



Universidad
Zaragoza

Trabajo Fin de Grado

La responsabilidad del transportista de
mercancías por carretera

Road haulier's liability

Autor

Isidro Angulo Estremera

Director

Mario Alejandro Varea Sanz

Facultad de Derecho

2017

ÍNDICE

ABREVIATURAS.....3

I. INTRODUCCIÓN

1. CUESTIÓN TRATADA EN EL TRABAJO FIN DE GRADO.....4
2. RAZÓN DE LA ELECCIÓN DEL TEMA Y JUSTIFICACIÓN DE SU INTERÉS.....5
3. METODOLOGÍA SEGUIDA EN EL DESARROLLO DEL TRABAJO. .7

II. LOS ANTECEDENTES A LA VIGENTE “LEY 15/2009, DE 11 DE NOVIEMBRE, DEL CONTRATO DE TRANSPORTE TERRESTRE DE MERCANCÍAS”.....9

III. CONSIDERACIONES GENERALES

1. ACERCA DEL CONTRATO DE TRANSPORTE TERRESTRE DE MERCANCÍAS.....13
2. ACERCA DE LA RESPONSABILIDAD DEL PORTEADOR.....14

IV. MOTIVOS DE EXONERACIÓN DE LA RESPONSABILIDAD DEL PORTEADOR

1. CAUSAS DE EXONERACIÓN.....18
2. PRESUNCIIONES DE EXONERACIÓN.....20

V. ALCANCE DE LA INDEMNIZACIÓN DEL PORTEADOR

1. LÍMITES MÁXIMOS DE RESPONSABILIDAD.....23
 - 1.1El cálculo de la indemnización.....24
 - 1.1.1 En caso de averías o pérdidas.....24
 - 1.1.2 En caso de retrasos.....25
 - 1.2 La aplicación de la indemnización.....25

1.3 Excepciones a la regla general.	26
1.3.1 La declaración de valor.	26
1.3.2 El interés especial en la entrega.	26
2. EL DOLO COMO MOTIVO DE EXCLUSIÓN DE LOS LÍMITES MÁXIMOS DE INDEMNIZACIÓN.	
2.1 La pérdida del beneficio de limitación.	27
2.2 La prueba del dolo o de la infracción consciente y voluntaria del deber jurídico asumido.	30
2.2.1 La inversión de la carga de la prueba.	30
VI. CONCLUSIONES.	34
BIBLIOGRAFÍA.	36

ABREVIATURAS

- **CC** = Código Civil
- **CCo** = Código de Comercio
- **CMR** = Convenio relativo al Contrato de Transporte Internacional de Mercancías por Carretera
- **IPREM** = Indicador Público de Renta de Efectos Múltiples
- **Km** = Kilómetro
- **LCTTM** = Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del contrato de transporte terrestre de mercancías
- **LEC** = Ley de Enjuiciamiento Civil
- **LOTT** = Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres
- **PIB** = Producto interior Bruto
- **SAP** = Sentencia de la Audiencia Provincial

I. INTRODUCCIÓN

1. CUESTIÓN TRATADA EN EL TRABAJO FIN DE GRADO.

El objetivo del presente Trabajo de Fin de Grado es tratar de analizar cierto aspecto del contrato de transporte terrestre de mercancías por carretera, el cual está regulado dentro de la Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del contrato de transporte terrestre de mercancías (en adelante LCTTM).

El concreto tema elegido ha sido el estudio de la responsabilidad del porteador y particularmente me he centrado en el que parece ser uno de los asuntos que resultan de mayor trascendencia en este ámbito, es decir, aquellas cuestiones que se refieren al incumplimiento o cumplimiento defectuoso del porteador de sus obligaciones contractuales.

La razón de centrarme en este preciso aspecto del contrato de transporte se debe a la importancia que tal cuestión considero tiene para dicha actividad y sus posibles efectos económicos.

A lo largo de la elaboración de este trabajo he intentado poder contestar, de la forma más práctica posible a la pregunta ¿Hasta dónde alcanza la responsabilidad de un porteador de mercancías por carretera en el transporte español? Y para ello, he procurado llevar a cabo una exposición de las diferentes situaciones que pueden darse cuando se efectúa un transporte, viendo en cada caso lo que ocurre cuando se producen daños en las mercancías, es decir, perdidas, averías o retrasos en la entrega.

De este modo, en primer lugar he reseñado cuales eran las diferentes obligaciones a las que se comprometía el porteador en el momento de la contratación y que podía ocurrir en caso de no llevarlas a cabo correctamente. A continuación, he procurado aclarar las distintas causas y presunciones que pueden dar lugar a que se produzca la exoneración de la responsabilidad del porteador.

Por otro lado, también me he referido a los casos y a las situaciones en que el transportista debe responder por los daños, distinguiendo dos situaciones, aquellas en que el porteador se puede acoger a los límites máximos indemnizatorios que fija la LCTTM, y aquellos en que debe responder por el valor real de las mercancías que

sufrieron daños y ello como consecuencia de haber actuado con dolo o de forma negligente en su desarrollo profesional.

2. RAZÓN DE LA ELECCIÓN DEL TEMA Y JUSTIFICACIÓN DE SU INTERÉS.

Decir que el transporte es una operación de vital importancia en el desarrollo mercantil de un país, no deja de ser una tremenda obviedad y no solo en el nuestro, sino en todos los países del mundo. En nuestro caso, supone más del cuatro por ciento anual del PIB¹ y ocupa a más de 911.300 personas². Y es que para prácticamente cualquier tipo de actividad humana, es preciso llevar cosas, mercancías, de un lugar a otro.

A fin de refrendar lo expuesto, incluyo una serie de tablas con algunos datos estadísticos de estos años pasados³.

Evolución de tráficos en el ámbito nacional (miles de toneladas)

Años	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Carretera	2.344.763	2.053.393	1.651.693	1.502.375	1.401.429	1.713.985	1.059.671
Ferrocarril	26.859	24.748	19.111	18.622	20.850	21.542	20.974
Marítimo	43.812	42.673	38.146	40.221	41.568	39.840	39.197
Aéreo	105	97	79	76	73	63	59
Total	2.415.539	2.120.910	1.709.030	1.561.293	1.463.919	1.235.430	1.119.901

¹<http://www.sertrans.es/trasporte-terrestre/importancia-camiones-economia/> Consultado el día 19/9/2017.

² Encuesta de Población Activa. 1º trimestre 2016. INE. En <http://www.sertrans.es/trasporte-terrestre/importancia-camiones-economia/> Consultado el día 19/9/2017.

³ AWARD NUÑEZ, S, ¿Podría ser más eficiente el ferrocarril español de mercancías?, Fundación Francisco Corell, Madrid, Noviembre de 2015; pp. 47-83.

Cuota modal (t) de tráficos en el ámbito nacional (%)

Años	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Carretera	97,1%	96,8%	96,6%	96,2%	95,7%	95,0%	94,6%
Ferrocarril	1,1%	1,2%	1,1%	1,2%	1,4%	1,7%	1,9%
Marítimo	1,8%	2,0%	2,2%	2,6%	2,8%	3,2%	3,5%
Aéreo	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,01%	0,01%
Total	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Evolución de tráficos terrestres en el ámbito nacional (millones de toneladas-km)

Años	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Carretera	190.598	175.183	151.050	146.204	142.348	133.417	126.864
Ferrocarril	9.428	9.151	6.503	7.314	8.029	7.806	7.723
Total	200.026	184.334	157.553	153.518	150.377	141.223	134.588

Cuota modal de tráficos terrestres (t-km) en el ámbito nacional (porcentaje)

Años	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Carretera	95,3%	95,0%	95,9%	95,2%	94,7%	94,5%	94,3%
Ferrocarril	4,7%	5,0%	4,1%	4,8%	5,3%	5,5%	5,7%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Datos que nos permiten deducir la importancia del sector que nos ocupa, el transporte terrestre de mercancías por carretera, frente al resto de modalidades y que juega un papel crucial en otros sectores como pueden ser la industria y el comercio.

Además, de un tiempo a esta parte, el transporte terrestre de mercancías se ha convertido en una actividad que afecta no solo a las empresas y a la industria, sino también a los consumidores finales. Tanto la globalización, como el desarrollo tecnológico y la disponibilidad de internet a la práctica totalidad de la población, son factores que han contribuido a ello. Hoy en día será difícil encontrar una casa particular en la que, con cierta periodicidad, no venga una empresa de transportes a hacer entrega de un paquete correspondiente a una compra efectuada a través de una página web.

Y, como ya he dicho, dentro del tema del transporte de mercancías por carretera, me decanté por analizar en particular la responsabilidad del porteador, pues considero que en la LCTTM, uno de los asuntos más enjundioso es aquel que trata de dilucidar cuales son las consecuencias que tiene una pérdida, una avería o un retraso en la entrega de unas mercancías en función del caso concreto que tratemos. Es decir analizar los diferentes problemas que pueden surgir entre portadores, cargadores y destinatarios.

3. METODOLOGÍA SEGUIDA EN EL DESARROLLO DEL TRABAJO.

Partiendo de lo ya expuesto anteriormente y del hecho de que uno de los mayores problemas con los que pueden encontrarse las partes intervenientes en el contrato de transporte de mercancías es el de “cuándo”, “cómo” y a “cuánto” alcanza la responsabilidad del porteador, he tomado como primera base para este estudio el análisis puro y simple de la legislación vigente, la LTCMM, aunque sin dejar de lado los antecedentes legislativos.

Pero como es obvio, el tenor literal del texto legal no ha sido suficiente, por ello, he acudido a diversos autores estudiosos y conocedores esta materia.

He consultado diversos manuales, comentarios a la ley, artículos de revista especializadas donde los distintos autores daban sus puntos de vista. Y por supuesto, he consultado distinta jurisprudencia, sobre todo menor, en la que se resolvían cuestiones concretas referidas al objeto de mi estudio, principalmente respecto al “dolo”. Esta cuestión, tema fundamental por cuanto es “el dolo o la infracción voluntaria y consciente del deber jurídico asumido”, es el auténtico meollo de la cuestión.

En efecto, la simple literalidad del texto no es suficiente para aclarar cuando ha habido dolo en la actuación profesional del porteador, y han sido los juzgados y tribunales los que han venido a tratar de resolver el alcance de tal concepto.

Partiendo de los conceptos generales que me han proporcionado los reseñados recursos, he ido deduciendo las diferentes explicaciones y conclusiones que expongo en este trabajo.

II. LOS ANTECEDENTES A LA VIGENTE “LEY 15/2009, DE 11 DE NOVIEMBRE, DEL CONTRATO DE TRANSPORTE TERRESTRE DE MERCANCÍAS”.

En esencia, la regulación jurídica del contrato de transporte terrestre en su conjunto, no solo la del transporte por carretera sino también por ferrocarril y no solo la del transporte de mercancías sino también del de viajeros, existente antes de dictarse la vigente Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del contrato de transporte terrestre de mercancías, era en primer lugar y como más relevante, el Código de Comercio (en adelante, CCo) de 1885, en concreto el Título VII del Libro II, pues en los cuarenta artículos que comprende el mismo, del 349 al 379, se vino a regular durante un siglo y cuarto el contrato mercantil de transporte terrestre.

Pero ya antes, el Código de Comercio de 1829, el conocido como de “Sainz de Andino”, en su Sección IV, “De los Porteadores”, dentro del Título III, “De los oficios auxiliares del comercio, y sus obligaciones respectivas”, en el Libro Primero, “De los comerciantes y agentes del comercio”, concretamente en los artículos del 203 al 233, había venido a regular el contrato de transporte terrestre.

Y dentro de la legislación general, es asimismo preciso mencionar los artículos 1601, 1602 y 1603 del Código Civil (en adelante, CC), en su Sección 3^a, “De los transportes por agua y tierra, tanto de personas como de cosas”, Capítulo III, “Del arrendamiento de obras y servicios”, Título VI, “Del contrato de arrendamiento”, Libro Cuarto, “De las obligaciones y contratos”.

Pero a los fines de este trabajo y aun cuando determinados conceptos e ideas contenidas en dichas normas se puede considerar que no han cambiado tan apenas y siguen siendo usuales, lo cierto es que prácticamente en nada se parece el transporte por carretera en la actualidad con el que existía no ya hace doscientos años sino tan solo hace un centenar o apenas unas décadas.

Es obvio que el transporte de mercancías ha existido desde el comienzo de la humanidad, pues desde siempre ha sido preciso llevar cosas de un sitio a otro, pero ni las infraestructuras ni los medios utilizados son mínimamente parecidos. Es imposible comparar una de las antiguas vías romanas con las autopistas de hoy en día y por supuesto nada tiene que ver no ya un carro tirado por caballerías a finales del siglo XIX,

sino uno de esos camiones existentes en los años cincuenta del siglo pasado, de cinco mil kilogramos de carga máxima, con los existentes en la actualidad que tienen una capacidad de carga que no baja de los veinticinco mil kilogramos.

Ha podido ser como consecuencia de esa realidad en constante cambio y también como consecuencia de la interconexión del Derecho Privado con el Derecho Público, lo que ha dado lugar a que el legislador, en vez de modificar la ley general, es decir, los reseñados artículos del CCo, prefirió aprovechar determinada legislación de orden administrativo para modernizar las normas reguladoras del contrato de transporte terrestre. Por eso, a la hora de referirnos a la legislación anterior en la materia, hemos de señalar disposiciones que entran de plano en el Derecho Administrativo y que al hilo de ordenar un sector, en este caso concreto el del transporte, venían a regular asimismo cuestiones de índole mercantil, en principio absolutamente privadas.

De este modo es preciso citar como antecedente de suma importancia a la normativa vigente, la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres (LOTT), así como el Real Decreto 1211/90, de 28 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento para su desarrollo. Así, en estas dos disposiciones, al hilo de venir a regular cuestiones de estricto derecho público, como lo pueden ser las condiciones necesarias para el ejercicio profesional del transporte, o cuáles son los requisitos que se han de cumplir para obtener los títulos y autorizaciones administrativas precisas para dicha actividad, se venían a tratar cuestiones de orden estrictamente jurídico privadas⁴.

A modo de ejemplo, cabe citar que en el artículo 22 de la mencionada ley se entraba a especificar qué se entiende por cargador, por porteador, por expedidor y por destinatario o consignatario de un contrato de transporte terrestre de mercancías, cuáles son las concretas obligaciones que le corresponden a cada uno de ellos e incluso cuáles eran las presunciones de responsabilidad que podían alcanzarles. En la misma línea, en el siguiente artículo, el 23, se establecía que salvo haber pactado expresamente unas cuantías o condiciones diferentes, la responsabilidad de los porteadores de mercancías por las pérdidas o averías que sufrieran estas, estaría limitada como máximo a la

⁴Notas obtenidas de Carlos Llorente Gómez de Segura en LLORENTE GÓMEZ DE SEGURA, C., “La reforma de la regulación mercantil del transporte terrestre en la España del Siglo XXI” *Actualidad jurídica del transporte por carretera*, pp. 269- 276.

cantidad de 4,5 euros por kilogramo. Disposiciones que, como se ve, entran de lleno en el plano del derecho privado.

Y dentro de estos antecedentes legislativos, es preciso mencionar la Orden del Ministerio de Fomento de 25 abril de 1997, como es obvio directamente emanada de la Administración, por la que se establecieron las condiciones generales de contratación de los transportes de mercancías por carretera, dictada en ampliación y desarrollo de las dos últimas normas reseñadas, la LOTT y su reglamento.

En esta orden ministerial, partiendo de la distinción entre los contratos de transporte de mercancías de carga completa y los de carga fraccionada (paquetería), insiste en la definiciones de las partes intervenientes en el contrato; delimita los conceptos de envío y de bulto; establece las menciones mínimas que debe contener la carta de porte e indica el computo de los días laborables a efectos de la realización del transporte. En cuanto al contenido del contrato, regula el modo y plazo del pago del precio del porte; dispone diversas cuestiones sobre el peso y entrega de los envíos; sobre el acondicionamiento, etiquetado y embalaje de los bultos; establece la responsabilidad de la carga y estiba de las mercancías en los vehículos; determina como controlar el itinerario del recorrido a realizar; y por supuesto desarrolla todas las posibles responsabilidades en que pueden incurrir los intervenientes en el transporte, así como los límites máximos de posibles indemnizaciones.

Por último, en este apartado de los antecedentes a la actual legislación en nuestro país y aun cuando no se trata de una norma derogada, sino que sigue plenamente vigente y se refiere no al transporte nacional sino al transporte internacional, es preciso citar el generalmente conocido “CMR”, “Convenio relativo al Contrato de Transporte Internacional de Mercancías por Carretera”, hecho en Ginebra el día 19 de mayo de 1956 y al que se adhirió España el 13 de mayo de 1974 (con efectos en 1976).

Dos son las razones que apoyan y justifican esta inclusión. De una parte que se trata de un sistema contractual, de unas reglas, establecidas hace más de medio siglo para la carta de porte del transporte internacional de mercancías por carretera, principal e inicialmente en Europa, que ha sido aceptado por un gran número de países (en la actualidad cincuenta y cinco) y que ha venido funcionado satisfactoriamente tanto para los transportistas y porteadores como para los cargadores y consignatarios, estando absolutamente integrado en el tráfico jurídico y mercantil del transporte terrestre de

mercancías. Pero además, las normas del convenio CMR, probablemente por su claridad y ecuanimidad, han servido de base para la elaboración de la legislación propia reguladora del transporte nacional de varios países, incluido el nuestro, pues es una opinión generalizada que la vigente LCTTM está también fuertemente influenciada e inspirada en el citado convenio CMR.

III. CONSIDERACIONES GENERALES

3.1 ACERCA DEL CONTRATO DE TRANSPORTE TERRESTRE DE MERCANCÍAS.

Antes de entrar en el fondo de este trabajo, considero conveniente llevar a cabo un pequeño análisis de las cuestiones más importantes acerca del contrato terrestre de mercancías.

Para ello, en primer lugar, me parece preciso dejar fijado cuál es el concepto, la definición de contrato de transporte de mercancías y a tal efecto es preciso acudir al artículo 2.1 de la LCTTM.

De este modo ha de entenderse que “el contrato de transporte de mercancías es aquél por el que el porteador se obliga frente al cargador, a cambio de un precio, a trasladar mercancías de un lugar a otro y ponerlas a disposición de la persona designada en el contrato”

Analizando esta definición, de acuerdo con PARDO VEGEZI, es posible sacar una serie de conclusiones acerca de las características del contrato de transporte y así decir, en primer lugar, que tiene un carácter consensual, es decir, que se perfecciona por el consentimiento de las partes. En segundo lugar, que tiene un carácter remunerado, pues a cambio de que el porteador asuma la obligación de transportar la mercancía de un lugar a otro, el cargador se obliga a pagarle un precio. En tercer lugar, que es un contrato de resultado, ya que el porteador se compromete a conseguir dos resultados, el traslado de su mercancía y que sea entregada al destinatario. Por último, que este contrato se cumple mediante la puesta a disposición del destinatario de la mercancía.⁵

En todo caso también ha de tenerse en cuenta la posibilidad que tiene el cargador y/o el destinatario del llamado derecho de disposición de las mercancías, de conformidad con el artículo 29 de la LCTMM, “... ordenando al porteador que detenga el transporte, que devuelva la mercancía a su origen o que la entregue en un lugar o a un destinatario diferente de los indicados en la carta de porte. Sin embargo, ese derecho de

⁵PARDO VEGEZI, J.M., “*Ley del Contrato de Transporte terrestre de Mercancías. Análisis de su contenido y comentarios*”, Fundación Francisco Corell, Madrid, Febrero 2010, p.25.

disposición corresponderá al destinatario cuando así se hubiese pactado expresamente. Si el destinatario ejercita este derecho ordenando entregar la mercancía a otra persona, ésta, a su vez, no puede designar un nuevo destinatario”.

Finalizando ya el análisis del contrato en sí, hace falta aclarar cuáles son los sujetos que participan en el mismo. Para ello hay que acudir al artículo 4 del LCTTM y así, “1. Cargador es quien contrata en nombre propio la realización de un transporte y frente al cual el porteador se obliga a efectuarlo. 2. Porteador es quien asume la obligación de realizar el transporte en nombre propio con independencia de que lo ejecute por sus propios medios o contrate su realización con otros sujetos. 3. Destinatario es la persona a quien el porteador ha de entregar las mercancías en el lugar de destino. 4. Expedidor es el tercero que por cuenta del cargador haga entrega de las mercancías al transportista en el lugar de recepción de la mercancía”.

3.2 ACERCA DE LA RESPONSABILIDAD DEL PORTEADOR

Una vez aclarado en qué consiste y quiénes son los sujetos en el contrato de transporte de mercancías por carretera, me parece oportuno dar una breve explicación introductoria del que será el verdadero tema de análisis a lo largo de este trabajo, la responsabilidad del porteador en este tipo de contratos.

Como se ha dicho, la obligación que tiene el porteador es la de realizar el transporte, es decir, llevar unas mercancías en un plazo pactado y a un lugar determinado, pero ocurre con frecuencia que las mercancías transportadas sufren averías, retrasos o que se dé una pérdida total o parcial de las mismas y es ahí donde puede surgir los problemas en la responsabilidad del porteador.

En todo caso y como paso previo, hay que señalar que las disposiciones de la ley sobre esta cuestión, contenidas en el Capítulo 4 de la LCTMM son de carácter imperativo, no dispositivo, pues así lo determina expresamente el artículo 46 al decir que: “1. Las disposiciones de este capítulo tienen carácter imperativo. 2. Las cláusulas contractuales que pretendan reducir o aminorar el régimen de responsabilidad del porteador previsto en esta ley, serán ineficaces y se tendrán por no puestas.”

A este respecto, el carácter imperativo de tales disposiciones, parece pretender el que no queda la posibilidad de que una de las partes contratantes le imponga a la otra unas condiciones que puedan resultarle excesivamente perjudiciales. Tal como mantiene PARDO VEGEZI, “El carácter imperativo de una norma se establece siempre a favor de la parte más débil en una relación contractual, que en el caso del transporte suele ser el porteador. . . ”⁶

Esta responsabilidad del porteador está establecida en el artículo 47 de la LCTTM cuando dice que: “1. El porteador responderá de la pérdida total o parcial de las mercancías, así como de las averías que sufran, desde el momento de su recepción para el transporte hasta el de su entrega en destino. Asimismo, el porteador responderá de los daños derivados del retraso en la ejecución del transporte conforme a lo previsto en esta ley. A estos efectos, se considerarán también como mercancías los contenedores, bandejas de carga u otros medios similares de agrupación de mercancías utilizados en el transporte cuando hubiesen sido aportados por el cargador. 2. A falta de regulación específica, el incumplimiento por el porteador de otras obligaciones derivadas del contrato de transporte se regirá por las normas generales de la responsabilidad contractual. 3. El porteador responderá de los actos y omisiones de los auxiliares, dependientes o independientes, a cuyos servicios recurra para el cumplimiento de sus obligaciones. . . ”

Siguiendo a MARTÍNEZ BALMASEDA, y dado que el citado precepto no nos da una concreta definición de lo que, a efectos de responsabilidad se debe considerar pérdida, avería o retraso, al tratarse de incumplimientos contractuales no específicos del derecho del transporte, se hace preciso acudir a las definiciones que se han establecido con carácter general.

De este modo, hemos de entender por “pérdidas”, aquellas mercancías que no han sido entregadas, en todo o en parte, al destino pactado (artículo 33.1 de la LCTTM). En cuanto a la “avería”, hemos de entender aquellos supuestos en los que se produce una modificación interna o externa en la sustancia de las mercancías y que conlleva una

⁶PARDO VEGEZI, J.M., “Ley del Contrato de Transporte terrestre de Mercancías...” cit. p. 93.

disminución de su valor. Por último, el “retraso” en la entrega significa que la misma tuvo lugar en un momento posterior al pactado.⁷

Por lo que respecta al periodo de responsabilidad, y siguiendo a la citada autora, el porteador responderá, de conformidad con la LCTTM, siempre que la avería, pérdida o el retraso en la entrega de las mercancías se produzca dentro de un determinado periodo de tiempo más allá del cual quedará liberado de toda responsabilidad.

En cuanto al alcance del periodo de responsabilidad, de acuerdo con el artículo 47.1 LCTTM, se considera que comienza cuando el porteador recibe las mercancías a transportar y que finaliza cuando le son entregadas al destinatario.

A este respecto, GARCÍA ÁLVAREZ⁸ aclara que “. . . los actos de recepción y entrega de las mercancías marcan en principio el inicio y el fin del periodo durante el cual el porteador responde por los daños, pérdidas o retrasos en la entrega de las mercancías . . .”, ya que “. . . ambos actos suponen la puesta de algo en poder de otro sujeto y su consiguiente aceptación por la otra parte y, por eso, se suelen asimilar a la *traditio* . . .”

Continúa esta autora afirmando que, en consecuencia, la responsabilidad del porteador alcanza al tiempo en que la mercancía está en su poder, es decir, en su “posesión”.

Por otro lado hay que reiterar que el porteador responderá tanto “. . . de sus propios actos, de los actos y omisiones de sus auxiliares, dependientes o independientes, a los que recurra para la realización del transporte. Se entiende por auxiliares dependientes los propios empleados del porteador, por auxiliares independientes los subcontratados. . .”⁹. Ello en consonancia con el artículo 6 de la LCTTM al establecer que: “El porteador que contrate con el cargador responderá frente a este de la realización integra del transporte conforme a lo previsto en esta ley, aun cuando no la lleve a cabo por sí mismo en todo o en parte. Cuando el porteador que haya contratado directamente con el cargador contrate a su vez, la realización efectiva de la totalidad o

⁷MARTÍNEZ BALMASEDA, A., “Régimen de Responsabilidad del porteador: Fundamentos, Supuesto y causas de exoneración” *Revista del Derecho del Transporte* 2010 nº 6, pp. 257 y 258.

⁸GARCÍA ALVAREZ, B., “La delimitación del periodo de responsabilidad del porteador en el transporte aéreo internacional de mercancías. Comentario a la STS de 25 de noviembre de 2016,” *Revista Cuadernos Civitas de Jurisprudencia Civil* nº 104, pp. 321-337.

⁹PARDO VEGEZI, J.M., “Ley del Contrato de Transporte terrestre de Mercancías...” cit. p. 94

una parte del transporte con otro porteador, quedará obligado frente a este como cargador conforme a lo dispuesto en esta ley y en el contrato que con él haya celebrado”.

Tras dejar sentado un concepto general del contrato de transporte y haber dado una visión panorámica del régimen general de responsabilidad (con referencia a la determinación del periodo de la responsabilidad del porteador y de a quiénes puede alcanzar), voy a proceder a analizar con mayor detalle dos cuestiones concretas de las consecuencias que se pueden dar en caso de que se produzca pérdida, avería o retraso en la entrega de las mercancías. Estos dos temas a los que me refiero son, por un lado, la posible exención de responsabilidad del porteador y, por otro, lo relativo a la cuantías por las que el mismo debe responder, distinguiendo en este último supuesto si las indemnizaciones deberán o no limitarse.

IV. MOTIVOS DE EXONERACIÓN DE LA RESPONSABILIDAD DEL PORTEADOR¹⁰

Partiendo de que el porteador responde en los términos expuestos en el epígrafe anterior, en este apartado voy a analizar las diferentes situaciones enunciadas en la LCTTM en las que se exonera de responsabilidad al porteador tras haberse dado una pérdida (total o parcial), un retraso en la entrega o una avería de las mercancías transportadas.

A continuación y de acuerdo con la LCTTM, voy a distinguir entre las causas y las presunciones de exoneración de responsabilidad. Siguiendo a MARTÍNEZ BALMASEDA¹¹, se debe entender que las causas son “ . . . aquellos supuestos en los que para que el porteador pueda quedar exonerado de responsabilidad habrá que acreditar la concurrencia de la concreta causa de exoneración y la relación de causalidad entre el hecho y el daño en la mercancía, mientras que en las presunciones de exoneración bastará acreditar el supuesto de hecho liberatorio y la posibilidad de que el daño haya podido resultar verosímilmente de tal hecho, atendidas las circunstancias del caso concreto”.

Prosigue la autora citada argumentando la importancia de esta cuestión a efectos de prueba, pues entiende que las “causas” han de regirse por las normas generales de la carga de la prueba mientras que las “presunciones”, considerando que las establecidas en la LCTTM son “*iuris tantum*”, permiten suavizar la carga de la prueba “ . . . porque acreditado el supuesto de hecho catalogado como presunción se presume la relación de causalidad entre el hecho y el daño”.¹²

1. CAUSAS DE EXONERACIÓN

El artículo 48 de la LCTTM establece las siguientes causas de exoneración:

- Culpa del cargador o del destinatario. Es obvio que ni el cargador ni el destinatario podrán reclamarle al porteador una indemnización por unos hechos que se hayan causado por culpa de aquellos. Así, a modo de ejemplo, el

¹⁰Para la redacción de este epígrafe me he basado en MARTÍNEZ BALMASEDA, A., “Régimen de Responsabilidad...”cit. pp. 255-275 Y en PARDO VEGEZI, J.M., “Ley del Contrato de Transporte terrestre de Mercancías...” cit. PP. 93-99.

¹¹MARTÍNEZ BALMASEDA, A., “Régimen de Responsabilidad...”cit. p. 261 y 262.

¹²MARTÍNEZ BALMASEDA, A., “Régimen de Responsabilidad...”cit. p. 262.

porteador no tendrá que indemnizar cuando no le hubieran proporcionado la información necesaria para el correcto desarrollo del transporte, o cuando le hubieran facilitado una carta de porte con errores sustanciales, o cuando el cargador o expedidor no le hubiera entregado la mercancía para su carga en el momento inicialmente pactado. En todo caso, será preciso que el porteador pruebe que se ha dado una relación de causalidad entre la culpa del cargador o del destinatario y el daño que han sufrido las mercancías.

- Instrucción del cargador o destinatario no motivada por una acción negligente del porteador. Este supuesto podría entenderse que supone una repetición del anterior pero en todo caso, para que pueda entrar en juego, es preciso que el porteador acredite no solo que las instrucciones que le facilitaron eran incorrectas o erróneas, sino que además él no tuvo actuación alguna que diera lugar a que los daños (pérdidas, retrasos o averías) se produjeran. También será preciso que la instrucción dada por el cargador o por el destinatario le haya sido dada al porteador de forma precisa y tuviera un carácter vinculante.
- Vicio propio de las mercancías. Han de entenderse por tales vicios los menoscabos o deterioros que ya tuvieran las mercancías antes de serle entregadas al porteador. En todo caso, para verse exonerado de responsabilidad, será preciso que el porteador acredite que existe una relación de causalidad entre tales vicios con los daños habidos.
- Circunstancias que el porteador no pudo evitar y cuyas consecuencias no pudo impedir. Estos supuestos de exoneración podrían equipararse al de caso fortuito o de fuerza mayor, siendo preciso además que ante esas situaciones el porteador no hubiera podido ni preverlas ni evitar sus consecuencias.

Hay que tener en cuenta que el referido artículo 48 de la LCTTM, apartado 2, establece que en ningún caso se podrán alegar como causa de exoneración los defectos de los vehículos empleados para el transporte y que en el apartado siguiente se estipula que cuando el daño sea debido simultáneamente a una causa que exonera de responsabilidad al porteador y a otra de la que deba responder, solo responderá en la medida en que esta última haya contribuido a la producción del daño. De esto ha de deducirse que la indemnización, en este caso, se reducirá en proporción a la incidencia de la causa de la que responde el porteador en el resultado dañoso.

2. PRESUNCIIONES DE EXONERACIÓN:

La responsabilidad del porteador, que como ya se ha dicho queda establecida en el artículo 47 de la LCTTM, puede quedar excluida totalmente o aminorada en parte¹³, siempre que concurra alguna de las presunciones de exoneración previstas en el artículo 49 LCTTM, concretamente:

- Empleo de vehículos abiertos y no entoldados, cuando tal empleo haya sido convenido o acorde con la costumbre. Partiendo de la base de que se entiende por “vehículo abierto” aquel que, bien por el techo o por los laterales no está totalmente cerrado o entoldado, este caso resulta fundamental cuando se producen averías en las mercancías como consecuencia de que el vehículo utilizado para el transporte en cuestión no era cerrado, pero al porteador, en el momento de la contratación no se le pidió un vehículo cerrado, ni para esa mercancía en concreto era usual la utilización de vehículos cerrados. Este tipo de supuestos de averías pueden ser causados por distintos motivos, como por ejemplo fenómenos atmosféricos, pero no tendrían cabida como causa de exoneración otros casos, como por ejemplo robos de mercancía facilitados porque el vehículo era abierto.
- Ausencia o deficiencia en el embalaje de mercancías, a causa de las cuales estas quedan expuestas, por su naturaleza, a pérdidas o a daños. También quedará exonerado el porteador de responsabilidad si acredita que los daños en las mercancías se han debido a que le fueron entregadas sin embalaje o con un embalaje insuficiente, lo que habrá que ponerse en relación con la naturaleza y características de la mercancía de que se trate. Sobre este asunto hay que recordar que el artículo 21 de la LCTTM dice que: “1. Salvo que se haya pactado otra cosa, el cargador deberá acondicionar las mercancías para su transporte. Los bultos que componen cada envío deberán estar claramente identificados y señalizados mediante los correspondientes signos, coincidiendo con la descripción de los mismos contenida en la carta de porte. 2. Cuando su naturaleza o las circunstancias del transporte así lo exijan, las mercancías

^{13“} . . . si, en cambio, se prueba que el daño sólo fue en parte causado por la referida circunstancia, el porteador solo responderá en la medida en que dicha circunstancia haya incidido en la producción del daño. Es decir, que si el daño (la pérdida, el retraso o la avería) se han debido a varias causas, el porteador responderá proporcionalmente a las que de estas le sean imputables” MARTÍNEZ BALMASEDA, A., “Régimen de Responsabilidad...” cit. pp. 255-275.

deberán ser entregadas al porteador convenientemente acondicionadas, embaladas y, en su caso, identificadas y señalizadas mediante las oportunas marcas o inscripciones que avisen del riesgo que su manipulación pueda entrañar para las personas o para las propias mercancías. 3. El cargador responderá ante el porteador de los daños a personas, al material de transporte o a otras mercancías, así como de los gastos ocasionados por defectos en el embalaje de las mercancías, a menos que tales defectos sean manifiestos o ya conocidos por el porteador en el momento de hacerse cargo de las mercancías y no haya hecho las oportunas reservas”.

- Manipulación, carga, estiba, desestiba o descarga realizadas, respectivamente, por el cargador o por el destinatario, o personas que actúen por cuenta de uno u otro. A este respecto, el artículo 20 LCTTM es el que fija quienes son los sujetos obligados a realizar la carga y descarga al decir que: “1. Las operaciones de carga de las mercancías a bordo de los vehículos, así como las de descarga de éstos, serán por cuenta, respectivamente, del cargador y del destinatario, salvo que expresamente se asuman estas operaciones por el porteador antes de la efectiva presentación del vehículo para su carga o descarga. Igual régimen será de aplicación respecto de la estiba y desestiba de las mercancías. 2. El cargador y el destinatario soportarán las consecuencias de los daños derivados de las operaciones que les corresponda realizar de conformidad con lo señalado en el apartado anterior. Sin embargo, el porteador responderá de los daños sufridos por las mercancías debidos a una estiba inadecuada cuando tal operación se haya llevado a cabo por el cargador siguiendo las instrucciones del porteador. 3. No obstante lo dispuesto en los apartados anteriores, en los servicios de paquetería y cualesquiera otros similares que impliquen la recogida o reparto de envíos de mercancías consistentes en un reducido número de bultos que puedan ser fácilmente manipulados por una persona sin otra ayuda que las máquinas o herramientas que lleve a bordo el vehículo utilizado, las operaciones de carga y descarga, salvo que se pacte otra cosa, serán por cuenta del porteador. En esta clase de servicios, la estiba y desestiba de las mercancías corresponderán, en todo caso, al porteador. El porteador soportará las consecuencias de los daños causados en las operaciones que le corresponda realizar. 4. Lo dispuesto en este artículo no se aplicará cuando la normativa reguladora de determinados tipos de transporte establezca específicamente otra cosa”. Así pues, a la vista de este

precepto cabe deducir que no se puede hacer responsable al porteador de unos daños producidos en una acción llevada a cabo por el cargador o el destinatario.

- Naturaleza de ciertas mercancías expuestas por causas inherentes a la misma a pérdida total o parcial o averías, debidas especialmente a rotura, moho, herrumbre, deterioro interno y espontáneo, merma, derrame, desecación, o acción de la polilla y roedores. El precepto citado es lo suficientemente claro para que quepan pocas dudas sobre cuando se dan tales supuestos de exoneración. En todo caso habrá de tenerse en cuenta de que para poder exonerarse el porteador ante una reclamación, habrá de darse una inversión de la carga de la prueba, siendo este quien deberá acreditar que los daños se debieron a alguna de las circunstancias citadas por el reseñado precepto.
- Deficiente identificación o señalización de los bultos. Este supuesto de hecho tendrá lugar cuando los daños se hayan producido al no haber sido tratadas las mercancías como se debía y ello como consecuencia de no haber estado correctamente identificadas o señalizadas. Así por ejemplo en el caso de objetos frágiles sin hacer constar en el envío tal característica, pero habrá de tenerse en cuenta la práctica profesional habitual. También podrá alegarse esta causa de exoneración cuando se han señalado de manera incorrecta el nombre o la dirección del destinatario.
- Transporte de animales vivos. Tratándose en este supuesto de un transporte especializado por las características de la mercancía y de conformidad con lo establecido en el artículo 50 de la LCTTM, habrá de tenerse en cuenta si el porteador ha llevado a cabo las previsiones y las instrucciones que a tal fin se le dieron en el momento de la contratación o de la carga y si en todo momento actuó con la diligencia debida.

V. ALCANCE DE LA INDEMNAZIÓN DEL PORTEADOR

Una vez explicadas las causas por las cuales se exonera la responsabilidad del porteador en casos de pérdidas, retrasos o averías de mercancías, voy a analizar en este epígrafe las cuestiones relativas a la cuantía de la indemnización que, en cada caso, deberá afrontar el porteador que sea considerado responsable de la pérdida, avería o retraso en el cumplimiento de su obligación de entrega.

A este respecto es preciso distinguir dos posibles situaciones, en primer lugar aquellas en las que entran en juego los límites máximos de indemnización y en segundo lugar aquellas en que el porteador debe responder por el valor real de la mercancía.

1. LÍMITES MÁXIMOS DE RESPONSABILIDAD¹⁴

En el artículo 57 de la LCTTM se establece que “1. La indemnización por pérdida o avería no podrá exceder de un tercio del Indicador Público de Renta de Efectos Múltiples/día por cada kilogramo de peso bruto de mercancía perdida o averiada. 2. La indemnización por los perjuicios derivados de retraso no excederá del precio del transporte. 3. En caso de concurrencia de indemnizaciones por varios de estos conceptos, el importe total a satisfacer por el porteador no superara las suma debida en caso de pérdida total de las mercancías”.

De ello se desprende que una vez valorado económicoamente el daño causado a las mercancías y por el que el porteador debe responder, así como fijado el importe total de la indemnización, este no podrá superar una cifra máxima que ha de calcularse en función de los parámetros previstos legalmente, o bien, como más adelante se expondrá, en función de lo que hayan pactado las partes en el contrato.

Hay que tener en cuenta que de no existir en la ley una limitación de la indemnización, nos podríamos encontrar ante una responsabilidad imprevisible, prácticamente imposible de asumir por cualquier empresa transportista o portadora. El hecho de limitar la cantidad máxima objeto de la indemnización tiene como finalidad que el porteador pueda saber previamente los posibles riesgos que asume en su

¹⁴Para la elaboración de este sub epígrafe me he basado en PARDO VEGEZI, J.M., “Ley del Contrato de Transporte terrestre de Mercancías...” cit. Y en ESCUIN IBAÑEZ, I., “La indemnización del porteador responsable: cuantía y límite de la responsabilidad” Revista del Derecho del Transporte 2010 nº 6, pp. 275- 282.

actividad. Así mismo le permite fijar unos precios de los portes acordes a tales riegos y le permite llevar a cabo su trabajo de la forma más eficaz posible.

1.1 El cálculo de la indemnización.

Dentro de los supuestos mencionados por el artículo 57 de la LCTTM y a estos efectos de los límites máximos de indemnización, es preciso distinguir entre las pérdidas o averías y los retrasos en la entrega, así como aquellos en que se hayan producido daños en las mercancías pero se había efectuado una declaración de valor de las mismas o pactado un interés especial en la entrega.

1.1.1 En caso de pérdidas o averías.

El artículo 52 de la LCTTM 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”. Así pues, tras ser declarado el porteador responsable de las pérdidas sufridas, este deberá indemnizar por la mercancía no entregada valorada en razón de su precio de mercado en el momento de la carga y no pudiendo averiguar éste, tomando como referencia el precio de unas mercancías de idénticas calidades y características que las pérdidas.

En cuanto a las averías, el artículo 53 dispone que “1. En caso de averías, el porteador estará obligado a indemnizar la pérdida de valor que experimenten las mercancías. La indemnización equivaldrá a la diferencia entre el valor de las mercancías en el momento y lugar en que el porteador las recibió para su transporte y el valor que esas mismas mercancías habrían tenido con las averías en idéntico tiempo y lugar. 2. Cuando las averías afecten a la totalidad de las mercancías transportadas, la indemnización no podrá exceder de la debida en caso de pérdida total. 3. Cuando las averías ocasionen la depreciación de tan sólo una parte de las mercancías transportadas, la indemnización no podrá exceder de la cantidad que correspondería en caso de pérdida de la parte depreciada”. De donde cabe deducir que el mecanismo para valorar las averías es el mismo ya comentado existente para las pérdidas, es decir, teniendo en cuenta el valor en la carga. Hay que resaltar que en estos casos de averías, bajo ninguna circunstancia la cantidad indemnizatoria podrá ser mayor que la correspondiera por una pérdida total.

Por lo que respecta al valor de las mercancías, la ley en su artículo 55 establece que este se fijará “atendiendo al precio de mercado o en su defecto al valor de otras mercancías de su misma naturaleza y calidad. En caso de que las mercancías hayan sido vendidas inmediatamente antes del transporte, se presumirá, salvo pacto en contrario, que su valor de mercado es el precio que aparece en la factura de venta, deducidos el precio y los demás costes de transporte que, en su caso, figuren en dicha factura”.

En resumen y en función de tales preceptos, las mercancías deben ser valoradas en el momento y lugar en que son entregadas para el transporte y teniendo en cuenta, primero el valor de mercado y en su defecto el valor de mercancías que tengan idéntica naturaleza y calidad.

1.1.2 En caso de retraso.

En cuanto a los supuestos de retraso en la entrega, el artículo 56 de la LCTTM establece que en tales casos se indemnizará el perjuicio realmente causado y que expresamente se pruebe por quien solicita ser indemnizado, pero no se determina criterio alguno para su cuantificación.

1.2 La aplicación de la limitación.

Tras valorar los daños habidos como consecuencia de alguno de los supuestos mencionados, (pérdidas, retrasos o averías), se hará necesario calcular a cuánto debe ascender la indemnización, cantidad que en ningún caso podrá superar el importe de los daños.

En primer término, por lo que respecta a los casos de pérdidas y averías, la ley, en el ya mencionado artículo 57, determina que el límite máximo indemnizatorio ascenderá al resultado de multiplicar los kilogramos brutos de mercancía que se haya perdido o averiado por un tercio del Indicador Público de Renta de Efectos Múltiples/día (IPREM)¹⁵.

En segundo lugar, en cuanto a los retrasos en la entrega, la LCTTM tan solo establece que el importe indemnizatorio a percibir será como máximo el precio del

¹⁵ Nota. El Indicador Público de Renta de Efectos Múltiples (IPREM), es un índice empleado en España como referencia para la concesión de ayudas, subvenciones o el subsidio de desempleo. Nació en 2004 para sustituir al Salario Mínimo Interprofesional como referencia para estas ayudas. Actualmente asciende a 17,93 euros diarios. <http://www.iprem.com.es/>, consultado el 25/09/17.

porte. Nada se regula, sin embargo, en cuanto a cómo se deben calcular y valorar los daños habidos por tal retraso, por lo que será preciso tener en cuenta las pruebas que a tal efecto proponga el reclamante en cada caso concreto.

En todo caso, de existir concurrencia de indemnizaciones por varios de estos conceptos, el importe total a satisfacer por el porteador no podrá superar la suma debida en el caso de pérdida total de las mercancías.

1.3 Excepciones a la regla general.

Antes de finalizar este epígrafe, es preciso señalar dos supuestos en los que no serían de aplicación los límites máximos indemnizatorios antes señalados y ello como consecuencia de la libertad contractual de las partes. Estos dos supuestos son la declaración de valor y el interés especial en la entrega. Aparte cabe mencionar que es posible y habitual en el tráfico mercantil el que muchas empresas de transporte ofrezcan en sus tarifas cantidades indemnizatorias mayores a los límites estudiados y ello también como consecuencia de la mencionada libertad de contratación de las partes, siempre que no sean perjudiciales para los cargadores o destinatarios, posibles reclamantes, de conformidad con lo ya expuesto en el artículo 46.2 de la LCTTM.

1.3.1 La declaración de valor

A tenor del artículo 61, apartado 1, de la LCTMM, “el cargador puede declarar en la carta de porte, contra el pago de un suplemento del precio del transporte a convenir con el porteador, el valor de las mercancías, que sustituirá al límite de indemnización previsto siempre que sea superior a él”.

Conviene señalar que esta declaración de valor no quiere decir que en caso de pérdida total de la mercancía el valor declarado tenga que ser automáticamente la cantidad a indemnizar, ya que habrá que valorar los daños realmente habidos por los sistemas ya comentados anteriormente y que vienen establecidos en la ley.

1.3.2 El interés especial en la entrega

En el apartado 2 del mismo precepto se establece que “el cargador puede declarar en la carta de porte, contra el pago de un suplemento del precio del transporte a convenir con el porteador, el montante de un interés especial en la entrega de las mercancías, para los casos de perdida, avería o retraso en la entrega. La declaración

permitirá reclamar, con independencia de la indemnización ordinaria, el resarcimiento de los perjuicios que pruebe el titular de las mercancías hasta el importe de interés especial declarado". Este supuesto se da con frecuencia en aquellas ocasiones en que se pretende que la entrega se efectúe en un determinado plazo y para que surta efectos habrán de acreditarse los perjuicios y, como en el caso anterior, será preciso haber abonado un suplemento en el precio del porte.

2. EL DOLO COMO MOTIVO DE EXCLUSIÓN DE LOS LIMITES MÁXIMOS DE INDEMNIZACIÓN.¹⁶

2.1 La pérdida del beneficio de limitación.

Una vez explicado cómo operan los límites máximos de indemnización en los casos en que el porteador es responsable de una pérdida, de una avería, o de un retraso en la entrega de la mercancía, en este epígrafe voy a tratar las situaciones en las que el porteador no tiene la posibilidad de acogerse a esos límites máximos, que es obvio le resultan más beneficiosos, puesto que ha actuado con dolo civil o infringiendo el deber jurídico asumido de forma consciente y voluntaria. Se trata, como ya se puede intuir, de supuestos distintos a los contemplados en el artículo 61 LCTTM, en los que la ausencia del beneficio de la limitación de la responsabilidad es el resultado de la voluntad de las partes del contrato. En esta ocasión, en el caso del artículo 62, la pérdida del beneficio no es "querida", ni fruto de ningún tipo de pacto o acuerdo entre cargador y porteador.

El artículo 62 de la LCTTM dice que "no se aplicarán las normas del presente capítulo que excluyan o limiten la responsabilidad del porteador o que inviertan la carga de la prueba, cuando el daño o perjuicio haya sido causado por él o por sus auxiliares, dependientes o independientes, con actuación dolosa o con una infracción consciente y voluntaria del deber jurídico asumido que produzca daños que, sin ser directamente queridos, sean consecuencia necesaria de la acción."

¹⁶Para la redacción del presente epígrafe me he basado en ARIAS VARONA F.J., "El comportamiento subjetivo del porteador como causa para la pérdida de los beneficios de responsabilidad", en *Revista de Derecho del Transporte* 2010 nº 6, pp. 283-302.Y en JUAN Y MATEU, F., "La prueba del dolo o culpa equivalente del porteador en los casos de mercancías robadas o extraviadas", en *Revista de Derecho del Transporte*, 16 (2015), pp. 99-120.

De acuerdo con ARIAS VARONA comentando esta cuestión, “la consecuencia prevista por la norma requiere la concurrencia de ciertos presupuestos. Básicamente será necesario que haya un comportamiento merecedor de especial reproche (dolo o infracción voluntaria y consciente del deber jurídico asumido), que puede imputarse a alguno de los sujetos que se contemplan en el precepto (el porteador o su auxiliares dependientes o independientes) y que exista una relación de causalidad con el daño sufrido.”¹⁷

Por lo que respecta al primero de los presupuestos señalados, que es el auténtico problema de esta cuestión, “el dolo o la infracción voluntaria y consciente del deber jurídico asumido”, hay que señalar que en la LCTTM se utiliza una definición que obliga a una interpretación muy específica en cada caso, lo que presumiblemente tiene que hacerse por los juzgados y tribunales, quienes valorarán las circunstancias que concurrieron para llegar o no a tal calificación.

Asimismo, es preciso señalar que aun cuando del tenor literal del precepto parece deducirse que es necesario que se haya dado una infracción voluntaria y consciente del deber jurídico asumido, debe entenderse que también podrán entrar dentro de estos supuestos aquellos hechos que supongan una omisión del porteador, es decir, un “no hacer” o un “no haber hecho” que haya dado lugar a la producción de los daños. Este supuesto de omisión es muy fácil de apreciar cuando, por ejemplo, se producen daños por una falta de vigilancia.

En cuanto a la exigencia o no de intencionalidad en la actuación dolosa, ha de entenderse que el artículo 62 de la LCMTT lo concibe en un sentido amplio y que habrá que considerar que existe dolo o infracción voluntaria y consciente del deber jurídico asumido aun cuando no haya existido una intencionalidad concreta en causar los daños.

Por lo que se refiere a si cabe equiparar, según el tenor literal del mencionado precepto, el dolo con la culpa grave, siguiendo el viejo aforismo latino de “culpa lata dolo equiparatur” o lo que sería lo mismo “la culpa grave es equiparable al dolo” es lo cierto que tal planteamiento ha sido ampliamente mantenido en los criterios jurisprudenciales, aun cuando también es cierto que no puede deducirse de forma

¹⁷ARIAS VARONA F.J., “El comportamiento subjetivo del porteador...”, cit. p. 286.

directa e inmediata del precepto en cuestión, insistiendo en que será preciso la interpretación concreta que en cada caso hagan los tribunales.¹⁸

Respecto al segundo de los presupuestos enunciados, la “realización del acto por el porteador o su auxiliares”, el artículo 62 de la LCTTM, contiene una afirmación tajante no permitiendo que el porteador contratado se excuse en que los daños no fueron directamente causados por él sino por un auxiliar suyo. Todo ello en sintonía con el artículo 47.3 del mismo cuerpo legal. Queda de esta manera totalmente aclarado que el porteador será responsable de las actuaciones llevadas a cabo por terceros a los que recurre voluntariamente para cumplir con las obligaciones asumidas con quien le ha contratado. Es conveniente resaltar que, a estos efectos, resulta indiferente el carácter dependiente o independiente del auxiliar que materialmente provocó el daño y también que resulta irrelevante el que la actuación dolosa se haya producido por el auxiliar excediéndose del encargo que se le hizo.

En cuanto a la relación de causalidad entre el acto y el daño sufrido, es necesario que la pérdida del beneficio de los límites de responsabilidad del porteador se deba a los daños producidos por hechos llevados a cabo por el porteador o sus auxiliares. Esta exigencia de causalidad es consecuencia directa y natural del principio básico de la responsabilidad civil. Aun cuando la determinación de la relación de causalidad en el ámbito de la responsabilidad civil genera muchos problemas, está generalmente asentada la denominada “teoría de la causalidad adecuada” que recurre a la probabilidad estadística de la causación del perjuicio evaluada en el momento de producirse el comportamiento enjuiciado¹⁹.

¹⁸Sentencia de la Audiencia Provincial (en adelante SAP) de Toledo, sección 2º, de 25 de marzo de 1997. “. . .la pérdida de la mercancía se debe a dolo, a la que se equipara la culpa lata (culpa lata dolo equiparatur) del transportista, en cuanto en el contrato de transporte se exige una diligencia superior a la normal, en razón de la especialidad de la actividad desarrollada y la porteadora demandada desconoce donde se encuentran los paquetes porteados, si llegaron ó no a su destino, ó las causas de su perdida, ante la nula actividad probatoria desarrollada en tal extremo”.

SAP Zaragoza de 23 de marzo de 1996. “Asimilable a este (al dolo) es la culpa grave, (culpa lata dolo equiparatur) y en relación con el transporte de mercancías, la Sentencia del Tribunal Supremo de 10 de junio de 1987, en casos como el presente, en el que la referencia o modelo valorativo de conducta a tener en cuenta desde la perspectiva del artículo 1104 del Código Civil presenta un nivel de exigencia superior a la normal, por razón de la misma profesionalidad de la actividad desarrollada. Y desde ese punto de vista, el grado de desatención desvelado por la propia información interna practicada con motivo de los hechos ahora enjuiciados, es extremo, ya que impide saber si los paquetes llegaron a salir o no de los almacenes de la demandada en Zaragoza; si viajaron, en qué condiciones lo hicieron; y que tipo de cautela o precaución se adoptó en este caso concreto o que controles, de salida y llegada existen con carácter general en sus sucursales en prevención de situaciones como la relatada”.

¹⁹ARIAS VARONA F.J., “El comportamiento subjetivo del porteador…”, cit. P.297.

2.2 La prueba del dolo o de la infracción consciente y voluntaria del deber jurídico asumido.

Tal como anteriormente ya he dejado dicho, la consideración de que el porteador o sus auxiliares han tenido una actuación dolosa o han cometido una infracción consciente y voluntaria del deber jurídico asumido que haya producido daños, da lugar a la perdida de los beneficios de limitación de responsabilidades, pero obviamente será preciso probarlo.

Aun cuando el texto legal no concreta a quién le corresponde la carga de la prueba, parece obvio que ha de regir el principio de que “el dolo debe probarse por quien reclama”, en concordancia con el viejo aforismo jurídico de que “quien alega un hecho debe acreditarlo”.

De acuerdo con JUAN Y MATEU, este criterio coincide totalmente con lo establecido en el artículo 217.2 de la Ley de Enjuiciamiento Civil (en adelante, LEC), el cual determina que “corresponde al actor. . . la carga de probar la certeza de los hechos. . .”. Planteamiento así mismo coherente con la legislación del transporte ya comentada en la que la responsabilidad limitada del porteador debe ser la regla general y la responsabilidad ilimitada la excepción.²⁰

El mismo autor continúa afirmado que la prueba debe alcanzar cuatro aspectos. Los hechos concretos que han de ser considerados dolosos o que han supuesto la infracción voluntaria y consciente del deber jurídico asumido; la autoría de tales hechos por el porteador o sus auxiliares; el nexo causal entre los hechos dolosos y el daño producido; y que la valoración del mismo supere el límite de responsabilidad establecido como máximo indemnizatorio.

2.2.1 La inversión de la carga de la prueba.

Prosigue el referido autor, considerando que esta regla general de que quien reclama está obligado a probar, se hace en la práctica si no imposible muy difícil en determinados supuestos. Así en el caso de un robo o un simple extravío de las mercancías, estando en poder del porteador y bajo su exclusiva vigilancia, el reclamante

²⁰ JUAN Y MATEU, F., “La prueba del dolo o culpa equivalente del porteador...”, cit. p. 104.

puede encontrarse totalmente indefenso, pues obviamente le es imposible conocer lo que ocurrió a partir de haber entregado las mercancías para su transporte.

Esto da lugar a que con frecuencia la jurisprudencia flexibilice la regla antes dicha respecto a la carga de la prueba sobre la base del artículo 217. 7 de la LEC, en virtud del cual “. . . el Tribunal deberá tener presente la disponibilidad y facilidad probatoria que corresponde a cada una de las partes en el litigio”.

En todo caso y a la vista de la jurisprudencia, la inversión de la carga de la prueba debe entenderse como algo extraordinario, pero que debe caber cuando es tan solo el porteador quien puede conocer y tener pruebas de lo que efectivamente le ocurrió a las mercancías dañadas.²¹

En este sentido, podemos citar la la SAP de Cáceres, Sala 1^a, de 29 de Junio del 2011, al decir: “. . . se establece así un régimen especial de responsabilidad, presumiéndose la culpa del transportista. Responsabilidad que se deriva del hecho de que, una vez perfeccionado el contrato, asume una obligación de resultado dado que su prestación consiste en entregar la mercancía en el lugar de destino, en el tiempo pactado y en las mismas condiciones que tenía cuando la recibió, asumiendo así una obligación de custodia de los bienes entregados para su transporte. Desde esta perspectiva, a tenor del precepto citado, se produce una inversión de la carga de la prueba en perjuicio del transportista, siendo a éste a quien incumbe acreditar que la pérdida, retraso o avería de la mercancía que se pueda producir entre la recepción y la entrega no le es imputable, porque si no lo acredita será directamente responsable”.

En la misma línea, SAP Cádiz, sección 5º, de fecha 5 de septiembre de 2013 en la que se manifestaba que: “. . . Respecto a la carga de la prueba del dolo debemos señalar, (SSAP Barcelona de 13 de marzo de 2002, 25 de noviembre de 2004, 23 de mayo de 2005, 11 de enero de 2007, 18 de julio de 2007, entre otras), que la prueba de los hechos en que ha de basarse la apreciación de esta figura corresponde al litigante que la reclama, sin olvidar la necesaria mitigación del rigor de dicha regla tradicional sobre la carga de la prueba, que se atempera por el principio de facilidad probatoria y de proximidad de las fuentes de prueba dada la evidente dificultad de demostración, a cargo del cargador, de la infracción consciente y espontánea del porteador, pero sin

²¹ JUAN Y MATEU, F., “La prueba del dolo o culpa equivalente del porteador...”, cit. P.106.

que ello resulte equivalente a excluir por sistema la regla de limitación de responsabilidad -evitable simplemente con declarar el valor y abonar la mayor prima que corresponda, trasladando al porteador de este modo la responsabilidad por el verdadero riesgo que asume- ni a admitir a ultranza una inversión de la carga de la prueba sobre ese punto, en todos los casos de pérdida, elevando la calificación del incumplimiento al umbral del dolo, siquiera eventual o asimilable a culpa grave, en atención a reglas valorativas absolutas y abstractas - como puede ser, por sí sola, la de no dar razón del paradero del bulto o bultos - y prescindiendo de las particularidades que conforman el contexto concreto en el que ha de ser enjuiciada la diligencia observada por el porteador, que es, como hemos dicho en otras ocasiones, la del profesional”.

Y por último la SAP de Albacete, Sección 2º, de 27 de Marzo de 2015 en la que leemos: “. . . *La obligación del transportista es de resultado con inversión de la carga de la prueba, responde en caso de pérdida, avería o retraso salvo que medie o concurra causa legal que le exonere de su responsabilidad: véase el artículo 48.1 Ley 15/2009 a cuyo tenor:’ 1. El porteador no responderá de los hechos mencionados en el artículo anterior si prueba que la pérdida, la avería o el retraso han sido ocasionados por culpa del cargador o del destinatario, por una instrucción de éstos no motivada por una acción negligente del porteador, por vicio propio de las mercancías o por circunstancias que el porteador no pudo evitar y cuyas consecuencias no pudo impedir . . . ’*

Antes de finalizar, es conveniente señalar que a fin de que el juzgador considere que debe darse la inversión de la carga de la prueba, es preciso que en la actuación del porteador existan indicios racionales de la actuación dolosa y así, siguiendo a JUAN Y MATEU²², cabe citar:

- Que la mercancía desaparecida tuviera un gran volumen o peso o una forma singular.
- Ausencia de explicaciones sobre la desaparición de la mercancía.
- Que se produzca “pasividad probatoria” del demandado.

²²JUAN Y MATEU, F., “La prueba del dolo o culpa equivalente del porteador...”, cit. PP.109-114.

- La “deficiente organización empresarial del porteador”.
- La actuación del porteador tras la desaparición de la mercancía al no llevar a cabo investigaciones sobre lo ocurrido.

VI. CONCLUSIONES

A modo de aclaración, y antes de referirme a las conclusiones que he ido extrayendo acerca del trabajo, veo conveniente llevar a cabo un pequeño resumen de las distintas situaciones analizadas en el mismo.

Como he ido explicando, al confeccionarse un contrato de transporte terrestre de mercancías por carretera, el porteador se obliga a entregar una mercancía en un lugar determinado y en un tiempo pactado.

Una vez confeccionado el contrato, lo normal sería que llegase la mercancía a su destino tal y como se ha estipulado, en ese caso, se cumpliría lo pactado en el contrato y al poner a disposición del destinatario las mercancías, se extinguiría la responsabilidad del porteador.

No obstante, en ocasiones, puede darse una perdida, una avería o un retraso en la entrega de las mismas, pudiendo distinguirse tres diferentes situaciones. En primer lugar, el porteador, contará con un abanico de causas y de presunciones de exoneración de responsabilidad. De ese modo, en caso de que la situación en cuestión se pueda subsumir en una de esas causas o presunciones, su responsabilidad se verá o bien excluida totalmente o bien aminorada en parte. En segundo lugar, en caso de no poder subsumir su comportamiento en alguna causa de exclusión de la responsabilidad, el porteador se intentará acoger a los límites máximos de responsabilidad, los cuales actualmente son de un tercio del IPREM/día por kilogramo de mercancía perdida o averiada, o del precio del transporte en caso de retrasos. Además existen dos excepciones a esta regla general como son la declaración de valor y el interés especial en la entrega, que de haberse así establecido en el contrato habrá de estarse a lo concretamente pactado.

Por último, en caso de que quede probado que el porteador actuase con dolo, deberá responder por el valor real de las mercancías perdidas o averiadas o por los perjuicios causados por el retraso en su entrega.

Para finalizar, me atrevería a formular igualmente unas conclusiones de carácter más general. La primera de ellas es que considero muy positiva la entrada en vigor de la LCTTM en 2009, pues de este modo se regula esta actividad en una sola norma actualizada y puesta al día, frente a, como he señalado, la antigüedad y dispersión normativa anterior en la que se mezclaba Derecho Público y Derecho Privado.

Por otro lado, considero muy razonable la seguridad jurídica que la LCTTM ofrece a las partes intervenientes en la contratación. Las empresas transportistas saben que tienen a su disposición una serie de mecanismos legales que les permiten controlar de antemano su responsabilidad, a menos que hayan actuado con dolo, lo cual considero muy justo y sensato. De ese modo, los transportistas pueden organizarse mejor, pues además hay que tener en cuenta que en algunas ocasiones, las empresas no se atreverían a transportar según que mercancías por no arriesgarse a que sufriesen daños.

Pero no solo al porteador le beneficia esta exhaustiva regulación de la responsabilidad, sino que también al cargador se le otorga una seguridad jurídica que le permite conocer con toda claridad antes de contratar un transporte los escenarios en los que puede verse inmerso por los daños sufridos en sus mercancías y como se han de resolver.

BIBLIOGRAFÍA

ARIAS VARONA F.J., “El comportamiento subjetivo del porteador como causa para la pérdida de los beneficios de responsabilidad”, en *Revista de Derecho del Transporte* 2010 nº 6, pp. 283-302.

AWARD NUÑEZ, S, *¿Podría ser eficiente el ferrocarril español de mercancías*, Fundación Francisco Corell, Madrid, Noviembre de 2015; pp. 47-83.

BROSETA PONT M. y MARTÍNEZ SANZ.F, “Contratos de custodia y de transporte (I)” Manual de Derecho Mercantil, Volumen II, Vigésima tercera edición, Tecnos, Madrid, 2016, pp.157-178.

EMPARANZA SOBEJANO A., “La presunción de contratación del transporte en nombre propio (art. 5 LCTTM): ¿una solución al problema de imputación de responsabilidades en el transporte con pluralidad de intervenientes?, *Revista del Derecho del Transporte* 2011 nº 8, pp. 35-58.

ESCUIN IBAÑEZ, I., “La indemnización del porteador responsable: cuantía y límite de la responsabilidad” *Revista del Derecho del Transporte* 2010 nº 6, pp. 275-282.

GARCÍA ALVAREZ, B., “La delimitación del periodo de responsabilidad del porteador en el transporte aéreo internacional de mercancías. Comentario a la STS de 25 de noviembre de 2016”, *Revista Cuadernos Civitas de Jurisprudencia Civil* nº 104, pp. 321-337.

GÓRRIZ LÓPEZ C., “Transporte de mercancías, límite de responsabilidad y carga de la prueba”, *Revista jurídica de Catalunya* 1999 nº 2, pp. 527-544.

JUAN Y MATEU, F., “La prueba del dolo o culpa equivalente del porteador en los casos de mercancías robadas o extraviadas”, en *Revista de Derecho del Transporte*, 16 (2015), pp. 99-120.

LLORENTE GÓMEZ DE SEGURA, C., “La reforma de la regulación mercantil del transporte terrestre en la España del Siglo XXI” *Actualidad jurídica del transporte por carretera*, pp. 269- 276.

MARTÍNEZ BALMASEDA, A., “Régimen de Responsabilidad del porteador: Fundamentos, Supuesto y causas de exoneración” *Revista del Derecho del Transporte* 2010 nº 6, pp. 255- 275.

MARTÍNEZ SANZ, F., “*La responsabilidad del porteador en el transporte internacional de mercancías por carretera -CMR-*”, Editorial Comares, S.L., Granada 2002.

MORILLAS JARILLO, M.J., “Carga, descarga, estiba y desestiba: obligaciones y responsabilidad”, *Revista del Derecho del Transporte* 2010 nº 6, pp. 99-129.

PARDO VEGEZI, J.M., “*Ley del Contrato de Transporte terrestre de Mercancías. Análisis de su contenido y comentarios*”, Fundación Francisco Corell, Madrid, Febrero 2010.

PUETZ A., “Principales obligaciones del porteador: idoneidad del vehículo y puesta a disposición”, *Revista del Derecho del Transporte* 2010 nº 6, pp. 149-171.

SÁNCHEZ ANDRÉS A., “El transporte combinado de mercancías” *Revista de Derecho Mercantil* 1975 Nº 135, 136. pp.49-89.

SÁNCHEZ GAMBORINO F.M., “La naturaleza y vicio propios de las cosas causa de exoneración de responsabilidad” *Revista de Derecho Mercantil* 1953 nº 45, pp. 357-366.

URÍA R. y MENÉNDEZ A., “El contrato de transporte” Curso de Derecho Mercantil, Volumen II, Civitas, Madrid, 2001, PP. 325-329.

JURISPRUDENCIA

SAP de Albacete (Sección 2º) de 27 de Marzo de 2015. Extraída de “Iberley”, referencia: Sentencia Nº 29/2015.

SAP de Cáceres (Sección 1º) de 29 de Junio de 2011. Extraída de “Iberley”, referencia: Sentencia Nº 266/2011.

SAP de Cádiz (Sección 5º), de 5 de septiembre de 2013. Extraída de “Thomson Routers, Asesoría y Empresa”, referencia: 457/2013.

SAP de Toledo (Sección 2º) de 25 de marzo de 1997. Extraída de “Lefebvre El Derecho – Bases de Datos”, referencia: Nº 113/1997.

SAP Zaragoza de 23 de marzo de 1996.

RECURSO DE INTERNET

<http://www.sertrans.es/trasporte-terrestre/importancia-camiones-economia/>, consultado el día 19/9/2017.

<http://www.iprem.com.es/>, consultado el día 25/09/17.