



CIRCULAR CIVIL - MERCANTIL 1/2021
4 de enero de 2021

RESUMEN DE DOS RECIENTES REGLAMENTOS DE LA UNIÓN EUROPEA Y DE UNA INTERESANTE SENTENCIA DEL TRIBUNAL SUPREMO EN MATERIA DE RESPONSABILIDAD EN LOS CONTRATOS DE TRANSPORTE DE MERCANCÍA

1.- Reglamento (UE) 2020/1783 del Parlamento Europeo y del Consejo de 25 de noviembre de 2020, relativo a la cooperación entre los órganos jurisdiccionales de los Estados miembros en el ámbito de la obtención de pruebas en materia civil o mercantil.

El Reglamento se aplica en material civil o mercantil cuando el órgano jurisdiccional de un Estado miembro solicite a otro (i) la práctica de diligencias de prueba por colaboración de ese órgano o (ii) la obtención directa de pruebas en otro Estado miembro.

Será necesario que dichas pruebas deriven de un procedimiento judicial iniciado o que se prevea incoar y que las solicitudes serán cursadas en base a un formulario (letra A) que se acompaña al Reglamento.

Dichas solicitudes se harán en la lengua oficial del estado requerido a través de un sistema informático llamado e-CODEX teniendo los documentos electrónicos que remita el estado requerido plenos efectos jurídicos.

El estado requerido deberá concretar las condiciones que no cumple la solicitud en un plazo de 7 días desde la recepción o si no puede llevarse a cabo, indicando los motivos.

ORTEGA · CONDOMINES · ABOGADOS

La colaboración deberá practicarse en un plazo máximo de 90 días aplicando el derecho nacional del estado requerido pudiendo estar presente el órgano jurisdiccional requirente en la obtención de dichas pruebas. Dicho plazo puede ser alargado por expresa petición del órgano requerido.

Se regulan expresamente los motivos de denegación de la solicitud de colaboración (art. 16).

Asimismo, se establece la posibilidad de que el órgano del estado requirente obtenga directamente las pruebas en el estado requerido aunque dicha petición puede ser denegada en determinados supuestos.

Por último, destacar que la obtención de dichas pruebas será gratuita salvo que se incurrieran en gastos, pudiendo el estado requerido solicitar su reembolso.

2.- Reglamento (UE) 2020/1784 del Parlamento Europeo y del Consejo de 25 de noviembre de 2020, relativo a la notificación y traslado en los Estados miembros de documentos judiciales y extrajudiciales en materia civil o mercantil.

Este Reglamento se aplica a la notificación y traslado transfronterizos de documentos judiciales y extrajudiciales en material civil y mercantil, excluyéndose expresamente los documentos fiscales, aduaneros o administrativos.

El contenido es muy parecido al Reglamento 2020/1783, compartiendo una estructura muy similar: se designará un órgano central encargado de facilitar dicha información; la petición deberá hacerse con un formulario recogido en el Reglamento a través del sistema informático e-CODEX; no se denegarán efectos jurídicos a los documentos obtenidos telemáticamente.

El Reglamento regula, en dos títulos separados, la transmisión y notificación de documentos judiciales y la de los extrajudiciales. Respecto a la primera: regula su modo de transmisión; que el órgano destinatario puede negarse a aceptar la transmisión o notificación si no está en una de las lenguas del estado requerido, debiendo asumir el órgano requirente los gastos de traducción; la posible negativa a aceptar la notificación o el traslado; la gratuidad del servicio de traslado salvo el derecho de reembolso de los gastos; su posible transmisión vía consular o diplomática o por servicio postal o de forma telemática. Asimismo, también permite que cualquier persona interesada pueda efectuar la notificación o traslado de documentos originales directamente por medio de agentes judiciales del estado reclamado.

Finalmente, en relación con los documentos extrajudiciales, meramente se refiere que cabe la posibilidad de su notificación mediante lo dispuesto en el calendario Reglamento.

3.- Sentencia del Tribunal Supremo número 99/2020, sobre los límites de la responsabilidad en los contratos de transporte de mercancías. Excepciones convencionales a la limitación de responsabilidad del porteador terrestre.

ORTEGA · CONDOMINES · ABOGADOS

I. Antecedentes

1. La sociedad GAMESA EÓLICA, S.L.U. (GEOL) contrató con el transportista/porteador MEGABIAGA, S.L. el transporte terrestre (nacional) de unos aerogeneradores (estructura metálica de 70TM).
2. En la cláusula quinta (garantías) del contrato se pactó que el porteador (MEGABIAGA) era responsable de *“todas las pérdidas o daños que se produzcan en los bienes entregados por GEOL para su transporte”*.
3. Durante el transporte de la carga, debido al exceso de velocidad, ocurrió un accidente que provocó la destrucción de aquella.
4. GEOL fue indemnizada por su aseguradora RSA con el importe de 698.847€, y en virtud del art. 43 de la Ley del Contrato de Seguro, dicha aseguradora se subrogó y repitió reclamando dicha indemnización al porteador MEGABIAGA y su aseguradora REALE.
5. Durante la tramitación de la primera instancia las aseguradoras alcanzaron un acuerdo por la que REALE pagó 300.000€ a RSA (límite de cobertura de la póliza de MEGABIAGA), estimándose parcialmente la demanda contra el porteador, que fue condenado a pagar el importe que fue objeto de pacto entre las aseguradoras.
6. RSA apeló la sentencia, el recurso fue estimado y MEGABIAGA fue condenada a pagar los 398.847€ que faltaban para completar el importe reclamado. La Audiencia Provincial consideró que en virtud de lo pactado en la cláusula quinta (garantías) del contrato, no operaba ningún límite de responsabilidad, interpretando que los artículos 46.2 y 61.3 de la Ley del Contrato de Transporte Terrestre de Mercancías (en adelante, LCTTM) así lo permiten.
7. El recurso de casación interpuesto por MEGABIAGA, por infracción del artículo 61.3 LCTTM, fue admitido por el Tribunal Supremo que mediante la Sentencia nº 99/2020, de 12 de febrero, ha establecido que:

“No cabe pactar una responsabilidad ilimitada del transportista, sino que el aumento de la responsabilidad, mediante la superación a través de un pacto de los límites legalmente previstos, debe ir acompañado en todo caso de un aumento del precio, a fin de no alterar la economía del contrato y no desnaturalizar el sentido de las excepciones a las limitaciones de responsabilidad”.

Por tanto, conforme a lo solicitado por el porteador, se le condenó a indemnizar a GEOL con los límites previstos en el artículo 57 LCTTM.

II. La limitación de responsabilidad del porteador

En materia de transportes (nacional e internacional)* opera una excepción al principio general de nuestro derecho de obligaciones según el cual el deudor incumplidor debe indemnizar íntegramente el daño causado (arts. 1106 y 1107 del Código Civil).

Como regla general se suele tomar como referencia indemnizatoria el peso de la carga transportada (pérdida o avería) o el precio del servicio de transporte (retraso), pero el legislador admite que dichos límites sean ampliados mediante pactos formales que normalmente irán acompañados de un aumento del precio del servicio de transporte.

¿Por qué se limita la responsabilidad del porteador/transportista?

Con la limitación de responsabilidad del porteador se pretende, ante todo, hacerla asegurable a un precio asumible, sin multiplicar el riesgo empresarial de las compañías de transporte. De hecho, en la mayoría de los casos la introducción, bien por vía legal o convencional, de la limitación de responsabilidad del porteador se produce en un primer momento a cambio de un abaratamiento de la tarifa del precio del transporte.

Además, la fijación de un límite preciso y apriorístico de indemnización facilita enormemente la valoración del riesgo que corre el porteador y, derivativamente, el cálculo de la prima del seguro.

Por ello, la limitación de responsabilidad del porteador constituye una fórmula de reparto de los riesgos de la operación entre las partes que produce efectos beneficiosos en la economía del contrato, tanto desde la perspectiva del transporte en sí, como de su aseguramiento.

¿Cómo se calculan los límites? En base al peso de la mercancía, con referencia a:

En la normativa internacional: El ***Derecho Especial de Giro*** (DEG) es la Unidad de Cuenta del Fondo Monetario Internacional (FMI). Constituye una cesta de monedas que incluye al euro, dólar USA, yen japonés y libra esterlina.

En la normativa nacional: El ***Indicador Público de Renta de Efectos Múltiples (IPREM)*** y se trata de un índice que se utiliza como referencia a la hora de otorgar ayudas, subvenciones o el subsidio de desempleo. Se actualiza y publica cada año a través de la Ley de los Presupuestos Generales y nació en

* **Limitación de responsabilidad del porteador/transportista:** i) **En transporte por carretera:** Convenio relativo al Contrato de Transporte Internacional de Mercancías por Carretera, del 19 mayo de 1956 (**art. 23 del Convenio CMR**) y la [Ley 15/2009, de 11 de noviembre](#), del Contrato de Transporte Terrestre de Mercancías (arts. 46 a 63); ii) **En transporte aéreo:** Convenio para la Unificación de Ciertas Reglas para el Transporte Aéreo Internacional, hecho en Montreal el 28 de mayo de 1999 (arts. 17 a 26); iii) **En transporte marítimo:** Convenio Internacional para la aplicación de ciertas normas en materia de conocimientos de embarque (1924) y las Reglas de La Haya-Visby, de 23 de febrero de 1968 (art. IV Reglas de La Haya-Visby), Convenio de las Naciones Unidas relativo al Transporte de Mercancías por Mar, firmado en la ciudad de Hamburgo el 31 de marzo de 1978 (Reglas de Hamburgo), Convenio de las Naciones Unidas sobre el Contrato de Transporte Internacional de Mercancías Total o Parcialmente Marítimo de 2008 (Reglas de Rotterdam), y Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima (arts. 392 a 405); y iv) **En transporte ferroviario:** Protocolo de 1999 por el que se modifica el Convenio relativo a los transportes internacionales por ferrocarril (COTIF) de 9 de mayo de 1980, hecho en Vilna el 3 de junio de 1999 (**Protocolo de Vilna**).

el 2004 con el objetivo de sustituir al Salario Mínimo Interprofesional como referencia para este tipo de ayudas, quedando este segundo solo para el ámbito laboral.

¿Se puede eliminar o aumentar los límites de responsabilidad del transportista?

En general todas las normas y convenios prohíben reducir o aminorar la responsabilidad del porteador, al tiempo que permiten aumentar el límite de responsabilidad del transportista mediante acuerdo entre las partes con la inserción en la carta de porte o contrato de transporte de una declaración de valor o de interés. La cuantía de dicha declaración sustituye al límite establecido en la norma o convenio aplicable y es recomendable para los cargadores en el caso de mercancía de alto valor, que normalmente determina un aumento del precio del servicio de transporte.

También suele ser común que la norma o el convenio recoja que como consecuencia de dolo o culpa equiparable el transportista pierde su derecho a acogerse al límite de indemnización establecido, por lo que deberá pagar lo que se demuestre que valga la mercancía perdida o dañada sin limitación, siendo habitual además que se prolongue el plazo de prescripción de las acciones (reclamaciones) contra él.

III. Normas jurídicas relevantes

El caso resuelto en la STS bajo comentario se refiere al ámbito del transporte terrestre de mercancías, realizado dentro de España (nacional), por lo que resulta de aplicación la Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del Contrato de Transporte Terrestre de Mercancías, y en particular los arts. 46 a 63 (Capítulo V), que regulan la responsabilidad del porteador.

Sobre el particular, conviene destacar las siguientes normas:

- **Art. 46:** Establece el carácter imperativo de las normas que regulan la responsabilidad del porteador (1º), y declara ineficaces las cláusulas contractuales que pretendan reducir o aminorar el régimen de responsabilidad del porteador previsto legalmente.
- **Art. 47:** Establece la responsabilidad del porteador por la pérdida total o parcial, así como por las averías que sufra la mercancía, desde el momento de su recepción para el transporte hasta su entrega en destino.
- **Art. 52: *Indemnización por pérdidas (total o parcial)*.**- La cuantía de la indemnización se determinará por el valor de la mercancía no entregada, tomando como base el valor que tuvieran en el momento y en el lugar en que el porteador las recibió para su transporte.
- **Art. 53: *Indemnización por averías*.**- Se indemniza la pérdida de valor de las mercancías (equivalente a la diferencia del valor que tenían cuando se recibieron para su transporte y el que tendrían con las averías detectadas). Si la afectación es total, la indemnización no podrá exceder la de pérdida total.

- **Art. 56: Indemnización por retraso.-** Se indemniza el perjuicio causado por el retraso.
 - **Art. 57: Límites de la indemnización.-** En función del supuesto:
 1. Por pérdida o avería no puede exceder de un tercio del IPREM/día por cada kilogramo de peso bruto de la mercancía.
 2. Por retraso no puede exceder el precio del servicio de transporte.
 3. Si concurren varios supuestos (vg. avería + retraso) no puede superar la suma debida en caso de pérdida total de la mercancía.
 - **Art. 58: Reembolso de otros gastos.-** Se debe reintegrar el precio del transporte y gastos causados en el mismo, así como los de salvamento que sean razonables.
 - **Art. 61: Declaración de valor y de interés especial en la entrega.-**
 1. Se puede incluir en la **carta de porte** una declaración del valor de las mercancías a cambio de un suplemento en el precio del transporte y sustituirá el límite del art. 57 siempre que sea superior a éste.
 2. Se puede incluir en la **carta de porte** una declaración de especial interés en la entrega de las mercancías para pérdida, avería o retraso a cambio de un suplemento en el precio del transporte y permite reclamar, además de la indemnización ordinaria (art. 57) todos los daños probados hasta el importe del interés especial declarado.
 3. Las partes pueden acordar el aumento del límite de indemnización del art. 57.1 (pérdida o avería) a cambio de un suplemento en el precio del transporte.
 - **Art. 62:** No se aplican los límites del art. 57 cuando hay actuación dolosa del porteador (dolo directo o dolo eventual).
- IV. La extensión de los límites de responsabilidad del porteador por declaración de valor o declaración de interés especial en la entrega (art. 61 LCTTM)**
- Las excepciones a los límites de responsabilidad del porteador terrestre se recogen en el artículo 61 LCTTM.
 - **Pactos cartulares:** Los dos primeros supuestos del art. 61 LCTTM (declaración de valor o de interés especial en la entrega) deben constar formalmente en la carta de porte y verificarse a cambio de un suplemento en el precio del transporte.
- Autorizadas por el artículo 23.6 del Convenio CMR (arts. 24 y 26, respectivamente).**

En términos de la STS nº 99/2020, de 12 de febrero:

“En la práctica, la declaración de valor suele coincidir con el valor real de las mercancías y se utiliza para aquellos cargamentos en los que la aplicación del kilogramo para calcular los límites indemnizatorios tiene como resultado cantidades muy reducidas (verbigracia, bienes de gran valor, gran volumen o gran peligrosidad, pero de escaso peso, en los que el cargador puede estar más interesado en que el tope cuantitativo máximo venga determinado, no por los kilogramos transportados, sino por el valor que la carta de porte atribuye a las mercancías)”.

“La declaración de interés («interés especial en la entrega», en la terminología del CMR) tiene una finalidad distinta de la declaración de valor, ya que permite el aumento o la disminución del alcance de los perjuicios que van a ser resarcidos, aunque exige idénticos requisitos (plasmación en la carta de porte y pago del sobreprecio) que la declaración de valor.

La indemnización de este riesgo especialmente pactado resulta compatible con la derivada del daño sufrido por la cosa porteada, aunque su operatividad dependerá de que la parte interesada pruebe la concurrencia del perjuicio declarado, en cuyo caso se indemnizará sólo hasta el importe previsto en la carta de porte. En la práctica, la cláusula de declaración de interés sirve en caso de pérdida o avería para permitir la indemnización de daños indirectos o consecuenciales”.

- **Pacto extracartular:** El tercer supuesto no necesariamente debe figurar en la carta de porte (puede constar en contrato aparte), pero sólo puede verificarse a cambio de un suplemento en el precio del transporte.

Sin antecedente en el Convenio CMR ni referencia en el preámbulo de la LCTTM, que da por hecho que el régimen es similar al del CMR.

En términos de la STS nº 99/2020, de 12 de febrero:

“En atención al carácter consensual del contrato de transporte y a la posibilidad de prueba de su contenido por otros medios, es perfectamente posible que se pruebe su existencia y efectos sin atender a la carta de porte”.

“Según acuerden las partes, el pacto puede surtir efecto para pérdidas, averías y retrasos. Pero, en cualquiera de los supuestos, la existencia del pacto no exime de tener que probar el concreto daño causado. Su consecuencia es que no operará el límite previsto en el art. 57.1 LCTTM, que quedará sustituido por el montante indemnizatorio que hayan acordado las partes”.

- V. **La prohibición de una responsabilidad ilimitada del porteador para una mejor distribución de riesgos que beneficie la economía del contrato**

La STS nº 99/2020, de 12 de febrero, analiza la cláusula quinta (garantías) del contrato de transporte suscrito entre GEOL y MEGABIAGA para concluir que no tiene encaje en el artículo 61.3 LCTTM, ya que para ello es indispensable que incluya:

“(i) una mención concreta al aumento de la responsabilidad; y (ii) correlativamente, una previsión expresa y concreta sobre el aumento del precio del transporte”.

Los motivos del Tribunal Supremo:

“Lo que el art. 61.3 LCTTM permite es un aumento del límite indemnizatorio, pero no su supresión. Es decir, lo que no cabe es pactar una responsabilidad ilimitada del transportista, sino que deberá ser un aumento cuantificado, que dará derecho al sobreprecio”.

“Si atendemos a la finalidad de una mejor distribución de riesgos que beneficie la economía del contrato, a que hemos hecho antes referencia, no parece lógico incrementar el riesgo de una parte sin contraprestación alguna. Sobre todo, en casos de desequilibrio contractual entre grandes cargadores, que pueden imponer sus condiciones, y pequeños o medianos transportistas. En consecuencia, si interpretamos el art. 61.3 LCTTM a la luz de los arts. 1256 y 1258 CC y 57 CCom, y en sintonía con los otros dos párrafos del mismo precepto y con las previsiones del CMR (cuyo valor inspirador en esta materia reconoce expresamente el preámbulo de la LCTTM, como ya hemos visto), parece más adecuado considerar que el aumento de la responsabilidad -mediante la superación convencional de los límites legalmente previstos- debe ir acompañado en todo caso de un aumento del precio, a fin de no alterar la economía del contrato y no desnaturalizar el sentido de las excepciones a las limitaciones de responsabilidad”.

VI. Conclusión

En materia de transporte se limita la responsabilidad del porteador terrestre por pérdida, averías o retraso en la entrega de las mercancías para hacerla asegurable a un precio asumible, distribuyendo adecuadamente los riesgos de la actividad, beneficiando y equilibrando la economía del contrato, lo que permite el abaratamiento del precio/tarifa del servicio, y evita los abusos e imposiciones de los grandes cargadores ante los pequeños y medianos transportistas.

Las excepciones a dicha limitación de responsabilidad del porteador terrestre responden a supuestos específicos, regulados tanto en el Convenio CMR (transporte internacional) como en la LCTTM (transporte nacional), y responden a la declaración de valor o declaración de especial interés en la entrega, que obligatoriamente deben constar en la carta de porte para ser válidas (pactos cartulares) con el consiguiente aumento del precio del transporte.

A esas dos excepciones se suma una tercera, no prevista en el Convenio CMR, pero recogida en el art. 61.3 LCTTM para transportes nacionales. Se trata de un aumento de responsabilidad del porteador por pérdidas, averías y retrasos, cuyo pacto no necesariamente debe constar en la carta de porte (pacto no cartular).

ORTEGA ▪ CONDOMINES ▪ ABOGADOS

Sobre esta tercera excepción, nuestro Tribunal Supremo ha dejado claro que el aumento de responsabilidad no puede ser ilimitado, y que debe cumplir dos requisitos formales (además de probarse el acuerdo): establecer con precisión de valor hasta dónde alcanza la responsabilidad de porteador y la previsión expresa del aumento del precio del transporte.

Departamentos Civil, Mercantil y Procesal
Persona de contacto: Javier Condomines Concellón
Email: jcondomines@ortega-condomines.com