

La responsabilidad del transportista en el CMR

Fernando Martínez Sanz
Catedrático de Derecho mercantil
Director de CEDIT
Consultor. Broseta Abogados
Barcelona, 10 de junio de 2009

I. Introducción

- ❑ La responsabilidad, núcleo del Convenio (arts. 17 ss.).
- ❑ Objetivo de la ponencia: analizar la responsabilidad del porteador desde una perspectiva práctica
- ❑ Analizar la forma en que los tribunales españoles han aplicado el régimen de responsabilidad del transportista

Sistema de responsabilidad establecido por el CMR

- Hechos que generan responsabilidad (pérdida, averías y retraso en la entrega)
- Fundamento de responsabilidad: en principio, el porteador responde salvo que pueda probar alguna de las causas de exoneración (matizar: art. 18)
 - ¿Cabe compensar la suma que se deba en concepto de portes con la cantidad que se pueda deber en concepto de indemnización por daños en las mercancías? Sí, según SAP Alicante 19.2.1999; SAP Navarra 24 de mayo de 2000.
 - Pero véase Sentencia Audiencia Provincial (SAP) Valencia 14.1.2000 (no se habían formulado las reclamaciones en destino: transporte nacional)

Causas de exoneración de responsabilidad

- Importancia
- Clases: ordinarias/privilegiadas
- Ordinarias (art. 17.2 CMR):
 - a) culpa del derechohabiente (concepto de derechohabiente);
 - b) vicio propio de las mercancías;
 - c) instrucción del derechohabiente;
 - *d) circunstancias que el transportista no pudo evitar y cuyas consecuencias no pudo impedir*

□ Privilegiadas: art. 17.4:

- [...] ausencia o deficiencia del embalaje;
- manipulación, carga, estiba o descarga por el remitente o destinatario (el CMR no determina a quien corresponde cargar o descargar las mercancías);
- naturaleza de ciertas mercancías;
- Insuficiencia de las marcas o números de los bultos [...].

¿Quién prueba la causa de exoneración?

- El porteador
- Pero si el porteador alega una causa ordinaria, la prueba plena le corresponde a él
- si alega una causa privilegiada, habrá de probar tan sólo que el daño verosíblemente pudo deberse a dicho riesgo (art. 18)
- Transporte frigorífico: régimen especial en art. 18.4 (SAP Alicante 11 de julio de 1994; Castellón 8.04.2002; Almería 12.4. 2000; Murcia 29.11.1999: descongelación y recongelación; Alicante 19.2.1999; Granada 7.3.2005, entre otras)

Ejemplos prácticos de aplicación de causas de exoneración por los tribunales

- Ejemplos de aplicación/inaplicación de causas de exoneración: SAP Asturias 13.1.1998 (carga y estiba por el remitente: exoneró al porteador);
- Huelga en Francia de agricultores (no exonera porque el porteador aceptó el transporte teniendo conocimiento de la huelga: SAP Valencia 29 enero 2001)
- Accidentes de circulación: exoneración muy difícil (SAP Madrid 16.05.2000)
- **Robo de las mercancías:** dejando el camión en lugar poco transitado (responde el porteador: SAP Barna 16 mayo 2000);
- “la simple denuncia no puede convertirse en instrumento de exoneración de responsabilidad cuando de ella no se desprende que se hubieran adoptado algunas medidas de seguridad para evitar tales hechos” (SAP Alicante 4.6.2004) (STS 8.10.2003)
- infrecuente encontrar aún sentencias como la SAP Valencia 8.11.1997 (exonera por robo en Milán)
- en áreas de servicio con el conductor dormido o descansando: responde el porteador (SAP Barna 31.12.2002); exonera al porteador: SAP Valencia 4 de julio de 2000

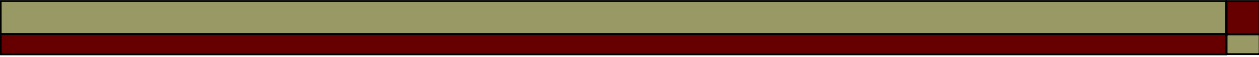
Retraso en la entrega

- Otro de los hechos que pueden desencadenar la responsabilidad del porteador es el retraso
- arts. 19 (concepto); art. 23.5 (determinación de la indemnización); art. 17.2 (exoneración; no se aplica el 17.4)
- Importante: el simple retraso en la llegada no desencadena responsabilidad, sino que es necesario probar los daños causados por el retraso (así lo establecen la SAP Barna 23 julio 1997; SAP Alicante 17 de julio 2003; SAP Barcelona 31 enero 2001)
- SAP Asturias 14 de enero de 2004: daño consistente en pago de cláusula penal por parte del destinatario a un tercero
- Art. 26: declaración de interés especial en la entrega (pero no exime de tener que probar el daño; por eso es discutible que quepa una cláusula penal; vid. art. 41)



Determinación de la indemnización

- Característica: limitación de la deuda
 - En caso de pérdida: se toma el valor del lugar de toma en carga (art. 23.1)
 - Forma de valorar: art. 23. 2 (precio corriente en el mercado)
 - Limitación de la deuda: 8'33 DEG/kg. (DEG del FMI: cotización diaria; 1 DEG= 1,548 USD)
 - Relevancia práctica: SAP Albacete 18.9.1998 (5 kg. de azafrán sin declaración de valor)
 - ¿En qué momento se calcula la cotización del DEG? Fecha de la sentencia (art. 23.7 CMR) Pero SAP Pontevedra 5 septiembre 2002: lo vincula al momento de la llegada de las mercancías a destino
 - Además serán reintegrados “el precio del transporte, los derechos de aduana, y demás gastos devengados con ocasión de transporte de la mercancía (...); no así otros daños y perjuicios”

- 
-
- En caso de avería: forma de calcular el daño (importe de la “depreciación” (art. 25): SAP Zamora 28.5.1999 (averías y pérdidas: Coca-Cola)
 - Limitación de la deuda: art. 25.2 (si la totalidad de la mercancía se deprecia, la indemnización nunca podrá ser superior a la que correspondería en caso de pérdida total; si la se avería sólo una parte, la indemnización no podrá superar a la que correspondería de haberse perdido la parte averiada)

 - Limitación en caso de retraso: precio del transporte (si se prueba el daño)
 - Reclamaciones extracontractuales: art. 28.1
 - Reclamaciones contra personas de las que responde el porteador: art. 28.2
 - Relación con art. 3 CMR
 - Declaración de valor (art. 24) SAP Barna 14.7.2004: necesario que conste en carta de porte y que se satisfaga el sobreporte

Inaplicación de los privilegios en materia de responsabilidad (art. 29)

Daños causados por dolo o culpa equiparable al dolo por la legislación del lugar en que se conozca del litigio.

- Consecuencias de apreciarse el dolo:
- El transportista no podrá valerse de los artículos del CMR que excluyen o limitan su responsabilidad, o que invierten la carga de la prueba (por ej., el art. 17.4; art. 23.3 –que limita la indemnización a 8,33 DEG/kg.-, art. 23.5, art. 25

Interpretación del artículo 29 CMR por parte de los tribunales españoles

- Se aprecia una tendencia a incrementar el rigor para con los portadores (evolución de la línea jurisprudencial)
- “No es preciso para entender doloso el quebrantamiento contractual una voluntad deliberadamente rebelde a su cumplimiento [...], sino que el infractor se represente como posible, a consecuencia de su acción, el resultado prohibido y, pese a ello, consienta en llevar a cabo la misma” (SAP Barcelona 18 junio 1999; 13 julio 2000)
- ¿Quién prueba el dolo? SAP Barcelona 18 de junio de 1999: el demandante que alega el dolo del porteador; pero esto se ve matizado por los principios de “facilidad probatoria, proximidad a la fuente de la prueba y lealtad procesal, máxime en una materia como la que nos ocupa, en la que la única parte que está, normalmente, en condiciones de facilitar una versión de lo acontecido es el transportista”

-
- “¿Fuerza mayor? No, actuación dolosa”:
 - sustracción de la mercancía en Rusia (SAP Barcelona 29.11.2004);
 - por imposibilidad de explicar las razones de la pérdida (SAP Madrid 28 marzo 2001);
 - robo tras dejar aparcado el vehículo dos días en la calle (SAP Barna 13 febrero 2003); robo del camión aparcado en la calle a altas horas de la madrugada (SAP Madrid 19 julio 2002)
 - Robo de prendas de vestir tras desprecintar y precintar las cajas (SAP Barna 18 junio 1999); robo en Italia (SAP Alicante 4.6.2004) (pero sin justificación)

¡¡¡¡¡ Muchas gracias!!!!