o bien a través de las declaraciones de valor y de interés especial en la entrega contempladas en el art. 61 LCTTM.

Sobre este punto, MARTINEZ SANZ, F., se plantea la posibilidad de incluir estos pactos de incremento de la responsabilidad del transportista, en unas condiciones generales de contratación o en los contratos de transporte continuado regulados en el art. 8 LCTTM⁷.

Por lo que respecta a la posibilidad de elevar la responsabilidad, a través de las declaraciones recogidas en el referido art. 61 LCTTM, entiende que no es posible esa inclusión por dos razones: por un lado, porque esas declaraciones deben llevarse a cabo por el propio cargador en la carta de porte (*vid.* 61 LCTTM) y por otro, porque se trata de pactos pensados para un caso concreto, es decir para mercancías con un valor determinado.

⁵ MARTINEZ SANZ, F., «Carácter imperativo (art. 46 LCTTM)», en *Comentarios a la Ley de Transporte Terrestre*, Martínez Sanz et al. (dir.), Aranzadi, Pamplona, 2010, p. 548.

⁶ MARTINEZ SANZ, F., «Carácter imperativo (art. 46 LCTTM)», en *Comentarios a la Ley de Transporte Terrestre*, Martínez Sanz et al. (dir.), Aranzadi, Pamplona, 2010, p.549.

⁷ MARTINEZ SANZ, F., «Carácter imperativo (art. 46 LCTTM)», en *Comentarios a la Ley de Transporte Terrestre*, Martínez Sanz et al. (dir.), Aranzadi, Pamplona, 2010, p. 549.

En cambio, en lo que respecta a la posibilidad de establecer pactos llamados a incrementar los límites indemnizatorios, fijados por el art. 57 LCTTM, estima que es totalmente viable incluir, en las condiciones generales de contratación, un pacto por el cual se modifique el límite indemnizatorio máximo, siempre y cuando sea para elevarlo.

Esto es posible porque, tal y como afirma, nos encontramos frente a una norma parcialmente dispositiva, en el sentido de que es posible apartarse de su contenido, siempre y cuando sea para elevar el límite máximo indemnizatorio.

Por ello, al afirmar que nos encontramos frente a una norma parcialmente dispositiva, entiende que no existen impedimentos para que este incremento de la responsabilidad, mediante pacto, sea regulado por medio del art. 3 LCTTM.

La consecuencia de esta aplicación es que será válido el pacto de incremento de la responsabilidad, incluido en las condiciones generales de contratación, siempre y cuando tal incremento beneficie a la parte adherente.

Sobre esto último hay que matizar una cosa y es que, tal y como establece MARTINEZ SANZ, F., la dicción del referido art. 3 LCTTM cierra la puerta a la posibilidad de que el porteador ocupe la posición de adherente⁸.

En mi opinión, este obstáculo al que se enfrenta el porteador supone un signo más del excesivo rigor, que emplea la LCTTM en materia de responsabilidad.

Por último, nos encontramos con aquellos supuestos en los que queda vedada la posibilidad de incrementar la responsabilidad.

En este caso, afirma que admitir estos supuestos iría contra el carácter imperativo señalado por el art. 46 LCTTM, en el sentido de que tal incremento supondría la renuncia a unos derechos, que la propia LCTTM ha querido que asistan al porteador de forma incondicional.

Por tanto, las conclusiones a las que podemos llegar sobre el carácter imperativo son las siguientes: 1º la imperatividad impregna casi la totalidad de las disposiciones relativas a la responsabilidad del transportista y 2º el margen de autonomía de la voluntad queda muy limitado, y solo circunscrito a la posibilidad de elevar la responsabilidad, en lo que a los límites máximos indemnizatorios se refiere (*vid.* art. 57 LCTTM).

⁸ MARTINEZ SANZ, F., «Carácter imperativo (art. 46 LCTTM)», en *Comentarios a la Ley de Transporte Terrestre*, Martínez Sanz et al. (dir.), Aranzadi, Pamplona, 2010, p.549.

1. Fundamento de la responsabilidad

Tras analizar el primero de los arts., que abre el capítulo dedicado a la responsabilidad del transportista, nos adentramos en el estudio del art. 47 LCTTM que constituye la referencia, a partir de la cual se establece todo el sistema de responsabilidad del transportista.

Este art. comienza con una declaración genérica de responsabilidad que tiene por objeto hacer responder al porteador de la pérdida total o parcial de las mercancías, así como de las averías que sufran, en el lapso de tiempo que transcurre desde que las recibe para su transporte hasta el de su entrega en destino. Además de estos dos supuestos, también le hace responsable de los daños derivados en la ejecución del transporte.

Con el objetivo de comprender el fundamento de esta responsabilidad genérica, debemos hacer referencia a las obligaciones fundamentales que el porteador asume en el contrato de transporte.

Estas obligaciones, que se pueden extraer de los arts., 28.1 y 33 LCTTM, son las siguientes: por un lado, entregar la mercancía incólume lo que implica la guarda y custodia de las mercancías, desde que la recibe para el transporte hasta su entrega en destino y por otro, entregarla dentro del plazo pactado en el contrato y a falta de éste «en el plazo que emplearía un porteador diligente en realizar el transporte, atendiendo a las circunstancias del caso».

Como apoyo jurisprudencial a estas obligaciones principales del porteador, debemos destacar dos sentencias en las cuales se refrenda lo dispuesto en los citados preceptos.

La primera de ellas es la SAP de Málaga, (Sección 5ª), de 23 de febrero de 2009, la cual establece que la obligación que incumbe al porteador es de resultado y consiste en la entrega de la mercancía sin daño alguno en el lugar de destino y en el plazo pactado⁹.

La segunda es la SAP de Ávila, (Secc. 1ª), de 27 de marzo de 2009 en la cual además se añade como obligación principal la guarda y custodia de las mercancías, así como la restitución de lo recibido en el mismo estado en el que le fue entregado.

⁹ *vid.* Asimismo SAP de Vizcaya, (Secc. 4ª), de 26 de diciembre de 2008.

Con base en los preceptos y la jurisprudencia citada, podemos concluir que el fundamento de la responsabilidad, fijada por el art. 47 LCTTM, radica en el incumplimiento o cumplimiento defectuoso de las obligaciones principales, a las que el porteador queda sujeto mediante la celebración del contrato de transporte.

Sobre esto último punto, es necesario llevar a cabo una matización y es que el porteador no solo va a responder del incumplimiento o cumplimiento defectuoso de sus obligaciones principales, sino que también va a ser responsable de los actos u omisiones de aquellos auxiliares, ya sean dependientes o independientes, que hubiere contratado para llevar a cabo sus obligaciones (*vid.* art. 47.3 LCTTM).

Dentro de los auxiliares independientes, debemos destacar la figura del porteador efectivo, cuya esencia radica en la posibilidad de que el porteador ejecute el porte por medio de un segundo porteador, lo que implicará que nos encontremos con la existencia de dos porteadores.

Por un lado, tenemos al denominado porteador contractual que es el que contrata directamente con el cargador la realización del transporte y asume las obligaciones y responsabilidades emanadas de la relación contractual (*vid.* arts. 4.2 y 6.1 LCTTM), es decir asume el riesgo y ventura del transporte, mientras que por otro lado tenemos al segundo porteador, denominado porteador efectivo o subcontratista, que es el que realmente lleva a cabo el transporte de las mercancías.

Esta situación jurídica nos lleva a situarnos frente a una dualidad de contratos:

En primer lugar, nos encontramos con el contrato que une al porteador contractual con el cargador, en virtud del cual el primero responderá frente al segundo de la realización íntegra del transporte, incluso aun cuando hubiera subcontratado el porte, en o todo o en parte, como es la hipótesis que se plantea. (*vid.* art. 6.1 LCTTM y art. 6.1 Orden FOM 1882/2012).

No obstante, esto no es del todo cierto ya que cabe la posibilidad de que el acreedor del transporte demande directamente al porteador efectivo, quedando éste sometido al régimen de responsabilidad contenido en el Capítulo V de la LCTTM (*vid.* art. 63 LCTTM).

En segundo lugar, tenemos el contrato entre el porteador contractual y el porteador efectivo, el cual implica que el primero quede obligado frente al segundo como cargador, conforme a lo dispuesto en la LCTTM y en el propio contrato que les une.

En lo referente a esta responsabilidad del porteador contractual, hay que decir que son varias las sentencias que la respaldan.

Como son la S.A.P. Madrid, (Secc. 28), de 28 de Marzo de 2011, la cual siguiendo con lo asentado por las SS.T.S. 7 de junio de 1991 y 2 de febrero de 1998, establece que la transportista responde de sus subcontratados pues lo que éstos realicen «no es ajeno a su propio ámbito de organización (de la transportista), de modo que no puede configurarse como un acontecimiento inevitable que dé lugar a excluir su responsabilidad» y la S.A.P. Guipúzcoa, de 6 de julio de 2009, la cual señala que «lo cierto es que la pérdida de un género que se encontraba dentro del camión sin causa alguna que lo explique (salvo la propia actuación del conductor o conductores del vehículo), constituye un incumplimiento de la empresa subcontratada..., de la que transportes "X" debe responder.».

Por tanto, añadiendo este último matiz, nos encontramos con que el fundamento de la responsabilidad del porteador tiene su origen en el incumplimiento o cumplimiento defectuoso de sus obligaciones principales, tanto si hubieran sido desempeñadas por él como si lo hubieran sido por auxiliares (dependientes o independientes) a los que hubiera encomendado su realización.

2. Sistema de responsabilidad

Una vez identificado el fundamento del régimen de responsabilidad fijado por el art. 47 LCTTM, es necesario precisar ante qué tipo de responsabilidad nos encontramos.

En este punto estimo tomar como referencia la opinión doctrinal mayoritaria, según la cual nos encontramos ante un modelo de responsabilidad objetiva en el que el porteador resultará responsable de los daños derivados del retraso en la entrega, de la pérdida de las mercancías así como de las averías que éstas sufran sin importar que éste haya actuado mediando culpa o negligencia, es decir el porteador se convertirá en responsable siempre que el legitimado sea capaz de probar únicamente que la pérdida, avería o retraso tuvo lugar dentro del periodo de responsabilidad del porteador¹⁰.

¹⁰ MARTINEZ BALMASEDA, A., « Régimen de responsabilidad del porteador: fundamento, supuestos y causas de exoneración», en *Revista de Derecho del Transporte*, nº. 6, 2010, p. 258.

El por qué nos encontramos frente a un sistema objetivo de responsabilidad, debemos de buscarlo en palabras de MARTINEZ BALMASEDA, A., quien establece las dos razones que permiten sostener, que nos encontramos frente al referido sistema objetivo¹¹.

Estas dos razones son las siguientes: 1ª el propio tenor literal del art. 47 LCTTM solo exige al legitimado probar el incumplimiento o cumplimiento defectuoso, eximiéndolo, por tanto, de probar la concurrencia de culpa o negligencia del porteador y 2ª el referido precepto tampoco contempla la posibilidad de que el porteador quede liberado de la responsabilidad probando su diligencia, o, dicho de otra manera, la ausencia de culpa o negligencia, ya que la única manera con la que cuenta el porteador, para exonerarse de responsabilidad, implica demostrar la concurrencia de alguna de las causas de exoneración tasadas en el art. 48 LCTTM.

En esta línea se encuentra la SAP de Madrid, (secc. 28ª), de 3 de abril de 2008, la cual manifiesta que en el contrato de transporte terrestre, como la obligación que incumbe al transportista es de resultado, es decir entregar la mercancía sin daño alguno en el lugar de destino y en el plazo pactado, si esto no se produce, se presume la culpa de aquél, de manera que el transportista responde en caso de pérdida, avería o retraso salvo que medie causa legal de exoneración, cuya concurrencia deberá ser acreditada por el propio porteador y si no es capaz de hacerlo no podrá exonerarse de responsabilidad.

Por tanto, la conclusión a la que podemos es que nos encontramos frente a un régimen de responsabilidad objetivo, que aunque parece que trata de una manera injusta al porteador no es así.

Las razones que lo justifican son las siguientes: 1º la responsabilidad a la que se halla sometido el porteador descansa sobre el incumplimiento de sus obligaciones principales, las cuales pueden ser incumplidas o cumplidas de forma defectuosa, tanto por el propio porteador como por los auxiliares a los que hubiere encomendado tales obligaciones y 2º el sistema de responsabilidad se encuentra suavizado mediante el establecimiento de unas causas y presunciones de exoneración, las cuales permiten, en los términos que más adelante veremos, liberar al porteador de responsabilidad.

¹¹ MARTINEZ BALMASEDA, A., « Régimen de responsabilidad del porteador: fundamento, supuestos y causas de exoneración», en *Revista de Derecho del Transporte*, nº. 6, 2010, p. 258.

IV. SUPUESTOS Y ALCANCE TEMPORAL DE LA RESPONSABILIDAD

1. Supuestos de responsabilidad

Analizada la presunción genérica de responsabilidad, contenida en el referido art. 47 LCTTM, se hace necesario llevar a cabo un análisis pormenorizado de los supuestos generadores de la citada responsabilidad.

Los supuestos, que aparecen contenidos en el propio art. 47 LCTTM, son los siguientes: la pérdida total o parcial de la mercancía; la avería total o parcial de la misma y el retraso en su entrega. Estos mismos supuestos generadores son los que aparecen regulados en el CMR (*vid.* art. 17.1 CMR).

La razón de esta igualdad es, como ya se ha comentado, la fuerte influencia que el CMR ejerció sobre la regulación de la responsabilidad.

En cuanto a los referidos supuestos, la doctrina suele diferenciar entre: responsabilidad por custodia o *ex recepto* (tiene su origen en el *receptum* romano)¹², que sería de aplicación a las pérdidas o averías sufridas en las mercancías y responsabilidad *ex contractu* aplicable a los supuestos de retraso en la entrega.

Una vez precisada la distinción de responsabilidad, en lo que a los supuestos generadores de la misma se refiere, estamos en condiciones de comenzar con el análisis de cada uno de los supuestos generadores de la responsabilidad del porteador.

1.1 Pérdidas de las mercancías

Lo básico para entender el supuesto frente al que nos encontramos, es conocer que es lo que se entiende por pérdida de la mercancía.

Para dar respuesta a esta cuestión debemos acudir a lo doctrina mayoritaria, la cual entiende que nos encontramos frente a una pérdida de mercancía «cuando las mercancías no han sido entregadas, en todo o en parte, en el destino pactado»¹³.

¹² ACHIM PUEZ, « Supuestos de Responsabilidad (art. 47 LCTTM)», en *Comentarios a la Ley de Transporte Terrestre*, Martínez Sanz et al. (dir.), Aranzadi, Pamplona, 2010, p. 554.

¹³ ACHIM PUEZ, « Supuestos de Responsabilidad (art. 47 LCTTM)», en *Comentarios a la Ley de Transporte Terrestre*, Martínez Sanz et al. (dir.), Aranzadi, Pamplona, 2010, p. 560.

Esta terminología empleada permite distinguir entre: pérdida total y pérdida parcial de las mercancías.

Por un lado, tenemos la pérdida total que hace referencia al supuesto en el que el porteador no entrega la mercancía, es decir, nos encontramos frente a una falta absoluta de la mercancía.

Por otro lado, nos encontramos con la pérdida parcial que es el supuesto en el que el porteador sólo entrega una parte del total de la mercancía, que figuraba en el contrato de transporte.

En todo caso, con base en el art. 60 LCTTM y en el Punto 7.1 Orden FOM 1882/2012, la pérdida deberá manifestarse por escrito al porteador o sus auxiliares en el mismo momento de recepción de la mercancía si era evidente o en el plazo de siete días naturales tras la entrega si no lo era, ya que si no se lleva a cabo tal reserva se producirá la decadencia de la acción.

Lo relevante, en lo que se refiere a la pérdida de la mercancía, no es el motivo por el cual no ha sido entregada, sino la propia imposibilidad de entregar la mercancía por parte del porteador.

Esto explica la posibilidad de considerar pérdida una mercancía cuyo paradero se conoce, pero que ha sido enajenada por el propio porteador, imposibilitando con ello su entrega.

La ratificación de esta afirmación, la podemos extraer de la ya citada SAP de Vizcaya, (Secc. 4ª), de 26 de diciembre de 2008, la cual establece que «la pérdida de la mercancía transportada, consiste en la falta de entrega de la misma en el lugar pactado, cualquiera que sea su causa, debiendo incluirse en este concepto tanto la pérdida stricto sensu de los objetos porteados, como la sustracción de los mismos, su destrucción total e incluso, su entrega a persona distinta de quien haya sido señalada como su destinatario, por cuanto a la hora de determinar la responsabilidad del porteador debe estarse a las consecuencias de sus actos, más que a la causa que los hubo motivado».

Una vez matizado el concepto de lo que se entiende por pérdida de las mercancías, es necesario destacar la importancia que, en el tema de la pérdida de las mercancías, ostentan los supuestos de equiparación a pérdida total regulados en el art. 54 LCTTM y en el Punto 7.7 Orden FOM 1882/2012.

El primero de los supuestos regulado por el art. 54 LCTTM, permite al destinatario alegar una pérdida total, cuando se le entregue solo una parte de las mercancías que componen el envío y pruebe que no puede usarlas sin las no entregadas.

Por tanto, lo que está permitiendo este precepto es equiparar a pérdida total una pérdida parcial de las mercancías, siempre y cuando el destinatario pueda demostrar que no puede utilizar lo recibido si no cuenta con la parte de la mercancía pérdida.

El segundo supuesto permite la misma posibilidad ya vista, pero en este caso para las averías y siempre y cuando éstas hagan que las mercancías recibidas resulten inútiles para su venta o consumo.

En lo referente a los dos primeros supuestos, hay que decir que para ellos está contemplado, como hemos visto, el deje de cuenta cosa que no ocurre en el caso del CMR.

Este deje de cuenta abre la posibilidad de que sea únicamente el destinatario quien deje las mercancías de cuenta del porteador debiendo éste desembolsar la indemnización que corresponda en caso de pérdida total¹⁴.

Por último, el tercer supuesto concede al porteador la posibilidad de dar por pérdidas las mercancías, siempre y cuando hayan transcurrido veinte días desde la fecha convenida para la entrega sin que ésta se haya producido (frente a los treinta previstos por el CMR); o treinta días (sesenta días en el CMR), en el caso de que no existiera pacto, que se computarán desde el momento en el que el porteador se hizo cargo de las mercancías.

Para este último supuesto, podemos ver que está previsto un deje de cuenta, tanto en la propia LCTTM como en el CMR (*vid.* art. 20 CMR). En virtud del cual, el cargador o destinatario podrá, sin aportar más pruebas, considerar perdida la mercancía y reclamar del transportista la indemnización correspondiente¹⁵.

Antes de comenzar con el punto relativo a las averías en las mercancías, es necesario llevar a cabo una precisión que afecta tanto a la pérdida de las mercancías como a la avería en las mismas.

Esta precisión, que tiene que ver con las mercancías, aparece regulada en el párrafo segundo del art. 47.1 LCTTM.

En este precepto se establece que, a efectos de determinar la responsabilidad del porteador, en lo que a pérdidas y averías se refiere, se consideran como mercancías los contenedores,

¹⁴ ACHIM PUEZ, « Supuestos de Responsabilidad (art. 47 LCTTM)», en *Comentarios a la Ley de Transporte Terrestre*, Martínez Sanz et al. (dir.), Aranzadi, Pamplona, 2010, p. 561.

¹⁵ ACHIM PUEZ, « Supuestos de Responsabilidad (art. 47 LCTTM)», en *Comentarios a la Ley de Transporte Terrestre*, Martínez Sanz et al. (dir.), Aranzadi, Pamplona, 2010, p. 561.

bandejas de carga u otros medios similares de agrupación de mercancías utilizados en el transporte, siempre y cuando hayan sido aportados al transporte por el cargador.

La ley, en esta disposición, viene a refrendar una larga tradición doctrinal y jurisprudencial que viene afirmando desde hace tiempo que tales objetos no forman parte del vehículo sino de la mercancía entregada para su transporte, por lo que su peso ha de ser tenido en cuenta, en su caso, a la hora de calcular la cuantía máxima de la indemnización en el art. 57.1 LCTTM¹⁶

1.2 Averías en las mercancías

Como ocurría para el caso de las pérdidas, debemos acudir de nuevo a la doctrina mayoritaria en busca de lo que se entiende por avería en las mercancías.

Para la doctrina la avería en las mercancías supone una modificación externa (perceptible por la vista) o interna (avería no evidente a la vista) en la sustancia de las mercancías que conlleva una disminución de valor.

Dentro del concepto de avería suelen incluirse los siguientes supuestos: daños mecánicos (como pueden ser la rotura, rasguños, quemaduras, ensuciamiento, quemaduras); contaminaciones químicas, oxidación, moho, humedad, descongelación de mercancías congeladas, etc....

Si llevamos a cabo una comparación entre las pérdidas y las averías, podemos llegar a la conclusión de que la principal diferencia entre ambas radica en que la pérdida se refiere a una disminución cuantitativa de las mercancías, mientras que la avería lo hace a una disminución cualitativa de las mercancías.

Al igual que ocurre con las mercancías, nos encontramos con que ley diferencia entre: avería total y avería parcial en las mercancías.

Por un lado, tenemos la avería total que hace referencia a aquellos supuestos en que las mercancías han sufrido una disminución cualitativa tan grande, que ha ocasionado que las mercancías queden inútiles para la venta o consumo atendiendo a la naturaleza y uso corriente de los objetos que se trate.

¹⁶ ACHIM PUEZ, « Supuestos de Responsabilidad (art. 47 LCTTM)», en *Comentarios a la Ley de Transporte Terrestre*, Martínez Sanz et al. (dir.), Aranzadi, Pamplona, 2010, p. 559.

Como podemos ver este supuesto es perfectamente equiparable a pérdida total, tal y como hemos tenido oportunidad de comprobar, en el punto relativo a la pérdida de las mercancías (*vid.* art. 54.2 LCTTM).

Por otro, nos encontramos con la avería parcial que alberga aquellos supuestos en los que se produce bien una disminución del valor de la mercancía, la cual no impide la venta de las mercancías o bien un daño, pero que solo afecta a una parte del total de la mercancía.

En último lugar, hay que decir que en este caso, y a diferencia de lo que ocurre en el caso de pérdida de las mercancías, la falta de reservas por parte del destinatario no conlleva la pérdida de la acción, sino que la única consecuencia es que se presumirá, salvo pacto en contrario (presunción *iuris tantum*), que las mercancías se entregaron en el estado descrito en la carta de porte.

1.3 Retraso en la entrega de las mercancías

En lo que al concepto de retraso se refiere, podemos concluir que este alberga todos aquellos supuestos en los que las mercancías son entregadas por el porteador fuera de plazo.

Dicha conclusión sobre el concepto de retraso en las mercancías, nos debe llevar inmediatamente al art. 33 LCTTM el cual, como ya se ha podido ver, recoge una de las obligaciones principales del porteador, que no es otra que la entrega de las mercancías en plazo.

Si acudimos a su primer punto, podemos ver que en él se obliga al porteador a entregar las mercancías en el plazo de entrega pactado en el contrato.

Por tanto, si esa es su obligación, podemos entender a *sensu contrario* que el porteador incurrirá en retraso cuando entregue las mercancías fuera del plazo acordado en el contrato.

En el caso de que no exista pacto sobre el plazo de entrega, el párrafo segundo del referido precepto establece que la mercancía deberá ser entregada al destinatario dentro del término que razonablemente emplearía un porteador diligente en realizar el transporte, atendiendo a las circunstancias.

Por tanto, incurrirá el porteador en retraso cuando entregue las mercancías una vez expirado ese término fijado por el referido precepto.

Desde mi punto de vista, esta segunda posibilidad más que ayudar genera inseguridad jurídica, porque es bastante difícil precisar con exactitud cuál es ese término, ya que cada transporte es un mundo.

Pero tal y como establece la doctrina, no será suficiente con que las mercancías lleguen fuera de plazo, sino que además será necesario que el destinatario o cargador pruebe que el retraso le ha ocasionado un daño económico¹⁷.

En conclusión, nos encontramos con un binomio inseparable, que nos lleva a afirmar que sólo habrá retraso en aquellos supuestos en los que el porteador entregue la mercancía fuera de plazo y ese retraso produzca un perjuicio económico para el destinatario o para cargador.

La única manera de romper ese binomio sería mediante el deje de cuenta previsto para el caso de retrasos en la entrega (*vid.* arts. 54.3 y 20 CMR).

En virtud del cual, y siempre que se den los plazos marcados en el referido precepto, el destinatario o cargador podrá dar por perdidas las mercancías sin tener que probar nada y estará en condiciones de reclamar la indemnización por pérdida de la mercancía.

Por tanto, en este caso, el destinatario o cargador no se vería obligado a probar un perjuicio económico.

Sobre esta posibilidad de deje de cuenta en caso de retraso hay que puntualizar un aspecto, para lo cual es preciso acudir al art. 59 LCTTM.

Este artículo permite al destinatario o cargador pedir por escrito, en el momento de recibir la indemnización por pérdida de las mercancías, que se le avise si éstas reaparecen en el plazo de un año.

En caso de reaparecer contará con un plazo de 30 días desde el aviso para exigir que se le entreguen, lo que obviamente implicará tres cosas: 1º deberá hacer frente al pago del precio del porte; 2º deberá devolver la indemnización por pérdida de las mercancías y 3º tendrá derecho a la indemnización por retraso en la entrega de las mercancías.

La misión de este precepto es favorecer al porteador para que pueda dar destino a estas mercancías.

¹⁷ ACHIM PUEZ, « Supuestos de Responsabilidad (art. 47 LCTTM)», en *Comentarios a la Ley de Transporte Terrestre*, Martínez Sanz et al. (dir.), Aranzadi, Pamplona, 2010, p. 566.

En último lugar, es preciso hacer referencia a una cuestión muy relevante cuya ausencia impediría reclamar indemnización por la vía del retraso en la entrega.

En busca de esa cuestión debemos acudir al art. 60.3 LCTTM el cual condiciona la posible indemnización por retraso en la entrega a la necesidad de formular reservas escritas al porteador, en el plazo de veintiún días desde el siguiente al de la entrega de las mercancías al destinatario.

A la conclusión a la que se puede llegar tras la interpretación del referido art. es que la formulación de reservas es *conditio sine qua non*, para poder reclamar la indemnización por retraso en la entrega.

2. Alcance temporal de la responsabilidad

Una vez analizados los supuestos generadores de la responsabilidad del porteador, nos quedaría por abordar la otra parte de este epígrafe, la cual está dedicada al alcance temporal de estos supuestos.

La intención con este apartado es la de mostrar cuál es el periodo durante el cual va ser responsable el porteador por la pérdida, avería o retraso en la entrega de las mercancías.

Con base en el art. 47 LCTTM, debemos diferenciar, en lo que al periodo de responsabilidad se refiere, entre el tratamiento dado a las pérdidas y averías y el tratamiento otorgado al retraso.

Como podemos observar, el referido precepto habla de que el porteador responderá de las pérdidas o averías durante un determinado lapso de tiempo, que va desde el momento que recibe recepción las mercancías para el transporte hasta la entrega de las mismas en destino.

Por tanto, nos encontramos con que la responsabilidad se origina con la recepción de las mercancías por parte del porteador para su transporte, y concluye con la entrega de las mercancías en destino por parte de éste.

Una vez situado el inicio y fin de la responsabilidad, se hace necesario precisar qué es lo que se entiende tanto por recepción de las mercancías para su transporte como por entrega de las mercancías en destino.

Ante la falta de aclaración de estos conceptos por parte de la LCTTM, es preciso acudir a la interpretación que sobre los mismos llevan a cabo tanto el CMR como las Reglas CIM/1999¹⁸.

Con base en la citada normativa, debemos entender como recepción «el acto jurídico por el que el porteador adquiere material y conscientemente el control sobre las mercancías con vistas a la ejecución de su transporte».

De la definición otorgada por las normas internacionales, podemos entresacar que la recepción se compone obligatoriamente de dos acciones: por un lado, la entrega de la mercancía al porteador para que lleve a cabo el transporte y por otro, la voluntad, expresa o tácita, del porteador tendente a hacerse cargo de las mercancías.

A pesar de ser cierto esto, puede ocurrir que el porteador no lleve a cabo la aceptación de las mercancías.

En ese caso son dos las posibilidades que se nos pueden plantear:

La primera es que rechace las mercancías en virtud del art. 27 LCTTM y del Punto 4.12 Orden FOM 1882/2012, los cuales le facultan para no aceptar aquellas mercancías que no estén en condiciones de ser transportadas.

En este caso estaríamos ante un incumplimiento o cumplimiento defectuoso del cargador, ya que una de las obligaciones de éste, salvo que se haya pactado otra cosa, consiste en entregar las mercancías en condiciones óptimas para su transporte (*vid.* art. 21 LCTTM y punto 4.6 Orden FOM 1882/2012).

Por tanto, en este supuesto lo que se va a producir no es un rechazo de la mercancía por parte del porteador, sino que lo que tendrá lugar es un aplazamiento de su deber de aceptar las mercancías para su transporte¹⁹.

La segunda posibilidad tiene que ver con que el porteador rechace las mercancías sin aducir motivo de excusa alguno.

¹⁸ MARTINEZ BALMASEDA, A., « Régimen de responsabilidad del porteador: fundamento, supuestos y causas de exoneración», en *Revista de Derecho del Transporte*, nº. 6, 2010, p. 257.

¹⁹ ACHIM PUEZ, « Supuestos de Responsabilidad (art. 47 LCTTM)», en *Comentarios a la Ley de Transporte Terrestre*, Martínez Sanz et al. (dir.), Aranzadi, Pamplona, 2010, p. 564.

En este caso sí que podríamos hablar de un rechazo de las mercancías, el cual implicará que no podamos dar por comenzado el periodo de responsabilidad, ya que falta la voluntad del porteador encaminada a aceptar las mercancías.

Por tanto, nos encontraremos con que el porteador estará llamado a responder por ese rechazo injustificado, con base en el art. 47.2 LCTTM, el cual implicará que su responsabilidad sea determinada conforme a las normas generales de la responsabilidad contractual.

La razón de que no le se aplique al porteador el art. 47.1 LCTTM, radica en que el rechazo de las mercancías imposibilita que se abra el periodo de responsabilidad marcado por el referido precepto.

Por último, habría que destacar el efecto que sobre el inicio de la responsabilidad pueden tener la carga (conjunto de operaciones encaminadas a colocar las mercancías en el interior del vehículo dispuesto por el porteador) y la estiba de las mercancías (conjunto de operaciones encaminadas a la fijación adecuada de las mercancías dentro del vehículo), ya que dependiendo de a quien se encomienden dichas operaciones, el origen de la responsabilidad se situará en un punto o en otro.

Lo normal, tal y como se ha encargado de establecer la LCTTM en su art. 20.1, es que las operaciones de carga y estiba corran de cuenta del cargador.

En estos casos el origen de la responsabilidad, comenzará una vez que las mercancías se encuentren cargadas y estibadas en el vehículo del porteador.

Frente a esta generalidad, nos encontramos con la posibilidad de que cargador y porteador pacten expresamente, antes de la presentación del vehículo para su carga y estiba, que estas operaciones sean llevadas a cabo por el porteador. Esto implicará que la responsabilidad del porteador comenzará desde ese mismo momento.

Sobre este último punto hay que matizar que, además de la posibilidad de que se pacte que el porteador sea el responsable de las operaciones de carga y estiba, hay una serie de supuestos en los que esas operaciones corresponderán, salvo pacto en contrario, al porteador (*vid* art. 20.3 LCTTM).

También puede ocurrir que la normativa reguladora de determinados tipos de transporte, establezca que corresponden al porteador las operaciones de carga y estiba de las mercancías (*vid*. art. 20.4 LCTTM)

En cuanto a la entrega en destino debemos entender por tal «la operación por medio de la cual el porteador, de conformidad con el destinatario, cede la custodia sobre las mercancías y por la cual se coloca el destinatario en situación de ejercer influencia efectiva sobre las mismas».

Por tanto, y tal y como ocurre en el caso de la recepción de las mercancías, nos encontramos con dos acciones que deben concurrir obligatoriamente, para poder hablar de entrega de las mercancías en destino.

Estas dos acciones son: 1º entrega de las mercancías al destinatario por parte del porteador y 2º voluntad, expresa o tácita, del destinatario encaminada a recibir las mercancías.

Al igual que puede ocurrir que el porteador se niegue a aceptar las mercancías, también puede suceder que el destinatario de las mercancías se niegue a aceptarlas.

Esto implicará que nos encontremos frente a un impedimento en la entrega de las mercancías, que deberá ser comunicado por el porteador al cargador en el menor tiempo posible y éste esperará a que el cargador le dé instrucciones sobre lo que debe hacer con la mercancía no recibida por el destinatario (*vid.* art. 36.1 LCTTM).

En este supuesto, con base en el art. 36.3 LCTTM, el porteador tendrá derecho a que el cargador le indemnice por los gastos que le haya supuesto la petición y ejecución de las instrucciones que éste está obligado a pedir al cargador.

No obstante, puede ocurrir que el porteador no pueda pedir nuevas instrucciones al cargador o éstas lleguen fuera del plazo pactado por las partes.

En este caso el porteador estará facultado para proceder al depósito de las mercancías, con arreglo a lo dispuesto en el art. 44 LCTTM, el cual tiene como misión regular el depósito de las mercancías (*vid.* art. 36.4 LCTTM).

En cuanto a las modalidades de depósito, hay que decir que el referido art. 44. LCTTM contempla tres posibilidades:

La primera implica la descarga y custodia de las mercancías por parte del porteador, quien en cuyo caso seguirá respondiendo conforme al régimen de responsabilidad objeto de análisis en este trabajo.

La segunda posibilidad es que deje las mercancías bajo la custodia de un tercero, lo que implicará que el porteador ya no responda con base al capítulo IV de la LCTTM, sino que solo quedará sujeto a una eventual responsabilidad por *culpa in eligendo*²⁰

Esto significa que el porteador ya no es responsable de lo que le pueda pasar a las mercancías, con base en la LCTTM, sino que en caso de tener que responder esta responsabilidad se medirá en el plano civil.

La última posibilidad es que solicite la constitución de depósito judicial o ante la Junta Arbitral de Transporte Correspondiente.

Esta la única de las tres posibilidades que permite al porteador dar por extinguido el transporte y liberarse de todo tipo de responsabilidad.

Tras haber analizado y precisado el comienzo y fin de la responsabilidad, en materia de pérdidas y averías, nos quedaría por referirnos al alcance que presenta la responsabilidad, en lo que al retraso en la entrega se refiere.

En este caso vemos como el art. 47 LCTTM no se refiere a un periodo tan preciso, como ocurría con las pérdidas y averías, sino que se limita a establecer que el porteador responderá de los daños derivados en la ejecución del transporte.

La razón de esto es que, a diferencia de lo que ocurre en las pérdidas o averías, el retraso en la entrega no origina daños directos sobre las mercancías, sino que provoca daños indirectos o consecuenciales sobre las mercancías²¹.

En definitiva, nos encontramos con que, en caso de pérdidas o averías, el legitimado (destinatario o porteador) deberá probar su concurrencia dentro del periodo de que va desde la recepción de la mercancía para su transporte hasta la entrega de la misma en destino, mientras que en caso de retraso deberá no solo probar que la mercancía ha llegado fuera de plazo, sino que también deberá probar que ese retraso le ha provocado un perjuicio económico.

²⁰ ACHIM PUEZ, « Supuestos de Responsabilidad (art. 47 LCTTM)», en *Comentarios a la Ley de Transporte Terrestre*, Martínez Sanz et al. (dir.), Aranzadi, Pamplona, 2010, p. 566.

²¹ MARTINEZ SANZ, F., « Transporte de Mercancías por Carretera (II) Transporte Internacional», en *Manual de Derecho del Transporte*, Martínez Sanz et al. (dir.), Marcial Pons, Madrid, 2010, p. 202.

Con este último apartado, damos por concluido este tercer epígrafe y comenzamos el comentario del cuarto, el cual va a versar sobre las causas de exoneración que la LCTTM concede al porteador para que éste pueda liberarse de la responsabilidad que se le imputa.

V. CAUSAS DE EXONERACIÓN DE LA RESPONSABILIDAD

Una vez establecido el régimen genérico de responsabilidad, al que va a quedar sujeto el porteador, la LCTTM dedica sus dos arts., siguientes a una serie de circunstancias exoneratorias, cuya concurrencia impedirá hacer responder al porteador, aun cuando éste incumpla o cumpla defectuosamente de sus obligaciones principales.

Por tanto, nos encontramos con un claro beneficio para el porteador, quien contará con un medio de defensa oponible frente a la posible responsabilidad que se le pudiera imputar, con base en el art. 47 LCTTM.

Dentro de este abanico de causas de exoneración, la LCTTM toma como referencia la distinción adoptada por el CMR y la CIM, que permite diferenciar entre causas generales, ordinarias o no privilegiadas de exoneración, contenidas en el art.48 LCTTM y presunciones de exoneración o causas privilegiadas de exoneración recogidas en el art. 49 LCTTM.

El motivo de esta división, entre causas exoneratorias no privilegiadas y causas privilegiadas de exoneración, radica en la existencia de una serie de diferencias entre ambas, que aconsejan su tratamiento por separado. Estas diferencias son las siguientes:

La primera diferencia versa sobre el ámbito de aplicación de estas causas de exoneración, ya que mientras que las no privilegiadas se aplican a los tres supuestos generadores de responsabilidad (pérdida, avería o retraso), tal y como se encarga de resaltar el art. 48 LCTTM, las causas privilegiadas excluyen de su ámbito de aplicación el supuesto de retraso en la entrega (*vid.* art. 49 LCTTM).

La razón de esta exclusión debemos buscarla, tal y como establece MARTINEZ BALMASEDA, A., en que los riesgos enumerados en el art. 49 LCTTM como presunciones de exoneración ocasionan habitualmente daños directos sobre las mercancías (pérdidas y averías) pero no originan retraso en las mercancías²².

²² MARTINEZ BALMASEDA, A., « Régimen de responsabilidad del porteador: fundamento, supuestos y causas de exoneración», en *Revista de Derecho del Transporte*, nº. 6, 2010, p. 260.

La segunda diferencia tiene que ver con el diferente régimen probatorio que tienen estas causas de exoneración, ya que para que prospere la alegación de las causas ordinarias de exoneración es necesario que el porteador pruebe el hecho, el daño y la relación de causalidad, mientras que las causas privilegiadas sólo requieren que el porteador demuestre la concurrencia de la circunstancia y la probabilidad razonable de que de ella deriva el daño, puesto que se presume *iuris tantum* la relación de causalidad entre el hecho y el daño sufrido²³.

La diferencia en lo referente al régimen probatorio radica, según establece MARTINEZ BALMESEDA, A., en que las causas de exoneración se refieren a supuestos que no son genuinos del derecho del transporte, mientras que las causas privilegiadas se refieren a circunstancias propias del ámbito del transporte²⁴.

La última diferencia versa sobre la eficacia liberatoria de las referidas causas de exoneración.

En este caso, nos encontramos con que la eficacia liberadora es mucho más fuerte en las causas de exoneración no privilegiadas que en las causas privilegiadas. Esto es así porque las causas de exoneración privilegiadas son presunciones relativas, que pueden ser desvirtuadas por el acreedor del transporte²⁵.

Una vez presentadas y distinguidas las causas de exoneración del transportista, estamos en condiciones de proceder a un análisis por separado de las mismas.

1. Causas no privilegiadas u ordinarias

Estas causas no privilegiadas de exoneración se encuentran reguladas en el art. 48 LCTTM y en el Punto 7.9 Orden FOM 1882/2012.

El apartado primero del referido art. 48 LCTTM, permite al porteador liberarse de responsabilidad si prueba que la pérdida, avería o retraso han sido ocasionados por alguno de los siguientes supuestos:

²³ PETIT LAVALL, M^a V., « Causas de exoneración (art. 48 LCTTM)», en *Comentarios a la Ley de Transporte Terrestre*, Martínez Sanz et al. (dir.), Aranzadi, Pamplona, 2010, p. 582.

²⁴ MARTINEZ BALMASEDA, A., « Régimen de responsabilidad del porteador: fundamento, supuestos y causas de exoneración», en *Revista de Derecho del Transporte*, n.º. 6, 2010, p. 259.

²⁵ GÓRRIZ LÓPEZ, C., « Presunciones de exoneración (art. 49 LCTTM)», en *Comentarios a la Ley de Transporte Terrestre*, Martínez Sanz et al. (dir.), Aranzadi, Pamplona, 2010, p. 607.

- culpa del cargador o destinatario
- instrucción de éstos no motivada por una acción negligente del porteador
- vicio propio de las mercancías
- circunstancias que el porteador no pudo evitar y cuyas consecuencias no pudo impedir

Como podemos ver estas causas exoneratorias no privilegiadas, que permiten al porteador liberarse de responsabilidad, constituyen *numerus clausus*, es decir estas y solo estas causas son las que va a poder utilizar el porteador para probar la ausencia de su responsabilidad.

En palabras de PETIT LAVALL M^a V., el establecimiento de un elenco cerrado de causas de exoneración de responsabilidad otorga seguridad jurídica al sistema, al eliminar la valoración del deber de diligencia del transportista y logrando, en consecuencia, una uniformidad interpretativa²⁶.

Con el objetivo de comprender el alcance exacto de estas causas liberatorias de responsabilidad, se hace necesario llevar a cabo un estudio individualizado de cada una de ellas.

1.1 Culpa del cargador o destinatario

Esta es la primera causa no privilegiada de exoneración a la que hace referencia el art. 48.1 LCTTM. Esta causa de exoneración implica que el porteador quedará liberado de responsabilidad siempre que pueda probar que la pérdida, avería o retraso tienen su origen en la culpa del cargador o del destinatario.

El detalle que distingue a esta causa de exoneración de las contempladas en las normas internacionales, es que en ella se detallan expresamente las personas en las que debe concurrir la acción culposa frente a la referencia de carácter más general que estos textos realizan a la culpa del que tiene derecho sobre la mercancía²⁷.

²⁶ PETIT LAVALL, M^a V., « Causas de exoneración (art. 48 LCTTM)», en *Comentarios a la Ley de Transporte Terrestre*, Martínez Sanz et al. (dir.), Aranzadi, Pamplona, 2010, p. 582.

²⁷ MARTINEZ BALMASEDA, A., « Régimen de responsabilidad del porteador: fundamento, supuestos y causas de exoneración», en *Revista de Derecho del Transporte*, n.º. 6, 2010, p. 260.

Como ya hemos anunciado anteriormente, al tratarse de una causa de exoneración no privilegiada, el porteador deberá de probar la existencia de la culpa del cargador o del destinatario, que dependerá del momento en que se ha producido el daño ocasionado a la mercancía y el nexo de causalidad entre ambos²⁸.

Lo que no queda claro en el art. 48.1 es la diligencia que se ha de exigir al cargador o destinatario. En este caso, tal y como afirma MARTINEZ BALMASEDA, A., la diligencia que se ha de exigir a estos sujetos es la propia del Código Civil, es decir la del buen padre de familia²⁹.

Esto hace que se diferencien del porteador ya que a éste se le exige la diligencia del buen profesional, tal y como se ha encargado de ratificar la SAP de Ávila, (Secc. 1ª), de 27 de marzo de 2009, la cual, sintetizando lo dispuesto por la STS 143/1995 de 24 de febrero, establece que « [...] en cuanto que en el contrato de transporte se exige una diligencia superior a la normal, en razón a la especialidad de la actividad desarrollada, ya que el modelo de conducta con el que comparar el comportamiento realizado por el transportista, al efecto de emitir el juicio de valor sobre la adecuación entre lo prometido o propuesto y lo realizado por él, no es el del buen padre de familia, sino el del buen profesional».

No obstante, cabe plantearse la posibilidad de que el cargador o destinatario fuera un profesional.

En ese caso entiendo que no se le debería exigir la diligencia de un buen padre de familia, sino la propia del porteador, es decir, la de un buen profesional.

En lo que a la prueba de la culpa del cargador o destinatario se refiere, cobran especialmente importancia el deber del porteador de llevar a cabo un examen externo de las mercancías, anotando en su caso los defectos hallados en las mismas en la carta de porte (*vid.* art. 25 LCTTM y Punto 4.10 Orden FOM 1882/2012); y el derecho a proceder al reconocimiento o registro de los bultos si tiene fundadas sospechas acerca de la veracidad de la declaración de la carta de porte, anotando también en la carta de porte o mediante acta levanta al efecto los referidos defectos (*vid.* art. 26 LCTTM y Punto 4.11 Orden FOM 1882/2012).

²⁸ PETIT LAVALL, Mª V., « Causas de exoneración (art. 48 LCTTM)», en *Comentarios a la Ley de Transporte Terrestre*, Martínez Sanz et al. (dir.), Aranzadi, Pamplona, 2010, p. 584.

²⁹ MARTINEZ BALMASEDA, A., « Régimen de responsabilidad del porteador: fundamento, supuestos y causas de exoneración», en *Revista de Derecho del Transporte*, nº. 6, 2010, p. 260.

La razón de esta importancia radica en que si el porteador no lleva a cabo tales reservas se presumirá que las mercancías y su embalaje están en el estado descrito en la carta de porte y con los signos y señales en ella indicados, esto es, se presume en contra del porteador que el daño ha acaecido durante el transporte.

En cambio si el porteador lleva a cabo tales reservas en la carta de porte se invierte la carga de la prueba en contra del cargador, que deberá demostrar que el daño se produjo por circunstancia distinta.

Por último, en cuanto a la importancia de esta causa no privilegiada de exoneración, hay que decir que opera como un cajón de sastre en el cual se incluyen todos aquellos supuestos en los que, concurriendo la culpa del cargador o destinatario, el porteador no pueda valerse de otra causa de exoneración prevista por la LCTTM.

La razón de esto, tal y como afirma MARTINEZ BALMASEDA, A., es que el porteador acudirá preferentemente a las presunciones de exoneración consistentes en la carga o descarga del remitente o destinatario o los defectos de embalaje, supuestos típicos de culpa del cargador o destinatario, desde el momento en que se someten al régimen privilegiado de toda presunción de exoneración y no precisan la prueba de culpa³⁰.

1.2 Instrucciones del cargador o destinatario

Esta segunda causa de exoneración no privilegiada implica que el porteador quedará liberado de responsabilidad si es capaz de probar que la pérdida, avería o retraso en las mercancías han sido provocados por una instrucción del cargador o destinatario no motivada por una acción negligente suya.

Como podemos ver son dos los condicionantes que han de concurrir, para que pueda aplicarse la referida causa de exoneración.

El primero de ellos es que exista una instrucción por parte del cargador o destinatario y que sea ésta la causante del daño sufrido por las mercancías.

Sobre esta instrucción hay que hacer varias matizaciones, que son necesarias para entender a que se refiere la LCTTM cuando habla de instrucción.

³⁰ MARTINEZ BALMASEDA, A., « Régimen de responsabilidad del porteador: fundamento, supuestos y causas de exoneración», en *Revista de Derecho del Transporte*, nº. 6, 2010, p. 260.

La primera de ellas versa sobre las características de la misma. A este respecto se establece que debe ser una instrucción **vinculante** para el porteador ; **clara**, ya que en caso de que no lo sea el porteador deberá solicitar aclaraciones, pues de lo contrario podrá responder por la vía art.48.3 LCTTM; **lícita**, porque en caso contrario podrá ser responsable también con base en el art. 48.3 LCTTM y por último, y aunque existen dudas, se establece que la instrucción puede ser **negligente** o no, aunque en el fondo este carácter es indiferente, porque con tal de que se cumplan los tres primeros el porteador estará facultado para acudir a esta causa de exoneración con independencia de si concurre culpa o no del cargador o destinatario al dar la orden³¹.

La segunda matización versa sobre el contenido de la referida instrucción. En este sentido se toma un concepto amplio que abarca no solo las instrucciones contempladas en la LCTTM (*vid.* arts. 20.2, 30, 31, 32,36 y 59.3 LCTTM), sino que contiene también todas aquellas especificaciones sobre los cuidados que requieren las mercancías durante el transporte, sobre la disposición del vehículo en los lugares de carga y/o descarga, el itinerario o ruta a seguir, así como las informaciones consignadas en la carta de porte³².

El segundo condicionante necesario, para poder acudir a esta causa de exoneración, es que la instrucción impartida por el cargador o destinatario no tenga su origen en una acción negligente del cargador, porque en ese caso, como ya hemos visto, deberá responder en la proporción concreta en que la negligencia del porteador, que no constituye una causa de exoneración, haya contribuido en la causación del daño (*vid.* art. 48.3 LCTTM).

Por tanto, como podemos ver, esta causa de exoneración implica que el porteador deberá probar que el supuesto generador de responsabilidad, tiene su origen en el cumplimiento de una instrucción proveniente del cargador o destinatario, la cual no ha sido impartida como consecuencia de una negligencia cometida por él.

1.3 Vicio propio de las mercancías

La tercera causa de exoneración no privilegiada permite al porteador liberarse de responsabilidad, siempre y cuando pueda probar que la pérdida, avería o retraso han sido provocados por un vicio propio de las mercancías.

³¹ MARTINEZ BALMASEDA, A., « Régimen de responsabilidad del porteador: fundamento, supuestos y causas de exoneración», en *Revista de Derecho del Transporte*, nº. 6, 2010, p. 261.

³² PETIT LAVALL, M^a V., « Causas de exoneración (art. 48 LCTTM)», en *Comentarios a la Ley de Transporte Terrestre*, Martínez Sanz et al. (dir.), Aranzadi, Pamplona, 2010, p. 586.

El problema, en cuanto a los vicios propios, es que la LCTTM no contiene una definición de lo que se ha de entender por vicios propios de las mercancías.

En busca de esta definición debemos acudir a la interpretación que la doctrina ha hecho de esta causa de exoneración, tanto en el CMR como en las CIM.

De esta interpretación se puede extraer que el vicio propio de las mercancías puede definirse como una característica atípica presente en una determinadas mercancías que no es propia de toda la mercancía de esa clase o especie, en definitiva, se trata de un defecto en las concretas mercancías transportadas y no una característica inherente a todas ellas³³.

Una vez que disponemos del concepto de vicio propio, es preciso hacer una matización y es que el mismo puede ser un vicio oculto y por tanto no aparente, pero también puede ser un vicio conocido por el porteador.

En este último caso, el porteador estará obligado, con base en el art. 25 LCTTM, a anotar en la carta de porte los defectos observados en las mercancías, ya que si no lo hiciera podrá concurrir junto al vicio propio de la mercancía la culpa del porteador que hará que la exoneración de responsabilidad pueda no ser total (art. 48.3 LCTTM).

Por tanto, nos encontramos con que el porteador quedará exonerado si es capaz de probar que la pérdida, avería o retraso han sido provocados por un vicio propio de las mercancías. Este vicio puede ser no aparente para el porteador o aparente, en cuyo caso el porteador deberá hacerlo constar en la carta de porte para poder valerse de esta causa de exoneración.

1.4 Circunstancias inevitables por el porteador

La última causa no privilegiada de exoneración contempla la posibilidad de que el porteador quede liberado de responsabilidad cuando pruebe que la pérdida, avería o retraso hayan sido provocados por circunstancias que el porteador no pudo evitar y cuyas consecuencias no pudo impedir.

El problema que se nos plantea es determinar que hay que entender por circunstancias que el porteador no pudo evitar y cuyas consecuencias no pudo impedir.

³³ MARTINEZ BALMASEDA, A., « Régimen de responsabilidad del porteador: fundamento, supuestos y causas de exoneración», en *Revista de Derecho del Transporte*, nº. 6, 2010, p. 262.

En este punto, tal y como establece MARTINEZ BALMASEDA, A., lo determinante para poder alegar esta causa es la inevitabilidad de las circunstancias y de sus consecuencias, se pueden citar como supuestos encuadrables en ella, de acuerdo a nuestro derecho, la fuerza mayor y el caso fortuito (vid. art. 1.105 CC)³⁴.

Por tanto, el porteador para poder eximirse de responsabilidad deberá probar la concurrencia de la concreta circunstancia imprevisible, o previsible pero inevitable, el nexo de causalidad entre tal circunstancia y los daños ocasionados a las mercancías y la imposibilidad de impedir, obviar o prevenir sus consecuencias para lo que deberá demostrar que ha actuado con la diligencia debida³⁵

Esta diligencia exigida al porteador, tal y como ya comentamos, es la de buen profesional [vid. SAP de Ávila, (Secc. 1ª), de 27 de marzo de 2009]

Como podemos ver, lo importante para la LCTTM no es la previsibilidad o imprevisibilidad de la circunstancia, sino que lo realmente relevante es que la circunstancia sea inevitable.

Ahora bien, la previsibilidad o imprevisibilidad es un factor que suele ser tenido en cuenta por los Jueces y Tribunales, puesto que cuando un riesgo es previsible es más fácil que resulte declarado evitable³⁶.

Por tanto, el porteador quedará exonerado siempre que demuestre que concurrió una circunstancia inevitable, que aunque la hubiera podido prever no la podría haber evitado (fuerza mayor).

De todo el elenco de supuestos susceptibles de ser cubiertos por esta causa de exoneración, se hace necesario, a efectos didácticos, centrar la atención en los supuestos relativos al atraco y robo de mercancías.

La razón de apostar por estos supuestos radica en que son los que se dan con mayor frecuencia, en el ámbito del transporte terrestre de mercancías.

³⁴ MARTINEZ BALMASEDA, A., « Régimen de responsabilidad del porteador: fundamento, supuestos y causas de exoneración», en *Revista de Derecho del Transporte*, nº. 6, 2010, p. 262.

³⁵ PETIT LAVALL, Mª V., « Causas de exoneración (art. 48 LCTTM)», en *Comentarios a la Ley de Transporte Terrestre*, Martínez Sanz et al. (dir.), Aranzadi, Pamplona, 2010, p. 591.

³⁶ PETIT LAVALL, Mª V., « Causas de exoneración (art. 48 LCTTM)», en *Comentarios a la Ley de Transporte Terrestre*, Martínez Sanz et al. (dir.), Aranzadi, Pamplona, 2010, p. 591.

La mejor manera de comprender la influencia de esta causa de exoneración es a través de la interpretación que la jurisprudencia hace de la misma, en los supuestos de atraco y robo de las mercancías.

El punto de referencia para explicar esta influencia es la SAP de Madrid, (secc. 28), de 8 de marzo de 2013, la cual, tomando como fundamento la doctrina asentada por el TS y las Audiencias Provinciales, expone el tratamiento dado por la jurisprudencia a los distintos supuestos de atraco y robo de las mercancías.

En primer lugar, establece que «cuando lo que se produce es un robo con el empleo de violencia o de intimidación sobre las personas los precedentes jurisprudenciales [...] apuntan a la apreciación de causa de exoneración de responsabilidad utilizando el criterio flexible de dar cabida dentro del concepto de fuerza mayor al caso fortuito (la fuerza mayor, entendida en sentido amplio, además de lo inevitable, da también cobijo a los supuestos de caso fortuito, es decir, lo imprevisible en un decurso normal de los acontecimientos)».

Por tanto, cuando nos encontremos frente a un atraco en principio el porteador quedará exonerado de responsabilidad, pues se entiende que una cosa es que deba actuar como un buen profesional y otra bien distinta es que ser un buen profesional implique arriesgar la integridad física.

No obstante, hay alguna sentencia que no considera exonerado al porteador en caso de que concurra un robo con violencia.

Como ejemplo de ello tenemos la SAP Barcelona, (Secc. 15), de 2 de septiembre de 2008.

Esta sentencia establece al respecto que « [...] la sustracción no es tan imprevisible para una empresa de transportes que habitualmente transporta mercancía al sur de Italia, pues es un hecho notorio que con relativa frecuencia se producen este tipo de robos.

Una empresa de transportes y su conductor, si han de entregar una mercancía en el sur de Italia, no pueden dejar de contemplar la posibilidad de que si por la noche aparcan el camión en la calle, con la mercancía cargada, fuera de los aparcamientos vigilados, puedan ser víctimas de un robo, incluso si el conductor duerme en la cabina».

Por tanto, como podemos ver lo que hace la sentencia es convertir este robo con violencia en un supuesto previsible, cuya consecuencia es evitable.

En segundo lugar, establece que «cuando lo acaecido es un robo cometido mediante utilización de fuerza en las cosas deberá prestarse especial atención a la valoración de las circunstancias concurrentes, resultando exigible que se demuestre de manera suficiente que se adoptaron las medidas de seguridad de acuerdo con las exigencias de un criterio de diligencia profesional, como es la exigible al transportista pues de lo contrario debería apreciarse la responsabilidad de éste»

A modo ejemplificativo podemos citar la SAP de Madrid, (Secc. 28ª), de 23 de marzo de 2012, en la cual se estima aplicable la causa de exoneración a un supuesto en el que se fuerza la puerta del camión para robar la mercancía de su interior.

El tribunal entiende que el porteador llevo a cabo todas las cautelas necesarias para custodiar y conservar las mercancías, pero «desgraciadamente la diligencia del transportista resultó superada por el comportamiento delictual de un tercero, que no reparó en esfuerzos para soslayar el protocolo de medidas de seguridad que razonablemente podían exigírsele a aquél en la realización de este tipo de transportes».

En tercer lugar, dice que «en los supuestos de mero hurto, es decir, cuando en la sustracción no concurre violencia o intimidación en las personas o fuerza en las cosas, no debería, en principio, apreciarse un supuesto de fuerza mayor, pues el delincuente habrá gozado de cierta facilidad para acceder a la mercancía transportada, ya lo fuese por descuido del chófer o ya por insuficiencia de las medidas de cierre del vehículo lo que denotaría una cierta falta de diligencia profesional que impediría, cuando menos, la aplicación de la referida causa de exoneración».

Como ejemplo relevante de esta falta de negligencia profesional tenemos la SAP de Castellón, (Secc. 3ª), de 31 de julio de 2013, en la cual se niega la concurrencia de causa de exoneración al estimar que concurre una grave negligencia del porteador, ya que éste recibe la mercancía el día 30 de junio de 2010 con el encargo de que ésta fuera llevada a Barcelona para su embarque el día 3 de julio, pero en vede embarcarla deja aparcado el semirremolque el día 4 en una zona sin vigilancia a las afueras de Vinaròs y cuando vuelve a por ella al día siguiente, se percata de que éste había sido sustraída.

En último lugar, establece que «cabén, no obstante, supuestos que se encuentran a caballo entre los que hemos clasificado con anterioridad, que pueden resultar susceptibles de ser reconducidos a la circunstancia de exoneración de responsabilidad del transportista».

A modo de ejemplo esta sentencia cita la SAP de Madrid, (Secc. 28ª), de 11 de noviembre de 2011, la cual relata el caso en que «un conductor de un camión se enfrentó a una operación planificada para arrebatarle el vehículo, incluso con el inicial empleo de mecanismos intimidatorios (que incluyó una persecución), aunque fuera finalmente la astucia de los delincuentes, empleada al amparo de la situación de tensión creada mediante el previo acoso a la víctima, lo que permitió la sustracción tras una maniobra de distracción».

En relación con esta última causa de exoneración, es preciso traer a colación el art. 48.2 LCTTM.

Este precepto, en principio, cierra la puerta a la posibilidad de que el porteador alegue que un defecto técnico o mecánico del vehículo ha sido el causante de la pérdida, avería o retraso.

La razón de excluir los defectos técnicos o mecánicos es porque se entiende que son circunstancias que el porteador puede prever e impedir o evitar, comprobando el funcionamiento de los mismos y poniéndolos en buen estado para efectuar el transporte, es decir empleando la diligencia debida³⁷.

No obstante, hay una serie de supuestos en los que se puede plantear si es posible alegar como causa de exoneración un defecto técnico o mecánico del vehículo.

Dentro de esos supuestos se pueden citar el incendio o explosión del vehículo y el pinchazo o reventón de neumáticos.

En estos casos, el porteador deberá probar que tales supuestos se han producido por una circunstancia previsible o imprevisible cuyo resultado era inevitable, es decir deberá probar que concurre la causa de exoneración, analizada en el apartado cuarto de este epígrafe, para poder quedar exonerado de responsabilidad.

La conclusión a la que llego, tras analizar las sentencias en las que concurren estos supuestos, es que la jurisprudencia se muestra muy inflexible a la hora de apreciar la concurrencia de causa de exoneración en estos supuestos.

³⁷ PETIT LAVALL, Mª V., « Causas de exoneración (art. 48 LCTTM)», en *Comentarios a la Ley de Transporte Terrestre*, Martínez Sanz et al. (dir.), Aranzadi, Pamplona, 2010, p. 596.

2. Causas privilegiadas

Una vez analizadas las causas no privilegiadas de exoneración, nos adentramos en el estudio de las causas privilegiadas de exoneración o presunciones de exoneración.

Estas presunciones de exoneración aparecen reguladas en el art. 49 LCTTM y en el Punto 7.10 Orden FOM 1882/2012.

El referido art. 49 LCTTM da la posibilidad al porteador de quedar exonerado de responsabilidad si es capaz de probar que, atendidas las circunstancias del caso concreto, la pérdida o avería han podido resultar verosímilmente de alguno de los riesgos que a continuación analizaremos.

Como ya hemos podido ver con anterioridad, el régimen probatorio al que queda sometido el porteador es mucho más laxo, a diferencia de lo que ocurre con las causas no privilegiadas, ya que sólo tendrá que probar la concurrencia de algunos de los riesgos recogidos en el referido art. 49 y la probabilidad razonable de que de ello deriva el daño, puesto que se presume *iuris tantum* la relación de causalidad entre el hecho y el daño sufrido.

Dicho esto, procedemos al análisis individualizado de las causas privilegiadas de exoneración.

2.1 Empleo de vehículos descubiertos y no entoldados

La primera causa de exoneración privilegiada hace referencia a la utilización por parte del porteador de vehículos descubiertos y no entoldados para transportar las mercancías.

El motivo de la existencia de este tipo de presunción radica en que, se sobreentiende que las mercancías van a estar expuestas a toda una serie de riesgos de deterioro y desaparición por el hecho de no ir cubiertas³⁸.

Esta presunción de exoneración nos lleva a preguntarnos que se ha de entender por vehículos descubiertos y no entoldados.

Para encontrar respuesta a esta cuestión debemos acudir a la interpretación que, de este supuesto, se ha hecho tanto en el CMR como en las CIM.

³⁸ GÓRRIZ LÓPEZ, C., « Presunciones de exoneración (art. 49 LCTTM)», en *Comentarios a la Ley de Transporte Terrestre*, Martínez Sanz et al. (dir.), Aranzadi, Pamplona, 2010, p. 609.

De dicha interpretación se puede concluir que nos encontramos frente a un vehículo descubierto y no entoldado siempre que éste se encuentre abierto por la parte superior así como los supuestos en los que aunque disponga de techo el vehículo se encuentre abierto por los laterales³⁹.

Por tanto quedarán fuera de este concepto todos aquellos supuestos en que la mercancía vaya alojada en plataformas cubiertas en su totalidad (cisternas, cajas...) o artefactos cubiertos (basculantes cubiertos con lona)

La presunción de exoneración no se queda ahí, ya que además de exigir que nos encontremos ante el empleo de un vehículo descubierto y no entoldado, exige también que dicho empleo haya sido pactado o acorde con la costumbre.

En este punto, tal y como establece MARTINEZ BALMASEDA, A., dos son los aspectos que se han de tener en cuenta en lo que al pacto y la costumbre se refiere⁴⁰.

En primer lugar, la LCTTM, alejándose de lo dispuesto en las normas internacionales, establece que el pacto no tiene por qué constar en la carta de porte para que sea válido, debido esto al carácter únicamente probatorio que la carta de porte ostenta en la LCTTM.

Lo que implica que, tal y como afirma la autora, los pactos en los que se plasme el empleo de este tipo de vehículos podrán ser escritos, verbales o tácitos.

En segundo lugar, y también alejándose de lo dispuesto en la normativa internacional, la LCTTM permite que el empleo del vehículo descubierto y no entoldado tenga su origen en la costumbre.

Ello permite incluir bajo ese supuesto de exoneración aquellos casos en los que el transporte en vehículo abierto sea el supuesto más habitual en la práctica sin que exista un pacto, expreso o tácito, al respecto.

No obstante, corresponde al porteador demostrar que es usual utilizar vehículos abiertos y no entoldados, para transportar las mercancías objeto del contrato en el recorrido geográfico

³⁹ MARTINEZ BALMASEDA, A., « Régimen de responsabilidad del porteador: fundamento, supuestos y causas de exoneración», en *Revista de Derecho del Transporte*, nº. 6, 2010, p. 263.

⁴⁰ MARTINEZ BALMASEDA, A., « Régimen de responsabilidad del porteador: fundamento, supuestos y causas de exoneración», en *Revista de Derecho del Transporte*, nº. 6, 2010, p. 263.

convenido. Así se desprende de la exigencia de que la presunción de causalidad atendida a las circunstancias del caso concreto⁴¹.

Por tanto, la conclusión a la que debemos llegar es que para que el porteador quede exonerado, en virtud de esta presunción, deberá probar que la pérdida, avería o retraso han sido provocados como consecuencia de la utilización de un vehículo descubierto y no entoldado, cuyo empleo haya sido pactado o tenga su origen en la costumbre.

2.2 Ausencia o deficiencia en el embalaje

La segunda causa privilegiada de exoneración permite que el porteador quede liberado de responsabilidad si éste demuestra que la pérdida, avería o han sido producidas por una ausencia o deficiencia en el embalaje.

El sentido de esta presunción de exoneración debemos de buscarlo en el art. 21 LCTTM y en el Punto 4.7 Orden FOM 1882/2012.

En estas disposiciones se establece que, salvo pacto en contrario, uno de los deberes del cargador consiste en el acondicionamiento de las mercancías para su transporte, lo que comporta entre otras cosas su adecuado embalaje, cuando su naturaleza o las circunstancias del transporte lo exijan.

Por tanto, para que el porteador quede exonerado de responsabilidad se han de cumplir los siguientes requisitos:

El primero de ellos es que se trate de mercancías que, por su especial naturaleza o por circunstancias del transporte, requieran un embalaje adecuado. El segundo es que el deber de acondicionar las mercancías debe corresponder al cargador. El tercero es que tiene que haber una ausencia o deficiencia en el embalaje de esas mercancías. El último es que es preciso que las circunstancias del transporte permitan presumir que fue precisamente esa ausencia o deficiencia la causa de la pérdida o de la avería de los efectos acarreados⁴².

En conclusión, sólo la concurrencia de los referidos requisitos permitirá al porteador quedar exonerado de responsabilidad.

⁴¹ GÓRRIZ LÓPEZ, C., « Presunciones de exoneración (art. 49 LCTTM)», en *Comentarios a la Ley de Transporte Terrestre*, Martínez Sanz et al. (dir.), Aranzadi, Pamplona, 2010, p. 611.

⁴² GÓRRIZ LÓPEZ, C., « Presunciones de exoneración (art. 49 LCTTM)», en *Comentarios a la Ley de Transporte Terrestre*, Martínez Sanz et al. (dir.), Aranzadi, Pamplona, 2010, pp. 612 - 613.

Esto es lo que ocurre cuando el deber de acondicionamiento de las mercancías corresponde al cargador, pero, como ya hemos adelantado anteriormente, es posible que se pacte que ese deber corresponda al porteador.

En ese caso, si se producen pérdidas o averías en la mercancía como motivo de la ausencia o deficiencia del embalaje, el porteador estará llamado a responder.

El mayor problema que plantea esta presunción tiene que ver con la dificultad de probarla, ya que uno de los deberes que se le imponen al porteador es llevar a cabo un examen externo de las mercancías, anotando en la carta de porte todas las anomalías que éstas presenten (*vid.* art. 25 LCTTM y Punto 4.10 Orden FOM 1882/2012)

Por tanto para poder probar esta causa de exoneración deberá haber emitido las reservas oportunas en la carta de porte, ya que si no lo hace muy difícilmente podrá probar la concurrencia de esta presunción de exoneración.

2.3 Manipulación, carga, estiba, desestiba o descarga no realizadas por el porteador

La tercera presunción de exoneración permite al porteador exonerarse de responsabilidad si prueba que la pérdida, avería han sido ocasionadas por la carga, estiba, desestiba o descarga no realizadas por él.

El punto de partida para entender el sentido y alcance de esta presunción de exoneración, debemos buscarlo en el art. 20 LCTTM y en los Puntos 4.14 y 6.8 Orden FOM 1882/2012.

Estas disposiciones atribuyen, salvo pacto en contrario, las operaciones de carga y estiba al cargador y la desestiba y descarga al destinatario. Al contrario de lo que ocurre en los servicios de paquetería y de recogida y entrega de bultos fácilmente manipulable donde estas operaciones se encomiendan al porteador, salvo que se pacte lo contrario (*vid.* art. 20.3).

Por tanto, si como consecuencia de estas operaciones, encomendadas al cargador o destinatario, se produce una pérdida o avería de las mercancías éstos responderán con base en el art. 20.2 LCTMM, quedando por tanto liberado el porteador de responsabilidad.

Como ejemplo de esa exoneración podemos citar la SAP de Pontevedra, (secc. 1ª), de 30 de julio de 2010, en la cual se condena a la empresa cargadora a indemnizar al porteador por los daños y perjuicios, que la mala estiba de la mercancía provocó en su vehículo.

No obstante, puede ocurrir que el porteador responda aun cuando las operaciones anteriormente citadas estén encomendadas al cargador o destinatario.

Esta posibilidad la contempla el art. 20.2 LCTTM, en su párrafo segundo, el cual hace responder al porteador cuando las mercancías hayan sido dañadas por una operación de estiba que correspondía al cargador, pero éste la hace siguiendo las instrucciones del porteador.

La razón de imputar responsabilidad al porteador radica en que el cargador es un mero instrumento del porteador, pues se limita a ejecutar sus instrucciones⁴³.

No obstante, puede ocurrir, como ya hemos visto, que se haya pactado que tanto las operaciones de carga y estiba como las de descarga y desestiba sean llevadas a cabo por el porteador.

En este caso, si se produce una pérdida o avería como consecuencia de tales operaciones, el porteador no podrá excusar su responsabilidad, con base en esta causa de exoneración, sino que lo único que podrá hacer es intentar demostrar la concurrencia de culpa por parte del cargador o destinatario.

La única manera de demostrar esa concurrencia es a través de la causa de exoneración, prevista en el art. 48.1 LCTTM, la cual, como ya pudimos ver, funciona como una cláusula general para aquellos casos en los que el porteador no disponga de otra causa de exoneración a la que poder acudir.

Por tanto, en estos supuestos el porteador quedará sujeto a responsabilidad, si no es capaz de probar la concurrencia de culpa por parte del cargador o porteador.

2.4 Naturaleza de las mercancías

La cuarta causa de exoneración privilegiada permite al porteador quedar liberado de responsabilidad siempre y cuando pruebe que la pérdida, avería, han tenido su origen en la naturaleza de las mercancías que, por causas inherentes a la misma, sean más propensas a quedar expuestas a daños provocados por rotura, moho, herrumbre, deterioro interno y espontaneo, merma, derrame, desecación o acción de la polilla y roedores u otros riesgos siempre que deriven de la propia naturaleza de las mercancías.

⁴³ GÓRRIZ LÓPEZ, C., « Presunciones de exoneración (art. 49 LCTTM)», en *Comentarios a la Ley de Transporte Terrestre*, Martínez Sanz et al. (dir.), Aranzadi, Pamplona, 2010, p. 615.

Para entender el sentido y alcance de esta presunción, es preciso llevar a cabo una distinción entre lo que se entiende por vicio propio de las mercancías y naturaleza de las mismas.

La gran diferencia entre el vicio propio y la naturaleza de las mercancías es que el primero supone que la mercancía posee un defecto o está en mal estado, de tal forma que al ser transportada será dañada o bien quedará destruida o no será apta para su posterior comercio, mientras que la segunda implica un riesgo de la propia mercancía, característico o común a todas las de su misma clase⁴⁴.

Por tanto, el porteador quedará exonerado sin consigue demostrar que la naturaleza de los efectos transportados pudo ser verosímilmente la causa de su pérdida o averías, ya que nos entramos frente a una presunción de exoneración, que exige, como ya hemos visto, una fuerza probatoria menor a la requerida en las causas no privilegiadas de exoneración.

La justificación de esta presunción exoneratoria radica en que se trata de un riesgo ajeno al control del porteador que, en caso de ser evitable y previsible, debería subsanar el cargador⁴⁵.

Por último, habría que llevar a cabo una diferenciación entre esta presunción de exoneración y la relativa a la ausencia o deficiencia en el embalaje, a efectos de ver cuándo es de aplicación uno u otra.

Según MARTINEZ BALMASEDA, A., la diferencia radica en que si se tratan de riesgos que puedan neutralizarse con un adecuado embalaje se aplicará la presunción relativa a la ausencia o deficiencia de embalaje, mientras que, si ni siquiera con un correcto embalaje pueden evitarse el supuesto se encuadraría en la presente causa de exoneración⁴⁶.

2.5 Deficiente identificación o señalización de bultos

La quinta causa de exoneración privilegiada exonera de responsabilidad al porteador, siempre y cuando éste pruebe que la pérdida, avería hayan sido producidas por una deficiente identificación o señalización de bultos.

⁴⁴ PETIT LAVALL, M^a V., « Causas de exoneración (art. 48 LCTTM)», en *Comentarios a la Ley de Transporte Terrestre*, Martínez Sanz et al. (dir.), Aranzadi, Pamplona, 2010, p. 589.

⁴⁵ GÓRRIZ LÓPEZ, C., « Presunciones de exoneración (art. 49 LCTTM)», en *Comentarios a la Ley de Transporte Terrestre*, Martínez Sanz et al. (dir.), Aranzadi, Pamplona, 2010, p. 616.

⁴⁶ MARTINEZ BALMASEDA, A., « Régimen de responsabilidad del porteador: fundamento, supuestos y causas de exoneración», en *Revista de Derecho del Transporte*, n^o. 6, 2010, p. 266.

Con el objetivo de precisar y comprender esta presunción de exoneración debemos acudir al art. 21 LCTTM y al Punto 4.7 Orden FOM 1882/2012.

Ambas disposiciones establecen que, salvo pacto en contrario, el deber de acondicionamiento de las mercancías corresponderá al cargador, el cual deberá en otras cosas identificar y señalar la totalidad de los bultos que componen cada envío.

Por tanto, el porteador quedará exonerado de responsabilidad cuando la pérdida o avería tenga su origen en una deficiente identificación o señalización de bultos, llevada a cabo por el cargador.

Como podemos ver esta presunción de exoneración al igual que las demás sólo tiene funcionalidad en el caso de las pérdidas o averías pero no los retrasos.

Para que el porteador pueda liberarse de responsabilidad en caso de retraso deberá demostrar que las deficiencias en la identificación o señalización de los bultos causaron el retraso y que no pudo preverlas ni evitar sus consecuencias⁴⁷.

Como ya hemos indicado anteriormente, puede ocurrir que se pacte que el acondicionamiento de las mercancías sea llevado a cabo por el porteador.

Esto implicará que, en caso de deficiente identificación o señalización de bultos, será el porteador quien quedará sujeto a responsabilidad.

Por último nos encontramos con el mismo problema de prueba, al que ya nos enfrentamos en el caso de la presunción de exoneración relativa a la ausencia o deficiencia en el embalaje.

En este caso, con base en el art. 25 LCTTM y en el Punto 4.10 Orden FOM 1882/2012, el porteador deberá llevar a cabo bien un examen externo de las mercancías, anotando los defectos de las mismas en la carta de porte; o bien deberá justificar en la misma carta de porte la imposibilidad de llevar a cabo tal examen.

La consecuencia de no llevar a cabo tales reservas es que difícilmente podrá demostrar que existía una deficiente identificación o señalización de bultos, ya que como establece

⁴⁷ GÓRRIZ LÓPEZ, C., « Presunciones de exoneración (art. 49 LCTTM)», en *Comentarios a la Ley de Transporte Terrestre*, Martínez Sanz et al. (dir.), Aranzadi, Pamplona, 2010, p. 617.

MARTINEZ SANZ, la falta de reserva en el título de porte genera la presunción de que las marcas y señales eran adecuadas y suficientes⁴⁸.

2.6 Otras presunciones de exoneración

Dentro de este apartado vamos a tratar sobre dos presunciones de exoneración, que la LCTTM ha decidido regular en artículos propios.

No obstante, hay que hacer una matización y es que la presunción de exoneración, en caso de transporte de animales vivos, aparece incluida en el art. 49 LCTTM, lo que pasa que solo la nombra dejando al art. 50 la misión de establecer las condiciones, en las que se ha de dar tal presunción.

Estas presunciones aparecen reguladas en los arts. 50 y el 51 LCTTM, los cuales regulan las presunciones de exoneración en caso de transporte de animales vivos y en caso de transporte con vehículos especialmente acondicionados.

A) Transporte de animales vivos

Esta es la última causa de exoneración privilegiada a la que se hace referencia en el art. 49 LCTTM, la cual implica que el porteador quedará exonerado de responsabilidad siempre y cuando pruebe que, teniendo en cuenta las circunstancias del transporte, ha adoptado las medidas que normalmente le incumben y ha seguido las instrucciones especiales que le pudieran haber sido impartidas (*vid.* art. 50 LCTTM).

La razón de la inclusión de esta presunción de exoneración radica en que los animales vivos constituyen una carga frágil que, por su propia naturaleza, es propensa a sufrir daños durante su desplazamiento⁴⁹

Para que el porteador pueda exonerarse de responsabilidad, a través de la presente presunción, deberán cumplirse los siguientes requisitos:

⁴⁸ GÓRRIZ LÓPEZ, C., « Presunciones de exoneración (art. 49 LCTTM)», en *Comentarios a la Ley de Transporte Terrestre*, Martínez Sanz et al. (dir.), Aranzadi, Pamplona, 2010, p. 618.

⁴⁹ MARTINEZ BALMASEDA, A., « Régimen de responsabilidad del porteador: fundamento, supuestos y causas de exoneración», en *Revista de Derecho del Transporte*, nº. 6, 2010, p. 267.

En primer lugar, es necesario que la naturaleza de los efectos transportados sea verosímilmente la causa de la pérdida o de la avería de las mercancías, atendidas las circunstancias específicas de la operación.

Cabrá, por ello, la exoneración si el daño es consecuencia de la materialización de riesgos típicos del transporte de seres vivos que pueden producirse o, en su caso, empeorarse incluso cuando el transporte se desarrolla con total normalidad.

En cambio, no cabrá cuando el daño resulte de la materialización de otros riesgos que no pueden calificarse de típicos para esta clase de transportes⁵⁰

En segundo lugar, tal y como establece el referido art. 50, debe demostrarse que el porteador ha adoptado todas aquellas medidas que le eran razonablemente exigibles, dadas las circunstancias del caso.

Esto implica que el porteador, como especialista en el traslado de animales vivos, deberá conocer y aplicar la normativa relativa a la protección y al transporte de animales vivos, adaptándola a las circunstancias del caso⁵¹.

En último lugar, el porteador deberá haber seguido las instrucciones que le pudieran haber sido impartidas.

En este sentido se toma un concepto amplio de instrucción y se entiende que entran dentro del mismo las instrucciones contenidas en el contrato de transporte, las impartidas antes de comenzar el viaje o durante el mismo e incluso se contempla la posibilidad de incorporar las instrucciones que pueda impartir un eventual acompañante de los animales, siempre y cuando actúe por cuenta del cargador y no del transportista⁵².

Por tanto, nos encontramos con que el porteador deberá probar la concurrencia de ambos requisitos si quiere verse liberado de responsabilidad.

⁵⁰ ACHIM PUEZ, « Transporte de Animales Vivos (art. 50 LCTTM)», en *Comentarios a la Ley de Transporte Terrestre*, Martínez Sanz et al. (dir.), Aranzadi, Pamplona, 2010, p. 628.

⁵¹ ACHIM PUEZ, « Transporte de Animales Vivos (art. 50 LCTTM)», en *Comentarios a la Ley de Transporte Terrestre*, Martínez Sanz et al. (dir.), Aranzadi, Pamplona, 2010, p. 629.

⁵² ACHIM PUEZ, « Transporte de Animales Vivos (art. 50 LCTTM)», en *Comentarios a la Ley de Transporte Terrestre*, Martínez Sanz et al. (dir.), Aranzadi, Pamplona, 2010, p. 630.

Como ejemplo del trato llevado a cabo por los tribunales, en relación con esta presunción de exoneración, podemos traer a colación la SAP de Cáceres, (Secc. 1ª), de 29 de junio de 2011, en la cual se declara que la muerte de la potra se debió a una actuación negligente por parte del demandado, quien «no comprobó si el animal bebía agua o comía, no habiéndolo bajado durante todo el trayecto del camión, durante los cuatro días que duró el viaje, por lo que es evidente su responsabilidad en la producción de los daños dada su negligente actuación, pues como tal profesional del transporte, pudo y debió vigilar y cuidar del estado del animal, pues se trataba de un largo viaje, y como no lo hizo, debe responder de los perjuicios causados».

Por último, quedaría por resaltar la posibilidad que tendría el porteador de exonerarse en estos supuestos, mediante el recurso a cualquiera de las otras causas de exoneración privilegiadas o no.

En lo que respecta a las presunciones de exoneración el porteador podría valerse de la presunción relativa a la naturaleza de las mercancías.

La razón de esta posibilidad radicaría en la especial fragilidad que presentan los animales transportados⁵³.

Mientras que en lo referente a las causas de exoneración no privilegiadas, el porteador podrá valerse de todas las previstas, ahora bien se enfrentará a una carga probatoria mucho más dura de superar.

B) Transporte con vehículos especialmente acondicionados

El art. 51 LCTTM contempla la última presunción de exoneración prevista por la LCTTM para exonerar al porteador de responsabilidad.

En cuanto al supuesto de hecho que contempla el referido precepto, hay que decir que se trata del transporte con vehículo especialmente acondicionado para controlar la temperatura, la humedad del aire u otras condiciones ambientales.

Una vez analizado el supuesto de hecho contenido en la norma, es preciso analizar los requisitos necesarios para que el porteador quede exonerado en virtud de dicha presunción de exoneración.

⁵³ ACHIM PUEZ, « Transporte de Animales Vivos (art. 50 LCTTM)», en *Comentarios a la Ley de Transporte Terrestre*, Martínez Sanz et al. (dir.), Aranzadi, Pamplona, 2010, p. 631.

El primer requisito, común para todas las presunciones de exoneración, es que la naturaleza de los efectos transportados sea verosímilmente la causa de la pérdida o de la avería de las mercancías, atendidas las circunstancias específicas de la operación.

El segundo requisito es que exista un acuerdo entre las partes contratantes que indique que se utilizarán vehículos especialmente acondicionados para controlar la temperatura, la humedad del aire u otras condiciones ambientales.

La razón de este requisito radica en que el cargador sea consciente de que se va a emplear este tipo de vehículos para el transporte, ya que, a diferencia de lo ocurrido en el caso de los vehículos descubiertos o no entoldados [*vid.* art. 49.1 a) LCTTM], la costumbre no tiene cabida en esta presunción de exoneración.⁵⁴

El tercer requisito es que el porteador debe probar que ha utilizado diligentemente las instalaciones del vehículo.

En particular, se le exige que haya tomado las medidas que razonablemente podían exigírsele respecto de la elección, mantenimiento y empleo de las instalaciones del vehículo⁵⁵.

El cuarto requisito es que el porteador se halla sometido a las instrucciones especiales que, en su caso, le hayan sido impartidas.

En palabras de GÓRRIZ LOPEZ, C., el hecho de que la disposición especifique que se trata de indicaciones especiales conduce a interpretar que se trata de advertencias relacionadas con el vehículo especialmente acondicionado o con la naturaleza de las mercancías que en él se transportan⁵⁶.

Por último hay que precisar que personas están en condiciones de poder impartir instrucciones al porteador.

En principio se entiende que las instrucciones deberán proceder del cargador pero se permite que vengan de cualquier persona siempre que ésta ostente algún tipo de legitimación que

⁵⁴ GÓRRIZ LÓPEZ, C., « Transporte con vehículos especialmente acondicionados (art. 50 LCTTM)», en *Comentarios a la Ley de Transporte Terrestre*, Martínez Sanz et al. (dir.), Aranzadi, Pamplona, 2010, p. 635.

⁵⁵ GÓRRIZ LÓPEZ, C., « Transporte con vehículos especialmente acondicionados (art. 50 LCTTM)», en *Comentarios a la Ley de Transporte Terrestre*, Martínez Sanz et al. (dir.), Aranzadi, Pamplona, 2010, p. 636.

⁵⁶ GÓRRIZ LÓPEZ, C., « Transporte con vehículos especialmente acondicionados (art. 50 LCTTM)», en *Comentarios a la Ley de Transporte Terrestre*, Martínez Sanz et al. (dir.), Aranzadi, Pamplona, 2010, p. 637.

permita considerar que el porteador está obligado a seguir sus indicaciones y pueda con ello cobrar eficacia la presunción de causalidad⁵⁷.

En conclusión, el porteador podrá quedar exonerado de responsabilidad, siempre y cuando pueda probar que concurren los cuatro requisitos analizados.

3. Quiebra de la presunción de exoneración y concurrencia de culpas

Una vez analizada la totalidad de las presunciones contenidas en el art. 49, quedaría por hacer una breve alusión al párrafo segundo del referido precepto.

Este precepto habla de la posibilidad de que el acreedor del transporte desvirtúe, en todo o en parte, la presunción de exoneración empleada por el porteador, es decir debe probar que el daño ha sido causado en todo o en parte por el porteador.

Por tanto, nos encontramos con que son dos las posibilidades que se le ofrecen al acreedor del transporte:

En primer lugar, podrá desvirtuar totalmente la presunción alegada por el porteador, lo que implicará que el porteador deba responder por el incumplimiento o cumplimiento defectuoso que se le imputa, salvo que pudiera probar la concurrencia de una causa de exoneración no privilegiada, la cual podría ser también perfectamente desvirtuada por el porteador.

Por tanto, desvirtuada la presunción, solo quedará liberado de responsabilidad si es capaz de probar la concurrencia de una causa de exoneración no privilegiada.

En segundo lugar el precepto contempla la posibilidad de que el acreedor pruebe que el daño fue causado parcialmente por una circunstancia imputable al porteador.

La consecuencia de concurrir este daño parcial debemos buscarla en la segunda parte del referido precepto, que establece que «sólo responderá en la medida en que la misma haya contribuido a la producción del daño».

Por tanto, que el porteador pruebe la concurrencia de una causa de exoneración no garantiza su exoneración, sino que dicha causa podrá ser desvirtuada, en todo o en parte, por el acreedor del transporte.

⁵⁷ GÓRRIZ LÓPEZ, C., « Transporte con vehículos especialmente acondicionados (art. 50 LCTTM)», en *Comentarios a la Ley de Transporte Terrestre*, Martínez Sanz et al. (dir.), Aranzadi, Pamplona, 2010, p. 638.

VI. INDEMNIZACIÓN: CUANTÍA Y LIMITE DE RESPONSABILIDAD

Este estadio de la responsabilidad del porteador implica que éste ha llevado a cabo un incumplimiento o cumplimiento defectuoso de sus obligaciones principales del cual no ha podido exonerarse, bien porque no ha sido capaz de probar la concurrencia de alguna de las causas de exoneración previstas (*vid.* art. 48 y 48 LCTTM) o bien probándola es finalmente desvirtuada total o parcialmente.

Por tanto, esa responsabilidad del porteador por pérdida, avería o retraso se verá transformada en el pago de una indemnización, la cual quedará sometida a una serie de limitaciones, como tendremos oportunidad de analizar en el presente epígrafe.

1. Presupuesto

En este punto tenemos que traer a colación el art. 60 LCTTM, relativo a la formulación de reservas.

El motivo de acudir a este precepto es que en el mismo se establece la necesidad de formular reservas describiendo la pérdida o avería para poder tener derecho a indemnización, ya que si no se formulan tales reservas se entiende, salvo prueba en contrario, que las mercancías llegaron en el estado descrito en la carta de porte.

La única posibilidad de no formular reservas es “cuando el porteador y el destinatario hayan examinado la mercancía conjuntamente y estuvieran de acuerdo sobre su estado y las causas que lo motivan”.

A pesar de ello se entiende que el no formular reservas estando obligado a ello, no imposibilita el derecho a indemnización en caso de pérdidas o averías, lo que pasa es que la posición del destinatario se ve deteriorada, pues deberá probar que existe un daño en las mercancías y que este daño ha sido causado por el porteador.

La razón que permite entender que se pueda llegar a obtener indemnización sin formular reservas, la encontramos en el art. 60.1.1ª LCTTM cuando dice «salvo prueba en contrario».

En conclusión, si, a pesar de no haber formulado las pertinentes reservas, consigue probar que los daños sufridos por la mercancía han sido provocados por el porteador, tendrá derecho a indemnización.

Lo dicho hasta ahora no es de aplicación para el supuesto de retraso, ya que el art. 60.3 LCTTM se encarga de cerrar el paso a la posibilidad de reclamar indemnización si no se formulan las pertinentes reservas en el plazo de veintiún días desde el siguiente al de la entrega de las mercancías al destinatario.

Por tanto, nos encontramos con que en el caso de pérdidas o averías el destinatario tendrá derecho a indemnización ya sea formulando reservas o probando que el daño en las mercancías ha sido ocasionado por el porteador, mientras que en el caso de retraso el destinatario solo tendrá derecho a indemnización si formula la correspondiente reserva.

2. Valoración del daño y cuantificación de la suma indemnizatoria

La misión de este apartado es llevar a cabo un análisis detallado del contenido de la indemnización en caso de pérdidas, averías y retraso, con el objetivo de asentar el importe resarcitorio al cual deberá hacer frente el porteador declarado responsable.

2.1 Indemnización por pérdidas

Para cuantificar tal indemnización, debemos llevar a cabo una interpretación conjunta de los arts. 52, 55 y 58 LCTTM.

En primer lugar nos encontramos con el art. 52 LCTTM el cual establece que «en caso de pérdida total o parcial de las mercancías, la cuantía de la indemnización vendrá determinada por el valor de las no entregadas, tomando como base el valor que tuvieran en el momento y lugar en que el porteador las recibió para su transporte».

Por tanto, con base en el referido precepto el porteador deberá pagar el valor que tuviesen las mercancías en el momento y lugar en que éste las recibió para su transporte.

El problema es que este precepto no fija cual es el valor, que hay que dar a esas mercancías.

Por ello debemos acudir al art. 55 LCTTM, el cual establece que el valor de las mercancías se determinará atendiendo al precio de mercado o, en su defecto, al valor de mercancías de su misma naturaleza y calidad; y en caso de que las mercancías transportadas se hubieran vendido antes del contrato habrá que atender a la factura de venta.

En último lugar debemos acudir al art. 58, el cual establece que, además de a la indemnización fijada, el porteador quedará obligado a reintegrar en su totalidad el precio del

transporte y los demás gastos devengados con ocasión del mismo. Así como los gastos de salvamento, siempre que hayan sido razonables y proporcionados.

Una vez fijados los criterios para determinar la indemnización, es necesario trasladar estos criterios a los supuestos de pérdida total y pérdida parcial.

Por un lado, tenemos el supuesto de pérdida total en el que el porteador quedará obligado a: pagar el valor de mercado que tuviesen las mercancías en el momento en el que le fueron entregadas para su transporte; devolver la totalidad del precio del transporte; reintegrar los demás gastos devengados con ocasión del transporte y abonar los gastos de salvamento.

En este punto hay que recordar la posibilidad ofrecida por el art. 59 LCTTM, el cual permitirá al destinatario, si se cumplen los requisitos fijados en el precepto, recuperar las mercancías teniendo la obligación de devolver el precio del transporte y la indemnización por pérdidas, pero conservando el derecho a recibir la indemnización por retraso.

Por otro lado, tenemos el supuesto de pérdida parcial, en el cual nos podemos encontrar con dos posibilidades.

La primera es que puede ocurrir que el destinatario alegue que la parte de la mercancía recibida no le sirve, sino cuenta con el resto de la mercancía.

En ese caso podrá alegar la equiparación a pérdida total (*vid.* 54.1 LCTMM) y el porteador deberá abonar la indemnización correspondiente para el caso de pérdida total.

La segunda posibilidad es que el destinatario acepte la parte de la mercancía entregada por el porteador.

En este supuesto el porteador quedará sujeto al pago de una indemnización equivalente al valor de mercado de la mercancía no entregada en el momento y lugar que le fueron entregadas para su transporte, así como a la devolución a prorrata del precio del transporte y de los demás gastos devengados como consecuencia del mismo (*vid.* art. 58.1 LCTTM). A lo que habrá que añadir, como en el caso anterior, los gastos de salvamento.

2.2 Indemnización por averías

La base de esta indemnización, la debemos extraer de la conjugación de los arts. 53, 55 y 58 LCTTM.

Si llevamos a cabo una interpretación conjunta de los arts., 53 y 55 LCTTM, llegamos a la conclusión de que el porteador quedará obligado a indemnizar la pérdida de valor que experimenten las mercancías, la cual se traduce en la diferencia entre el valor de mercado de las mercancías en el momento y lugar en el que éste las recibió para su transporte y el valor que esas mismas mercancías habrían tenido con las averías en idéntico tiempo y lugar.

Por último, nos encontramos con el art. 58 LCTTM, el cual se aplica en los mismos términos vistos para la pérdida.

Al igual que hemos hecho con las pérdidas, debemos trasladar estos criterios tanto a la avería total como a la avería parcial.

En el caso de la avería total, nos encontramos con que el destinatario tendrá dos opciones.

La primera es que el destinatario podrá rechazar las mercancías averiadas alegando que son inútiles para su venta o consumo (*vid.* art. 54.2 LCTTM)

Ello posibilitará que pueda entrar en juego la equiparación a pérdida total y el porteador en ese caso, sólo deberá abonar la indemnización prevista para el caso de pérdida total.

La otra opción es que acepte las mercancías averiadas entregadas por el porteador.

Si las acepta el porteador deberá indemnizar la pérdida de valor que experimenten, en los términos analizados, pero con el límite marcado por el art. 53.2 LCTTM, es decir la indemnización no podrá ser superior a la otorgada en caso de pérdida total.

Además estará obligado a reintegrar la totalidad del precio del transporte, los gastos devengados con ocasión del mismo y los gastos de salvamento (*vid.* art. 58 LCTTM).

En el caso de la avería parcial, el porteador estará obligado a indemnizar la pérdida de valor que experimenten las mercancías, pero teniendo como límite la indemnización concedida en caso de pérdida parcial (*vid.* art. 53.3 LCTTM).

A esto habrá que añadir la devolución a prorrata del precio del transporte y de los demás gastos devengados como consecuencia del mismo, así como el pago de los gastos de salvamento (*vid.* art. 58.1 LCTTM).

2.3 Indemnización por retraso en la entrega

En busca del fundamento de esta indemnización, debemos acudir al art. 56 LCTTM, el cual establece que «en caso de retraso, se indemnizará el perjuicio que se pruebe que ha ocasionado dicho retraso».

El problema que presenta esta indemnización es de prueba, ya que no es lo mismo probar los daños ocasionados por una pérdida o una avería que los ocasionados como consecuencia de un retraso.

Por tanto, quedará en manos del destinatario la difícil papeleta de probar que el retraso le ha ocasionado un perjuicio.

Si finalmente consigue probar la relación entre el retraso y el perjuicio ocasionado, tendrá derecho a que el porteador le abone una indemnización que abarque tanto los daños indirectos como el lucro cesante ocasionados por el retraso⁵⁸.

No obstante, esta indemnización está sometida a un límite contenido en el art. 57.3 LCTTM, que establece como tope máximo de dicha indemnización el precio del transporte.

En este caso esa indemnización por retraso no llevará aparejada el pago de los gastos previstos en el art. 58 LCTTM, ya que en este precepto solo se habla de los supuestos de pérdida o avería.

Por último quedaría por destacar la posibilidad de que el retraso quede equiparado a la pérdida total,

Para que esto sea posible deberán haber transcurrido veinte días desde la fecha convenida para la entrega sin que ésta se haya producido; o treinta días, en el caso de que no existiera pacto, que se computarán desde el momento en el que el porteador se hizo cargo de las mercancías (*vid.* art. 54.3 LCTTM)

⁵⁸ PETIT LAVALL, M^a V., « Indemnización por retraso (art. 56 LCTTM)», en *Comentarios a la Ley de Transporte Terrestre*, Martínez Sanz et al. (dir.), Aranzadi, Pamplona, 2010, pp. 679 – 680.

En este caso la indemnización, que deberá recibir el destinatario por parte del porteador, será la correspondiente a la pérdida total de las mercancías.

3. Limitación legal de la suma indemnizatoria

Una vez fijado el quantum indemnizatorio correspondiente a cada una de las indemnizaciones, nos encontramos con que la LCTTM establece en su art. 57 diferentes límites máximos a los cuales van a quedar sujetas las referidas indemnizaciones.

La mejor manera de comprender el alcance de estos límites máximos es mediante el análisis individualizado de cada uno de ellos.

3.1 Limite máximo en caso de pérdida o avería

El primer límite máximo lo encontramos en el art. 57. 1 LCTTM, el cual fija como tope máximo un tercio del Indicador Público de Renta de Efectos Múltiples/día por cada kilogramo de peso bruto de mercancía perdida o averiada.

Dicho precepto vino a sustituir a los arts. 23.1 LOTT y 3.1 ROTT, los cuales quedaron derogados mediante la Disposición Derogatoria única de la LCTTM.

Estos artículos fijaban como límite máximo la cantidad de 4,5 euros por kilogramo, para los supuestos de pérdida o avería de las mercancías.

En cuanto al establecimiento de este nuevo límite máximo indemnizatorio, hay que decir que no estuvo exento de polémica, ya que en principio se apostó por elevar el límite indemnizatorio a los 8,33 DEG por kilogramo de peso bruto, siguiendo con ello lo dispuesto en el CMR⁵⁹.

Al final se decidió apostar por el IPREM, como índice para medir el límite máximo de la indemnización en caso de pérdidas o averías.

Tal y como establece ESCUIN IBAÑEZ, I., las ventajas que presenta optar por este índice son las siguientes⁶⁰:

⁵⁹ PETIT LAVALL, M^a V., « Límites de la indemnización (art. 57 LCTTM)», en *Comentarios a la Ley de Transporte Terrestre*, Martínez Sanz et al. (dir.), Aranzadi, Pamplona, 2010, p. 685.

⁶⁰ ESCUIN IBAÑEZ, I., « La indemnización del porteador responsable: cuantía y límite de responsabilidad», en *Revista de Derecho del Transporte*, nº. 6, 2010, p. 277.

En primer lugar, no quedará expuesto a fluctuaciones monetarias, ya que no se trata de un valor monetario.

En segundo lugar, se actualiza anualmente, a través de la Ley de Presupuestos Generales del Estado, lo cual permite su aplicación a lo largo el tiempo y garantiza la obtención de indemnizaciones acordes al nivel adquisitivo medio del momento en que se calculan.

Lo último que nos quedaría por ver con relación al IPREM, sería su estado actual.

Para ello debemos acudir a la DA Octogésima de la LPGE, la cual establece el IPREM diario en 17,75 euros.

Como el límite máximo es un tercio del IPREM, nos encontramos con que el tope máximo para 2014 será 5,916 euros/día por cada kg de peso bruto de mercancía perdida o averiada.

Por tanto, este será el límite máximo al que podrán llegar las indemnizaciones en caso de pérdida o avería.

3.2 Límite máximo en caso de retraso

Este límite máximo lo encontramos en el art. 57.2 LCTTM, el cual establece que la indemnización por los perjuicios derivados de retraso no excederá del precio del transporte.

En consecuencia nos encontramos con que la indemnización por retraso está sometida a dos límites.

El primero de ellos es un límite inferior, que implica que la indemnización solo integrará los daños indirectos y lucro cesante ocasionados por el retraso.

El segundo es un límite superior, que implica que tal indemnización no podrá superar el precio fijado para el transporte.

Este límite máximo puede ser muy beneficioso para el porteador si por ejemplo se pacta un precio del transporte menor y resulta que los daños provocados por el retraso ascienden a una cuantía superior, ya que en ese caso el porteador solo estará obligado a indemnizar como máximo el precio del transporte.

Por tanto, si el destinatario consigue probar que los daños sufridos tienen su origen en un retraso, éste tendrá derecho a que el porteador le abone una indemnización que cubra esos daños, la cual en ningún caso podrá ser superior al precio fijado para el transporte.

3.3 Límite máximo en caso de concurrencia de distintos supuestos

El último límite máximo aparece recogido en el art. 57.3 LCTTM, en el cual se establece que en caso de concurrencia de varios supuestos generadores de responsabilidad, el importe a satisfacer por el porteador tendrá como tope máximo la indemnización por pérdida total.

Las dos variantes ante las que nos podemos encontrar son las siguientes.

La primera es que concurren una pérdida y una avería en las mercancías, es decir mitad de las mercancías no llegan a su destino (pérdida parcial) y la otra mitad llega averiada (avería parcial).

En este supuesto se calcularán las indemnizaciones por separado, quedando fijado el límite máximo indemnizable en un tercio del IPREM/día por kilogramo de peso bruto, es decir, el *quantum* indemnizatorio en ningún caso podrá superar el límite máximo fijado para el caso de pérdida total de las mercancías.

Además a la indemnización resultante se le deberán adicionar el reintegro del precio del transporte, el pago de los gastos devengados con ocasión del transporte y los gastos de salvamento (*vid.* art. 58 LCTTM)⁶¹

La segunda variante consiste en que concurren pérdidas o averías con el retraso, es decir que las pérdidas o averías deriven de un retraso en la entrega de las mercancías.

En este caso, la indemnización máxima a satisfacer será la prevista para los supuestos de pérdida total, la cual no podrá superar el límite máximo fijado en un tercio del IPREM/día por kilogramo de peso bruto.

Por tanto, la LCTTM, a la hora de fijar los límites máximos, no solo piensa de forma individualizada en cada uno de los supuestos generadores de responsabilidad, sino que también tiene en cuenta la posible concurrencia de los mismos.

⁶¹ PETIT LAVALL, M^a V., « Límites de la indemnización (art. 57 LCTTM)», en *Comentarios a la Ley de Transporte Terrestre*, Martínez Sanz et al. (dir.), Aranzadi, Pamplona, 2010, p. 689.

4. Excepciones a la limitación legal de la suma indemnizatoria

Antes de concluir este epígrafe, hay que hacer una matización y es que hay una serie de supuestos que pueden romper la imperatividad otorgada por la LCTTM a estos límites máximos.

Sobre los dos primeros (declaración de valor e interés especial en la entrega) ya tuvimos oportunidad de hablar cuando tratamos el carácter imperativo, que impregna el régimen de responsabilidad del porteador.

La función de la declaración de valor es sustituir los límites máximos por el valor de las mercancías declarado en la carta de porte.

En cambio la función del interés especial en la entrega es añadir a la indemnización ordinaria por daños directos, el resarcimiento de otros perjuicios que las partes han convenido y cuantificado en el contrato para el supuesto de pérdida, avería o de retraso. La operatividad de esta cláusula dependerá de que la parte interesada pruebe la concurrencia del perjuicio declarado y, en caso de que resulte probado, dicho perjuicio se indemnizará sólo hasta el importe previsto en la carta de porte⁶².

Por tanto, nos encontramos con dos pactos recogidos en la carta de porte que, a cambio de incrementar el precio del transporte, permiten elevar los límites máximos fijados por el art. 57 LCTTM.

La otra posibilidad es que se dejen de aplicar estos límites «cuando el daño o perjuicio haya sido causado por él o por sus auxiliares, dependientes o independientes, con actuación dolosa o con una infracción consciente y voluntaria del deber jurídico asumido que produzca daños que, sin ser directamente queridos, sean consecuencia necesaria de la acción» (*vid.* art. 62 LCTTM)

Por consiguiente, la concurrencia de dolo o culpa grave del porteador o sus auxiliares hará inaplicables los límites máximos previstos por el art. 57 LCTTM.

En conclusión, podemos ver que son tres los supuestos que permiten alterar el carácter imperativo de estos límites máximos.

⁶² ESCUIN IBAÑEZ, I., « La indemnización del porteador responsable: cuantía y límite de responsabilidad», en *Revista de Derecho del Transporte*, nº. 6, 2010, p. 278.

Con este último damos por cerrado este epígrafe y nos adentramos en el último de los epígrafes, en el cual se va a analizar en profundidad la pérdida del beneficio de limitación.

VII. PÉRDIDA DEL BENEFICIO DE LIMITACIÓN

Para hallar esta pérdida debemos acudir al art. 62 LCTTM, el cual cierra al porteador la posibilidad de acogerse a los beneficios en materia de responsabilidad, cuando él o sus auxiliares hayan actuado con dolo o infringiendo el deber jurídico asumido de forma consciente y voluntaria.

1. Presupuestos

La mejor manera de comprender el alcance de este precepto es mediante un análisis de los presupuestos, que han de concurrir para que dicho precepto sea de aplicación.

1.1 Dolo o infracción voluntaria y consciente del deber jurídico asumido.

En primer lugar, nos encontramos con la necesaria concurrencia de dolo o infracción voluntaria y consciente del deber jurídico asumido.

El problema es que este presupuesto es difícilmente interpretable, ya que es tratado de una forma muy ambigua por el art. 62 LCTTM.

Es por ello que debemos acudir a la interpretación que la jurisprudencia ha hecho del mismo.

Como ejemplo de este tratamiento debemos traer a colación la SAP de Cádiz, (Secc. 5ª), de 5 de septiembre de 2013, la establece que «por lo que se refiere a la aplicación del límite legal a la cuantía indemnizatoria de la responsabilidad del transportista se ha mantenido por la S15.^a AP Barcelona, de manera constante que el dolo, como componente subjetivo de la responsabilidad del deudor a consecuencia del incumplimiento de las obligaciones contractuales, no exige la concurrencia de un ánimo de perjudicar o dañar al acreedor, ni mucho menos la comisión de un delito, sino tan sólo que la infracción del deber jurídico sea voluntaria y consciente, en sintonía con la doctrina de la STS, entre otras, de 9 de marzo de 1992 (RJ 1992/2010), que declara que "deben entenderse dolosamente queridos los resultados que, sin ser intencionadamente perseguidos, aparezcan como consecuencia necesaria de la acción».

En consonancia con esta interpretación nos encontramos la STS de 21 de abril de 2009 la cual establece que, «ante la ausencia de una definición legal y sin perjuicio de reconocer la dificultad para fijar las fronteras del dolo civil con el concepto de culpa , sí configurado en el Código Civil (art. 1.104), no procede circunscribir el ámbito del dolo al de la malicia o intención, por lo que, rehuendo la asimilación al dolo penal, debe entenderse que no solo comprende los daños producidos con intención de dañar o perjudicar, sino que basta, en sintonía con el concepto de mala fe, infringir de modo voluntario el deber jurídico, es decir, con la conciencia de que con la conducta observada se realiza un acto antijurídico, haciendo lo que no debe hacerse»

Por lo tanto, la conclusión a la que podemos llegar es que nos encontramos ante un concepto amplió de dolo.

1.2 Realización del acto por el porteador o sus auxiliares

En segundo lugar, nos encontramos con los sujetos en los que debe incurrir ese dolo o infracción voluntaria y consciente del deber jurídico asumido.

Como podemos ver el propio art. establece la persona que va a quedar sometida a la pérdida de los beneficios concedidos por la LCTTM.

Esa persona no es otra que el porteador, el cual no solo va a quedar privado por sus actos u omisiones dolosas, sino que también lo quedará por los actos u omisiones dolosas llevadas a cabo por sus auxiliares (dependientes o independientes), a los que hubiere encomendado la realización de sus obligaciones principales.

Como podemos ver, este precepto está totalmente en consonancia con el art. 48.3, el cual extendía la responsabilidad del porteador a los actos u omisiones cometidas por sus auxiliares.

La razón de privar al porteador de los beneficios, en caso de que sean sus auxiliares los que lleven a cabo los actos u omisiones dolosas, tiene como fundamento impedir que el porteador evite su aplicación argumentando que la acción u omisión dolosa ha sido cometida por un tercero.

En lo referente a los auxiliares del porteador, se ha discutido si el porteador efectivo puede entrar dentro de los sujetos mencionados por el art. 62 LCTTM.

Al respecto ARIAS VARONA, F., establece que debería aceptarse sin mayores discusiones que lo hecho por el porteador efectivo también supone para el porteador contractual la imposibilidad de invocar las normas en que se concretan los beneficios en materia de responsabilidad, ya que éste, es en esencia, un auxiliar cualificado y su sometimiento a un régimen específico procede sólo cuando éste se contempla de manera expresa⁶³.

Además de esta opinión, nos encontramos con el apoyo de la jurisprudencia, la cual no duda en extender la responsabilidad del porteador contractual a los actos u omisiones cometidas por el porteador efectivo con el que contrató⁶⁴.

Lo cual permite entender que si responde por los actos u omisiones del porteador efectivo, también podrá quedar privado de los beneficios concedidos por la LCTTM, en el caso de que el porteador efectivo cometa un acto u omisión dolosa.

Por tanto, nos encontramos con que el porteador quedará privado de los beneficios, tanto por sus actos u omisiones dolosas como por las de sus auxiliares (dependientes o independientes).

1.3 Relación de causalidad entre el acto y el daño sufrido

Por último nos quedaría por analizar el último inciso del art. 62 que habla de daños que, sin ser directamente queridos, sean consecuencia necesaria de la acción.

De acuerdo con la jurisprudencia se entenderá cumplido este último inciso del art. 62 LCTTM cuando el daño estuviera dentro de los parámetros de probabilidad generalmente requeridos⁶⁵.

Una vez analizados los tres presupuestos, podemos llegar a la conclusión de que probado el dolo y la relación de causalidad, el porteador quedará privado de todos los beneficios previstos por la ley, debiendo responder de los perjuicios ocasionados al perjudicado, los cuales se extienden a todos los que conocidamente se deriven de la falta de cumplimiento de la obligación (*vid.* art. 1.107 CC)

⁶³ ARIAS VARONA, F., « El comportamiento subjetivo del porteador como causa para la pérdida de los beneficios de responsabilidad», en *Revista de Derecho del Transporte*, nº. 6, 2010, p. 289.

⁶⁴ *Vid.* epígrafe dedicado al fundamento de la responsabilidad.

⁶⁵ ARIAS VARONA, F., « El comportamiento subjetivo del porteador como causa para la pérdida de los beneficios de responsabilidad», en *Revista de Derecho del Transporte*, nº. 6, 2010, p. 290.

VIII. CONCLUSIONES

Con la redacción del presente Trabajo de Fin de Grado, se ha intentado llevar a cabo una aproximación lo más precisa posible al régimen de responsabilidad del transportista en el transporte terrestre de mercancías.

El punto de partida de este trabajo ha sido el tratamiento de toda la normativa, tanto nacional como internacional, aplicable al referido régimen de responsabilidad del porteador.

La razón de apostar por este comienzo radica en la necesidad de asentar las bases jurídicas, que dan sentido y consistencia a esta materia.

Asentada la base jurídica, sustentadora del régimen de responsabilidad, se ha procedido a llevar a cabo un tratamiento pormenorizado de dicho régimen (*vid.* art. 47 LCTTM)

El objetivo de este tratamiento ha sido dar respuesta a dos cuestiones fundamentales:

- ¿cuál es el fundamento de la responsabilidad?
- ¿qué tipo de sistema de responsabilidad alberga la LCTTM?

Una vez planteadas y resueltas ambas cuestiones, se ha procedido al análisis de los supuestos generadores de responsabilidad (*vid.* art. 47 LCTTM).

El objetivo perseguido con este análisis es constatar cuales son los supuestos llamados a hacer responder al porteador del incumplimiento o cumplimiento defectuoso de sus obligaciones principales.

Como beneficio frente a los supuestos generadores de responsabilidad, nos encontramos con las causas no privilegiadas de exoneraciones y con las presunciones de exoneración (*vid.* arts. 48 y 49 LCTTM), las cuales han sido objeto de un profundo estudio en el cual se ha hecho especial hincapié en dos cuestiones:

- su diferente fuerza probatoria.
- la posibilidad de ser desvirtuadas por el acreedor del transporte.

Una vez determinados los supuestos generadores de responsabilidad y sus causas exoneratorias, se ha llevado a cabo un tratamiento individualizado tanto de las

indemnizaciones concurrentes, en caso de responsabilidad total o parcial del porteador, como de los límites máximos fijados, en beneficio del porteador, para dichas indemnizaciones.

En último lugar, se ha incidido en la posibilidad de que el porteador pierda todos los beneficios otorgados por la LCTTM, en materia de responsabilidad, para lo cual será necesario que el porteador o sus auxiliares actúen con dolo o infrinjan el deber jurídico asumido de forma consciente y voluntaria.

Todo lo argumentado en el presente trabajo, me ha llevado a concluir lo siguiente:

- Nos encontramos con la instauración de un régimen de responsabilidad muy novedoso que viene a romper con una normativa anquilosada, la cual solo contribuía a generar confusión en lo relativo a su aplicación.
- Es un régimen de responsabilidad equilibrado con el porteador, porque éste no queda automáticamente obligado a responder, sino que tiene la posibilidad de esgrimir un abanico de causas de exoneración, encaminadas a intentar liberarle de esa responsabilidad que se le imputa. Además sigue siendo justo, aunque no consiga probar la concurrencia de alguna de las referidas causas de exoneración, ya que si no lo consigue quedará obligado a asumir el pago de una indemnización, la cual quedará sometida a unos límites máximos establecidos en su beneficio.
- Es necesario suavizar el carácter fuertemente imperativo, que impregna el capítulo relativo a la responsabilidad del porteador, ya que este carácter deja muy poco margen de maniobrabilidad y choca con el carácter eminentemente dispositivo de la LCTTM.
- En cuanto a las presunciones de exoneración o causas privilegiadas de exoneración, pienso que, al regular supuestos tan relacionados con el transporte, su régimen probatorio debería ser más rígido de lo que es actualmente.
- Una de las cosas que más destaco es la aclaración doctrinal llevada a cabo por la jurisprudencia, en lo referente a los conceptos de dolo o infracción voluntaria y consciente del deber jurídico asumido, ya que a través de ella se puede fijar con precisión la conducta dolosa imputable al porteador.

- Otro de los aspectos que, desde mi punto de vista, sería necesario aclarar desde la jurisprudencia, es el relativo a la relación de causalidad exigida para que el porteador se vea privado de los beneficios, que le son concedidos por la LCTTM.

IX. BIBLIOGRAFÍA

- ACHIM PUEZ, « Supuestos de Responsabilidad (art. 47 LCTTM)», en *Comentarios a la Ley de Transporte Terrestre*, Martínez Sanz et al. (dir.), Aranzadi, Pamplona, 2010.
- ACHIM PUEZ, « Transporte de Animales Vivos (art. 50 LCTTM)», en *Comentarios a la Ley de Transporte Terrestre*, Martínez Sanz et al. (dir.), Aranzadi, Pamplona, 2010.
- ARIAS VARONA, F., « El comportamiento subjetivo del porteador como causa para la pérdida de los beneficios de responsabilidad», en *Revista de Derecho del Transporte*, nº. 6, 2010.
- BROSETA PONT, M. y MARTINEZ SANZ, F., *Manual de Derecho Mercantil*, Volumen II, Vigésima edición, Tecnos, Madrid, 2013.
- CABRERA CANOVAS, A. y SÁNCHEZ – GAMBORINO, F., *El Convenio CMR*, Marge Books, Barcelona, 2012.
- ESCUIN IBAÑEZ, I., « La indemnización del porteador responsable: cuantía y límite de responsabilidad», en *Revista de Derecho del Transporte*, nº. 6, 2010.
- GÓRRIZ LÓPEZ, C., « Presunciones de exoneración (art. 49 LCTTM)», en *Comentarios a la Ley de Transporte Terrestre*, Martínez Sanz et al. (dir.), Aranzadi, Pamplona, 2010.
- GÓRRIZ LÓPEZ, C., « Transporte con vehículos especialmente acondicionados (art. 50 LCTTM)», en *Comentarios a la Ley de Transporte Terrestre*, Martínez Sanz et al. (dir.), Aranzadi, Pamplona, 2010.
- MARTINEZ BALMASEDA, A., « Régimen de responsabilidad del porteador: fundamento, supuestos y causas de exoneración», en *Revista de Derecho del Transporte*, nº. 6, 2010.

- MARTINEZ SANZ, F., « Transporte de Mercancías por Carretera (II) Transporte Interno», en *Manual de Derecho del Transporte*, Martínez Sanz et al. (dir.), Marcial Pons, Madrid, 2010.

- MARTINEZ SANZ, F., « Transporte de Mercancías por Carretera (II) Transporte Internacional», en *Manual de Derecho del Transporte*, Martínez Sanz et al. (dir.), Marcial Pons, Madrid, 2010.

- MARTINEZ SANZ, F., «Carácter imperativo (art. 46 LCTTM)», en *Comentarios a la Ley de Transporte Terrestre*, Martínez Sanz et al. (dir.), Aranzadi, Pamplona, 2010.

- PETIT LAVALL, M^a V., « Causas de exoneración (art. 48 LCTTM)», en *Comentarios a la Ley de Transporte Terrestre*, Martínez Sanz et al. (dir.), Aranzadi, Pamplona, 2010.

- PETIT LAVALL, M^a V., « Indemnización por retraso (art. 56 LCTTM)», en *Comentarios a la Ley de Transporte Terrestre*, Martínez Sanz et al. (dir.), Aranzadi, Pamplona, 2010.

- PETIT LAVALL, M^a V., « Límites de la indemnización (art. 57 LCTTM)», en *Comentarios a la Ley de Transporte Terrestre*, Martínez Sanz et al. (dir.), Aranzadi, Pamplona, 2010.