**CONTRATO DE TRANSPORTE**

Carlos Górriz López

Profesor titular de Derecho mercantil

Universitat Autónoma de Barcelona

SUMARIO: I. ORDENACIÓN Y CONTRATACIÓN.- II. LEGISLACIÓN. 1. Principales normas. 2. Problemas normativos. 3. Caso práctico.- III. ELEMENTOS SUBJETIVOS. 1. Porteador: porteador contractual, porteador efectivo e intermediarios del transporte. 2. Pasajero, cargador y destinatario.- IV. OBLIGACIONES Y DERECHOS DE LAS PARTES.- V. DOCUMENTO DE TRANPORTE. 1. Tipos de documentos. 2. Funciones. 3. Ejercicio.- VI. RESPONSABILIDAD DEL PORTEADOR. 1. Ilícitos. 2. Causas de exoneración. 3. Indemnización de daños y perjuicios. 4. Plazo para ejercitar acciones

# I. ORDENACIÓN Y CONTRATACIÓN

Antes de empezar con la exposición del régimen jurídico del contrato de transporte, conviene distinguir la ordenación de la contratación. El primer aspecto se refiere a la relación vertical que existe entre la administración pública y las empresas que ofrecen servicios de transporte, en sentido amplio. La administración “ordena” el sector, en el sentido que prescribe los requisitos que deben cumplir las empresas que quieren operar en este mercado y cómo deben llevar a cabo su actividad. Se trata de normas de Derecho administrativo, que se caracterizan por su imperatividad, de modo que no son disponibles para las partes del contrato. Y encontramos tanto disposiciones aprobados por el legislador español como otras sancionadas por la Unión Europea.

La contratación del transporte se refiere a una relación horizontal entre empresas o entre empresas y consumidores y es la que constituye el objeto de nuestra exposición. Está regida por normas de Derecho privado, que se caracterizan por su disponibilidad. La regla general es que prima la autonomía de la voluntad, pues las partes del contrato se hallan en la misma posición ante la Ley. Con todo, cuando existen fuertes desequilibrios económicos, como acostumbra a suceder cuándo el pasajero o el cargador tiene la condición de consumidor, se aprueban normas dispositivas para proteger a la parte débil. En cuanto al origen de las leyes que regulan los contratos, encontramos convenios internacionales, Reglamentos de la Unión Europea y leyes aprobadas por las Cortes Generales, además de algunas disposiciones de rango menor. El principal problema que se plantea en este ámbito es la responsabilidad del porteador; por ejemplo, porque se ha retrasado el vuelo, se han perdido las maletas o porque las mercancías que se transportaban se han dañado.

# II. LEGISLACIÓN

## 1. Principales normas

La legislación del contrato de transporte en España es harto compleja. A la hora de exponerla, hay que tener en cuenta tres variables. La primera es el modo de transporte (terrestre, que puede ser carretera o ferrocarril, marítimo y aéreo). La segunda es el objeto del acarreo, respecto del que se acostumbra a distinguir entre pasajero y equipajes, por una parte, y mercancías, por otra. La tercera es el origen de la norma, pudiendo ser internacional, europea o nacional. A estos efectos, conviene recordar que cuando una norma internacional, que forma parte del ordenamiento español, y otra de origen nacional pueden aplicarse al mismo supuesto de hecho, prima aquélla; entre otras razones porque, al ratificarla, el Estado español se obligó a aplicarla a los supuestos que entraran dentro de su ámbito de aplicación. Si se otorgara preferencia a las disposiciones nacionales, España estaría incumpliendo sus obligaciones. Ahora bien, para que se produzca esta situación resulta esencial que el convenio rija el supuesto de hecho, por lo que habrá que empezar analizando con sumo cuidado su ámbito de aplicación.

Empezando por el transporte terrestre, hay que mencionar que existen tres textos internacionales relevantes. El primero es el Convenio de 19 de mayo de 1956 relativo al contrato de transporte internacional de mercancías por carretera, más conocido en la práctica por el nombre del título que documenta el contrato: Convenio CMR. Interesa mencionar que ha sido modificado en dos ocasiones. La primera mediante el Protocolo de Ginebra de 5 de Julio de 1978 y la segunda a través del Protocolo relativo a la carta de porte electrónica (Ginebra, 20 de febrero de 2008). Los otros dos textos se refieren al transporte ferroviario. Está disciplinado por el Convenio relativo a los transportes internacionales por ferrocarril (COTIF), cuya última versión es el Protocolo de 1999 (Vilna, 3 de junio de 1999). Contiene varios apéndices, entre los que destacan las Reglas uniformes relativas al contrato de transporte internacional por ferrocarril de viajeros (RU/CIV) y las Reglas uniformes relativas al contrato de transporte internacional por ferrocarril de mercancías (RU/CIM)‏.

El legislador europeo ha centrado su atención en el tráfico ferroviario de pasajeros. Ha otorgado unos derechos mínimos a éstos en el Reglamento 1371/2007 del Parlamento y del Consejo, de 23 de octubre de 2007, sobre los derechos y las obligaciones de los viajeros de ferrocarril. La vigencia de esta norma ha hecho que el legislador español concentrara sus esfuerzos en el tráfico de mercancías. En 2009 aprobó la Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del contrato de transporte terrestre de mercancías (LCTTM), que derogó los obsoletos arts. 349 ss del Código de comercio. Como su título da a entender, se aplica tanto al tráfico ferroviario como al rodado; eso sí, sólo rige el de mercancías.

Existen dos disposiciones esenciales en el ámbito marítimo de mercancías. La primera es el Convenio internacional para la unificación de ciertas reglas en materia de conocimientos de embarque, de 25 de agosto de 1924, más conocido en la práctica como Reglas de La Haya. Ha sido modificado en dos ocasiones por los Protocolos de 1968 y 1989 (Reglas de La Haya / Visby). Tiene un ámbito de aplicación muy restringido, pues sólo se aplica al transporte bajo conocimiento de embarque y no al contrato de fletamento. En cuanto al transporte marítimo de pasajeros, está vigente el Protocolo de 2002 al Convenio de Atenas relativo al transporte y sus equipajes por mar de 1974. La Unión Europea se adhirió a esta norma a través de la Decisión del Consejo de 12 de diciembre de 2011. En coherencia con ella, nuestro país denunció el Convenio de 1974 y ratificó el Protocolo de 2002 a través de dos Instrumentos de 20 de mayo de 2015.

El legislador español renovó el Derecho marítimo al aprobar la Ley 14/2014, de 24 de julio, de navegación marítima (LNM). No ciñe su contenido al contrato de transporte, sino que regula buena parte de las instituciones marítimas -sobre todo de naturaleza *ius*privada-, entre las que se encuentra el transporte de pasajeros y el de mercancías. Interesa comentar que la Ley presenta una aproximación particular, pues no disciplina todos los aspectos de las relaciones de la navegación marítima, sino que se remite a los convenios internacionales existentes, complementando sus disposiciones con normas internas.

Más abundantes son las normas que disciplinan el contrato de transporte aéreo. Empezando por el ámbito internacional cabe citar el Convenio para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional (Montreal, 28 de mayo de 1999). Sus límites de responsabilidad han sido modificados en dos ocasiones; la primera en 2010 (BOE núm. 306, de 17 de diciembre de 2010) y la segunda en 2019 (BOE núm. 194, d 16 de julio de 2020). Interesa comentar que, a diferencia de lo que sucede con los demás modos, el Convenio de Montreal disciplina tanto el transporte de pasajeros y sus equipajes como el de mercancías.

La Unión Europea también ha legislado sobre el transporte aéreo. Entre las normas aprobadas destaca el Reglamento 261/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de febrero de 2004, por el que se establecen normas comunes sobre compensación y asistencia a los pasajeros aéreos en caso de denegación de embarque y de cancelación o gran retraso de los vuelos. Por desgracia tiene (tenía hasta la irrupción del covid19) gran trascendencia práctica, pues eran numerosos y muy frecuentes los supuestos de retraso, cancelación o denegación de embarque que se producían y las dudas que la aplicación que la citada norma planteaba. De ahí que el Tribunal de Justicia haya tenido que pronunciarse en diversas ocasiones.

El legislador español no ha aprobado ninguna ley sobre el contrato de transporte aéreo. Sin embargo, sí encontramos normas aplicables en la normativa de ordenación. Aunque a principios de siglo se aprobó la Ley 21/2003, de 7 de julio, de seguridad aérea, continúa en vigor la Ley 48/1960, de 21 de julio, de navegación aérea que regula algunos temas del contrato de transporte. Se trata de una norma técnicamente deficitaria que precisa una gran renovación, cuando no derogación.

## 2. Problemas normativos

El panorama legislativo español del contrato de transporte presenta algunos problemas. El primero es la abundancia, dispersión y diversidad de las normas existentes. El segundo es la obsolescencia de algunas de ellas. Destaca la normativa internacional marítima, pues las Reglas de La Haya / Visby continúan en vigor en España, y también en la mayor parte de países desarrollados. Ha habido dos intentos de modificación protagonizados por las Naciones Unidas. El primero tuvo lugar en 1978 a través del Convenio sobre el transporte marítimo de mercancías, conocido en la práctica como Reglas de Hamburgo. A pesar de que entraron en vigor en el plano internacional, de que fueron incorporadas al Derecho interno por algunos Estados y de que su calidad jurídica era superior a la de su predecesor, no cuajaron entre los países desarrollados. En 2009 tuvo lugar la segunda tentativa: el Convenio de las Naciones Unidas sobre el contrato de transporte internacional de mercancías total o parcialmente marítimo (Reglas de Rotterdam de 2009). De momento no ha alcanzado el número de adhesiones y ratificaciones necesarias para entrar en vigor. Consecuentemente, las Reglas de La Haya / Visby continúan siendo las normas con mayor vigencia práctica, pese a su evidente arcaísmo.

El tercer problema es el transporte multimodal de mercancías; es decir, aquél que discurre (mejor dicho, las partes han acordado que discurrirá) por una pluralidad de modos. Por ejemplo, el cargamento se lleva en camión desde el establecimiento del cargador hasta el puerto, donde se carga en un buque que hace la fase marítima y luego se traspasa a otro camión o a un tren para llegar hasta el destino final. Aunque no existe una ley específica al respecto, el legislador español ha dado una solución a este tema en los arts. 67 ss LCTTM, que se aplican a condición de que uno de los modos sea terrestre. Esencialmente opta por el llamado “sistema de red”, de modo que cada fase se rige por la normativa propia del modo en cuestión, que debe determinarse como si el porteador y el cargador hubieran celebrado un contrato específico para ella (véase la STS 459/2020, de 28 de septiembre). En caso de que no pueda identificarse esa norma, por ejemplo porque no se sabe en qué fase se perdieron las mercancías, se aplica la Ley de Contrato de Transporte Terrestre de Mercancías. Interesa añadir que la protesta de pérdidas, averías o retraso se rige por las normas aplicables al modo de transporte en que se realice o deba realizarse la entrega. El art. 209 de la Ley de Navegación Marítima impone una solución similar, pues establece la aplicación de los artículos sobre el fletamento a la fase marítima de un transporte combinado.

En cuarto lugar, existen dudas sobre la equiparación de algunos contratos al de transporte. Basta con citar cuatro. El primero es la mudanza, pues el objeto del acarreo es el ajuar doméstico y el receptor es normalmente la misma persona que contrata la operación. El legislador español lo asimila al transporte en los arts. 71 ss. LCTTM. Mayores dudas genera la logística, pues el desplazamiento de las mercancías de un lugar a otro no es consustancial a este contrato; y cuando existe no tiene por qué ser la prestación principal o de mayor valor. El legislador español ha dispuesto que en ese caso se aplicarán los derechos, obligaciones y responsabilidades de la Ley de Contrato de Transporte Terrestre de Mercancías exclusivamente a la prestación de transporte enmarcada en un contrato de logística. También es posible que las partes no acuerden un único viaje sino que el porteador se obligue a realizar una pluralidad de ellos en el tiempo (contrato de transporte continuado). De nuevo el legislador español disciplina esa operación en la Ley de Contrato de Transporte Terrestre de Mercancías, dedicándole los artículos 8, 16 y 43, entre otros (en la jurisprudencia, SSTS 628/2014, de 17 de noviembre, 633/2014, de 19 de noviembre, y 208/2015, de 24 de abril y 194/2020, de 25 de mayo). El último supuesto que merece referencia es el fletamento. Puede definirse como aquél contrato por el que el propietario de un buque, o persona que tiene su disponibilidad (el fletante), lo pone a disposición de otra (denominada fletador) para realizar uno o varios viajes, o por un periodo determinado. Durante mucho tiempo los maritimistas españoles han discutido sobre su naturaleza y su equiparación al transporte. El legislador español ha venido a resolver *prima facie* el dilema al asimilar ambos contratos. El art. 203 de la Ley de Navegación Marítima define el fletamento como el contrato de transporte marítimo, porque el porteador se obliga a transportar por mar mercancías a cambio de un flete. Con todo, la polémica sigue abierta pues el art. 210 contempla la posibilidad de que el contrato de fletamento no tenga por finalidad acarrear mercancías.

Para terminar cabe añadir que la aplicación de las normas sobre el contrato de transporte no impide la eficacia de otras disposiciones jurídicas. A estos efectos, significar la importancia que tiene la legislación tuitiva de los consumidores y usuarios cuando el cargador, el destinatario o el pasajero reúnen esta condición. Y tampoco puede descartarse la aplicación de la Ley 7/1998, de 13 de abril, sobre condiciones generales de la contratación, siempre que concurran los requisitos de su radio de eficacia (cláusulas predispuestas, cuya incorporación al contrato haya sido impuesta por una de las partes y hayan sido redactadas para una pluralidad de contratos) (Véase la STS 631/2018, de 13 de noviembre).

## 3. Caso práctico

*Tokomotxo SL* ha vendido un cargamento de 10.000 teléfonos móviles a la sociedad rumana *Neuhandy GmbH* en condiciones DAP (C./ Nicholas Georgescu-Roegen, 153) Constanza Incoterms 2020. La sociedad vendedora encarga el transporte desde Ourense hasta Constanza (Rumanía) al transitario *Transgope* *SL*, quien le entrega un documento de transporte multimodal negociable. *Transgope* *SL* contrata a Don Francisco Gómez Sequeira para que recoja las mercancías en el establecimiento del vendedor, las consolide en un contenedor y las lleve con su camión hasta el puerto de Lisboa. *Transgope* encarga el transporte marítimo desde Lisboa a Constanza a *Naviera Galaicoportuguesa SA*, quien emite una carta de porte marítimo (*sea way bill*) que tiene como destinatario a Don Philipp Schmidt, representante de *Transgope, SL* en Rumanía. *¿Qué normativa se aplica al contrato de transporte multimodal si las partes se han sometido a los Tribunales y al Derecho español?*

# III. ELEMENTOS SUBJETIVOS

Tradicionalmente la doctrina ha caracterizado el contrato de transporte como bilateral, de modo que en el de personas las partes son el pasajero y el porteador, mientras que el de mercancías vincula al último con el cargador. Ahora bien, no son las únicas personas que aparecen en una operación de porte. Respecto de las cosas, suele haber un destinatario, que puede ser o no el cargador. Y en la práctica es común que aparezcan diversos intermediarios y que el porteador no sea quien ejecute la operación, sino que son otras compañías o personas quienes trasladan materialmente las mercancías de un lugar a otro. Vamos a intentar explicar sucintamente quiénes son todos ellos.

## 1. Porteador: porteador contractual, porteador efectivo e intermediarios del transporte

El porteador es la parte del contrato de transporte que asume la obligación de trasladar las personas o las cosas incólumes al destino acordado (véase por ejemplo el art. 4.2 LCTTM). El dato esencial es la asunción de la operación, resultando irrelevante su ejecución. Es decir, es considerado porteador la persona que se obliga a transportar, aunque después delegue la realización de esta operación en terceros que llevarán a cabo el traslado. También resulta irrelevante, a efectos conceptuales, la propiedad de los medios utilizados para ejecutar la operación. A pesar de que haya arrendado el camión con el que acarreará el cargamento, es porteador la persona que se obliga frente al cargador a llevarlo a destino. Es posible que el propietario del medio utilizado (remolque, contenedor …) tenga algún tipo de responsabilidad en caso de que se ocasionen daños; pero no es el porteador.

Ahora bien, en la práctica es frecuente que el cargador recurra a un intermediario en lugar de contratar directamente al porteador. El paradigma sería el transitario, definido por el art. 121 de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de ordenación de los transportes terrestres (LOTT) por encargarse de organizar transportes internacionales de mercancías, recibiendo los efectos objeto de la operación, entregándolos a la empresa que los acarreará, y realizando las gestiones administrativas, fiscales, aduaneras y logísticas. Y también es habitual que la persona que asume el acarreo no ejecute una parte del mismo, o ni siquiera participe mínimamente en su realización.

Fruto de estas dos prácticas es la escisión de la figura del porteador en dos: contractual y efectivo. El primero se caracteriza por asumir el acarreo; o sea, por prometer un resultado: el transporte a destino. Es la contraparte contractual del cargador, por lo que detenta los derechos, obligaciones y responsabilidades que derivan del contrato. Los intermediarios del transporte acostumbran a recibir esta consideración. El fundamento es el artículo 5 LCTTM que les obliga a contratar en nombre propio tanto con los cargadores -con lo que devienen porteadores (contractuales) frente a ellos- como con los porteadores -desempeñando el papel de cargadores-

El porteador efectivo es quien desplaza las mercancías. Si no coincide con el porteador contractual, no es parte del contrato con el cargador -aunque sí puede existir, y es harto frecuente, un contrato de transporte entre el porteador contractual (que ocupa la posición de (sub)cargador) y el porteador efectivo (que sería también porteador contractual en esta relación)-. Por lo tanto, en principio, carecería de derechos frente a éste, pero tampoco asumiría ninguna obligación ni responsabilidad contractual al respecto. No obstante, el legislador español ha introducido una excepción: la Disposición Adicional 6.ª de la Ley 9/2013, de 4 de julio, de modificación de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de ordenación de los transportes terrestres otorga acción directa al transportista que haya acarreado las mercancías para exigir la parte del porte impagado contra el cargador principal y todos los que, en su caso, le hayan precedido en la cadena de subcontratación (STS 644/2017, de 24 de noviembre). Por otra parte, el porteador efectivo puede tener que responder frente al propietario de las mercancías si ha sido el causante de su pérdida y avería o del retraso en la entrega (art. 6 LCTTM). Pero esa responsabilidad no es contractual sino extracontractual.

Esta situación también se produce en el transporte de pasajeros. Pero además la normativa otorga mayor protección a estos últimos cuando tienen la consideración de consumidores. El art. 161 del Texto Refundido de la Ley General para la Defensa de los Consumidores y Usuarios (Real Decreto Legislativo 1/2007, de 16 de noviembre) responsabiliza a los organizadores y minoristas de viajes combinados del correcto cumplimiento de los servicios incluidos en un viaje combinado. Por lo tanto, si han sufrido daños durante el transporte, los pasajeros tendrán acción contra ellos, sin perjuicio de que también puedan reclamar contra el transportista.

## 2. Pasajero, cargador y destinatario

El pasajero y el cargador son las contrapartes del porteador y los acreedores de las obligaciones que asume al contratar. El primero se caracteriza por ser a la vez parte y objeto del transporte. Ahora bien, también es posible que el pasajero no lo haya contratado, sino que lo haya hecho otra persona (por ejemplo, el empresario para el que trabaja) en beneficio suyo. En ese caso se plantea el problema de quién puede ejercer los derechos que derivan del contrato en caso de incumplimiento del porteador (cancelación, retraso, pérdida de equipaje, lesiones, etc.

El cargador es la parte material del contrato, que tiene derecho a que se realice el transporte incólume de las mercancías y la obligación de pagar la remuneración acordada. El art. 4.1 LCTTM pone el acento en su condición de acreedor, pues lo define como “…quien contrata en nombre propio la realización de un transporte y frente al cual el porteador se obliga a efectuarlo”. Debe tenerse en cuenta que no coincide necesariamente con la persona que entrega las mercancías al porteador para su acarreo hasta el destino, al que la Ley de Contrato de Transporte Terrestre de Mercancías denomina “expedidor”. La compraventa FOB de las Reglas Incoterms de la Cámara de Comercio Internacional ejemplifica esta dualidad. De un lado, es el comprador quien debe contratar el transporte en nombre y por cuenta propia. Por lo tanto, tendrá la condición de cargador. Pero quien entrega las mercancías al porteador para su traslado es el vendedor.

Es habitual que aparezca un tercero en el transporte de mercancías: el destinatario. Es la persona a quién el porteador entrega la carga en destino. Su naturaleza jurídica ha generado discusiones en la academia. Tradicionalmente se ha utilizado la doctrina del contrato a favor de tercero para explicar la posición del destinatario cuando diverge del cargador. Por lo tanto, no sería parte del contrato de transporte, pero el porteador y el cargador acordarían que el primero le entregaría los efectos acarreados cuando llegaran a destino y solicitase su libramiento. En esas condiciones, entraría en el contrato asumiendo las obligaciones y derechos correspondientes.

# IV. OBLIGACIONES Y DERECHOS DE LAS PARTES

El contrato de transporte genera diversas obligaciones y derechos para las partes. Su configuración normativa es muy heterogénea. Algunos convenios internacionales no los regulan, pues centran su atención en la documentación y en la responsabilidad del porteador. Pero otros, como las Reglas de Rotterdam, son muy exhaustivos al respecto. En cuanto a las normas de origen interno, cada vez el legislador se ocupa con mayor detenimiento de este tema; a veces, incluso de forma excesiva. Por otra parte, cabe prestar atención a los pactos de las partes; sobre todo cuando se utilizan formularios estandarizados, que pueden ser modificados o completados por las partes. Y merece subrayarse que la buena fe, como instrumento de integración del contrato, puede generar también obligaciones (arts. 1258 Cc y 57 Ccom).

Por razones de espacio, centramos nuestra atención en las obligaciones y derechos esenciales del contrato de transporte. El primero de ellos es el acarreo: el porteador tiene la obligación de trasladar a los pasajeros y sus equipajes o las mercancías a destino en el plazo pactado o dentro del razonable. Normalmente la normativa del contrato no entra a regular los términos para cumplir esta obligación. Sin embargo, la Ley de Contrato de Transporte Terrestre de Mercancías sí se detiene en esta cuestión en relación con el ferroviario (art. 33). El incumplimiento de la obligación de transporte, que se califica por el resultado, genera la responsabilidad correspondiente. Ahora bien, la normativa suele ocuparse exclusivamente del retraso; o mejor dicho, de la responsabilidad por retraso. El transporte aéreo de pasajeros constituye una excepción, pues el legislador europeo ha regulado con detalle este problema, estableciendo numerosas obligaciones para el porteador aéreo en caso de denegación de embarque, cancelación o retraso en los vuelos; por ejemplo, ofrecerles asistencia, pagarles una compensación, reembolsarles el billete u ofrecerles un transporte alternativo según las circunstancias (Reglamento 261/2004). Por otra parte, interesa añadir que la legislación vigente no impone la utilización de un itinerario específico, sino que deja libertad al porteador para elegirlo, siempre que se ajuste a las exigencias de la razonabilidad.



La segunda gran obligación del contrato de transporte es la incolumidad de los pasajeros, de sus equipajes y de las mercancías. El porteador tiene la obligación de procurar que no sufran daño alguno. Teóricamente, su configuración varía en función del objeto del transporte. En el caso de los pasajeros y del equipaje de mano grava sobre el porteador una obligación de seguridad; en el de las mercancías y equipaje facturado una obligación de custodia, dado que tiene su posesión (mediata o inmediata). En ambos casos constituye una obligación de resultado: si los pasajeros, los equipajes o la carga sufren daños, el porteador deberán resarcirlos, salvo en caso de que concurra una causa de exoneración.

El pasajero y el cargador tienen diversas obligaciones, como presentarse a tiempo para el transporte o poner las mercancías a disposición del porteador para su transporte, no incluir objetos no autorizados en el equipaje o entre las mercancías, etc. La más importante es el pago del precio fijado en el transporte, que dependerá de lo que hayan acordado las partes. En el transporte de mercancías genera diversos problemas. En primer lugar, cabe distinguir entre transporte a portes pagados o a portes debidos, en función de que las partes hayan acordado que se satisfará antes o después del traslado del cargamento. Segundo, la intervención del destinatario en la operación genera dudas sobre quién debe cumplir esta obligación en el caso de los portes debidos; o mejor dicho, si el porteador puede exigirle su satisfacción. A nuestro modesto entender la respuesta es negativa, salvo en caso de que haya asumido voluntariamente esa obligación. La razón es que el destinatario no es parte del contrato; por lo tanto, no ha asumido el pago de la remuneración frente al porteador. Si surge la controversia éste deberá dirigirse contra el cargador. Un problema parecido suscita la remuneración del porteador efectivo (subporteador). Teóricamente, sólo tendría acción contra el porteador contractual que le ha (sub)contratado, en calidad de (sub)cargador. No podría dirigirse contra el cargador (principal), al no ser parte del contrato que concluyó con el porteador contractual (subcargador). Sin embargo, como hemos comentado anteriormente, el legislador ha impuesto una solución diversa y permite al transportista que ha ejecutado la operación exigir el pago de la cantidad impagada al cargador principal y a todos lo que le hayan precedido en la cadena de subcontratación (véase la STS 248/2019, de 6 de mayo).

Por último, el cargador y, en su caso, el destinatario tienen un derecho de disposición de las mercancías. Significa que podrán ordenar al porteador que detenga el traslado, devuelva las mercancías al lugar de partida o que las entregue en un lugar o destinatarios diferentes. Los requisitos para el ejercicio de este derecho varían, pero esencialmente se exige que presenten el título de transporte en el que consten las nuevas instrucciones, que su ejecución sea posible sin dificultar en gran medida la actividad usual del porteador, que no se divida el cargamento y que se resarzan los gastos y daños que ocasione esta operación.

# V. DOCUMENTO DE TRANSPORTE

## 1. Tipos de documentos

El contrato de transporte no es formal: se perfecciona por el consentimiento de las partes, sin que la ley exija que se plasme en documento o título alguno. Por lo tanto, el documento de transporte no es un elemento esencial del contrato: a pesar de que no exista, éste será válido y eficaz. Sin embargo, la normativa prevé su emisión, o permite que una de las partes se lo exija a la otra, y le atribuye diversos efectos. Por ejemplo, las Reglas de La Haya / Visby condicionan su aplicación a la emisión de un conocimiento de embarque o de un título similar, como podría ser un documento de transporte multimodal negociable. En 1997 el Tribunal Supremo mantuvo que una carta de porte no era equiparable a un conocimiento de embarque porque no era un título de representación (STS 157/1997, de 3 de marzo). Consecuentemente, no aplicó la norma uniforme al caso.

Los documentos varían en función del objeto y del modo de transporte. En el de personas suele emitirse un billete de pasaje, acompañado de un talón que evidencia la entrega del equipaje al porteador para su transporte. En el de mercancías existen cuatro títulos esenciales: la carta de porte se utiliza cuando las mercancías viajan en camión o por ferrocarril. Cuando lo hacen en avión se le añade el calificativo de “aéreo” (carta de porte aéreo). El documento típico del transporte marítimo es el conocimiento de embarque. Ahora bien, se utiliza normalmente en el tráfico regular. Cuando las partes acuerdan el fletamento del buque se emite una póliza de fletamento. Pero además suele librarse un conocimiento de embarque para documentar las mercancías, que puede quedar en manos del fletador o transmitirse a terceros y circular como título representativo que es. Por último, el transporte multimodal tiene su propio título: el documento de transporte multimodal. Ahora bien, puede ser de dos tipos: no negociable, resultando equiparable a una carta de porte, o negociable, a semejanza del conocimiento de embarque.

Para finalizar cabe significar que la tecnología también ha llegado a la documentación del transporte y hoy en día los datos y circunstancias del contrato puede plasmarse y transmitirse electrónicamente. Dos normas que disciplinan esta realidad son el Protocolo de Ginebra de 20 de febrero de 2008 sobre la carta de porte electrónica, que modificó el Convenio CMR, y los artículos 262 ss de la Ley de Navegación Marítima, que regulan la emisión de un conocimiento de embarque en soporte electrónico. Interesa añadir que el art. 23 de la Ley 34/2002, de 11 de julio, de servicios de la sociedad de la información y de comercio electrónico otorga validez y eficacia a los contratos hechos en soporte electrónico, sin que sea necesario previo acuerdo de las partes respecto a la utilización del mismo.

## 2. Funciones

Los documentos de transporte de pasajeros cumplen dos funciones. En primer lugar, documentan el contrato de transporte, de modo que en ellos, o a través suyo, podemos conocer el contenido del contrato. Es usual que se remitan a las condiciones generales del porteador, por lo que será aplicable la Ley 7/1998; sobre todo, cuando el pasajero tiene la condición de consumidor. En ese caso se beneficia además de la protección extraordinaria que dispensa el Texto Refundido de la Ley General para la Defensa de Consumidores y Usuarios. En segundo término, facilitan el ejercicio del derecho a ser transportado. Devienen así títulos de legitimación. En caso de que se emita un talón de equipaje, facilita su gestión y permite acreditar su estado y circunstancias en el momento en que fue entregado al porteador.

Los títulos de transporte de mercancías desarrollan dos funciones. Al igual que los de pasajeros, documentan el contrato de transporte, y también suelen emplear condiciones generales de la contratación. Aunque hay que estar a cada caso concreto, y no es lo mismo un gran cargamento que la paquetería, es posible que no se aplique la Ley 7/1998 porque no hay imposición de las condiciones, sino que las partes están de acuerdo en utilizar un determinado formulario. Por otra parte, es importante destacar la habitual presencia de cláusulas de jurisdicción o arbitraje y de Derecho aplicable. En caso de conflicto devienen esenciales para el desenlace final.

En segundo lugar, el documento de transporte prueba el estado y circunstancias de las mercancías en el momento en que el porteador las recibe. Esta función resulta esencial a efectos de la responsabilidad del porteador, pues permite al acreedor del transporte acreditar que la carga se encontraba en buen estado, su peso u otros elementos, cuando el transportista la recibió. Consecuentemente, si se entrega en destino dañada, se presume que los perjuicios se produjeron durante el transporte, mientras los efectos estaban bajo la custodia del porteador. Merece subrayarse que la legislación presume que las mercancías estaban en buen estado si el título de porte no establece lo contrario. En caso de que el porteador quiera romper esa presunción deberá incluir reservas en el título; incluso si no tuvo oportunidad de inspeccionar el cargamento (por ejemplo, porque se entregó dentro de contenedores cerrados y sellados).

Algunos documentos de transporte cumplen una tercera función: representan las mercancías. Se trata, pues, de títulos representativos. De ese modo, el titular legítimo del documento se presume poseedor mediato de la mercancía, lo que facilita la transmisión de su propiedad. Igualmente está legitimado para exigir su entrega en el lugar de destino. El carácter representativo del documento tiene una gran trascendencia, por ejemplo para determinar la legitimación activa y pasiva en el ejercicio de la acción de responsabilidad por pérdida y avería. El paradigma de título de porte representativo es el conocimiento de embarque. En cambio, pese a que ha sido objeto de polémica doctrinal, hoy en día parece claro que la carta de porte no cumple esa función.

## 3. Ejercicio

Analice el documento que aparece en el sitio web <http://shipsforsale.su/upload/materials/1612291441398622.pdf> y responda a las preguntas siguientes:

1. ¿Quién ha confeccionado este documento? ¿De cuántas páginas consta y cómo está estructurado?
2. ¿Dónde se especifica el precio del transporte?
3. ¿Qué datos deben introducirse para describir las mercancías?
4. ¿Qué tipo de documento es? Es decir, ¿cuáles son sus principales características?
5. ¿Existe alguna previsión sobre la solución de conflictos que puedan surgir entre las partes?
6. ¿Quién debe ocuparse de la carga y de la descarga de las mercancías?
7. ¿Qué es el “lien” de la cláusula 11 del reverso?

# VI. RESPONSABILIDAD DEL PORTEADOR

La responsabilidad del portador es el tema que mayores problemas genera en la práctica; de ahí que el legislador haya centrado su atención en ella, dejando de lado, salvo excepciones, la del cargador o la del pasajero. Procedemos a exponer el régimen básico de esta cuestión que dividimos en tres elementos a efectos didácticos: los hechos ilícitos, las causas de exoneración y la determinación de la indemnización de los daños y perjuicios.

## 1. Ilícitos

Los hechos ilícitos son los actos y omisiones del porteador y de sus auxiliares que generan la responsabilidad del primero. Las normas sobre el contrato de transporte regulan exclusivamente los siguientes: lesiones o muerte del pasajero y la pérdida de las mercancías, su avería o el retraso en la entrega. También contemplan la pérdida y daños al equipaje facturado, así como su demora, pero su régimen jurídico se equipara al de las mercancías. Los demás incumplimientos del contrato carecen de previsión específica, con lo que la posible responsabilidad de las partes se regirá por las normas generales de la responsabilidad contractual.

La pérdida de las mercancías puede definirse como su desaparición, tanto física (robo del cargamento) como jurídica (incautación por parte de las administraciones públicas). La clave es que no se pueden entregar al destinatario. Se entiende por “avería” o “daño” la pérdida de valor: los efectos acarreados se entregan al destinatario, pero con un valor menor al que deberían tener. Evidentemente el retraso es la demora en la entrega en destino. Ahora bien, cuando supera un plazo, que varía en función de la normativa aplicable (30 o 60 días en CMR, 30 días en RU/CIM y 20 o 30 días en LCTTM), el destinatario puede considerar las mercancías perdidas.

La normativa del transporte imputa los actos y omisiones de los auxiliares al porteador. De ese modo, si sus dependientes, los transportistas o empresas independientes que ha subcontratado dañan las mercancías, el porteador debe responder frente al acreedor (bien el cargador, bien el destinatario, bien el titular legítimo del título representativo de las mercancías). Ahora bien, el perjudicado también puede ejercitar sus acciones contra los auxiliares del porteador. Mas como le vinculará un contrato de transporte, deberá canalizar la responsabilidad a través de la vía extracontractual. La legislación del contrato de transporte protege a los auxiliares extendiéndoles las causas de exoneración y los límites de indemnización que el porteador pudiera oponer a su contraparte contractual.

Por último, la regulación delimita el periodo de responsabilidad. La mayor parte de las disposiciones establecen que el porteador responde cuando los ilícitos se han producido entre el momento en que recibe los efectos para su acarreo y la entrega en destino. La delimitación del transporte respecto de actividades y servicios complementarios genera dudas sobre la aplicación de la normativa del contrato de transporte a la acción de responsabilidad. Así sucede, por ejemplo, cuando se depositan las mercancías en unos almacenes portuarios después de efectuar la fase marítima, pero antes de que aparezca el vehículo que debe llevarlas al destino final.

En el caso de los pasajeros, es necesario que la muerte o lesiones se hayan producido al entrar o salir del vehículo o bien mientras estaba en el mismo. Se produce una situación particular cuando el pasajero se halla en las instalaciones del transportista, pero no está ni dentro del medio de acarreo ni entrando o saliendo del mismo. Por ejemplo, cuando está en la estación de ferrocarril adquiriendo el billete que le permite acceder al tren. Dada la escisión entre el gestor de la infraestructura y el prestador del servicio de transporte, no procede una acción contra el porteador, pero sí exigir responsabilidad al gestor de la infraestructura, siempre que concurran los requisitos necesarios.

## 2. Causas de exoneración

La existencia de un hecho ilícito genera la responsabilidad del porteador salvo cuando concurre una causa de exoneración; es decir, una circunstancia que rompe el nexo de causalidad entre los actos y omisiones del porteador, o de sus auxiliares, y los daños y perjuicios experimentados por el acreedor del transporte. Las causas de exoneración aparecen específicamente tipificadas en la normativa del contrato de transporte y varían en función de cada norma. Podemos distinguir tres grandes sistemas. En primer lugar, los objetivos puros: el porteador responde salvo cuando se demuestre que los daños han sido causados por un suceso externo a su organización, imprevisible e inevitable. En ocasiones se utiliza esta fórmula; en otras, las disposiciones aplicables establecen los riesgos excluidos, que son reconducibles a la fórmula anterior (por ejemplo, caso fortuito o fuerza mayor). La diligencia del transportista resulta irrelevante (*prima facie*) a efectos de liberarle de responsabilidad: los únicos hechos exoneradores son los tipificados en la ley, entre los que no se encuentra la diligencia del porteador -no obstante, la diligencia sí tiene relevancia a efectos de determinar qué riesgos pudieron ser previstos y evitados por el porteador-. Es el régimen del contrato de transporte aéreo internacional de mercancías. El caso de los pasajeros es diferente, pues la responsabilidad del porteador es absoluta, sin que quepa causa de exoneración si la indemnización no excede de 121.821 derechos especiales de giro por pasajero. Ahora bien, si se exige una cantidad superior, el porteador puede exonerarse si el daño no se debió a la negligencia suya ni de sus auxiliares, o su causa fue la negligencia u otra acción u omisión indebida de un tercero.

La normativa del contrato de transporte terrestre opta por una variante de este sistema: suaviza el rigor del sistema objetivo de responsabilidad con determinadas presunciones de causalidad. Es decir, establece determinadas circunstancias que exoneran al porteador; por ejemplo, la culpa o las instrucciones del cargador, el vicio propio de los efectos porteados u otras circunstancias que aquél no pudo evitar y cuyas consecuencias no pudo impedir. A continuación dispone ciertos riesgos cuya prueba genera la presunción de que constituyeron la causa de la pérdida o de la avería; pero se trata de presunciones relativas que el acreedor del transporte puede desvirtuar probando que, en realidad, no originaron los perjuicios que se reclaman. Por ejemplo, el Convenio CMR fija las siguientes presunciones de causalidad: a) empleo de vehículos abiertos y no entoldados, cuando tal empleo ha sido expresamente pactado y mencionado en la carta de porte; b) ausencia o deficiencia en el embalaje de las mercancías expuestas por su naturaleza a deterioros o averías, cuando estuvieran mal embaladas o sin embalar; c) manipulación, carga, estiba o descarga de la mercancía realizadas por el remitente o el destinatario o personas que obren por cuenta de uno y otra; d) naturaleza de ciertas mercancías expuestas, por causas inherentes a esta misma naturaleza, a pérdida total o parcial o averías debidas a rupturas, moho, deterioro interno y espontáneo, desecación, derrame, merma natural, acción de las plagas y roedores; e) insuficiencia o imperfección de las marcas o números de los bultos; y f) transporte de animales vivos.

En cuanto a los pasajeros, las Reglas Uniformes sobre el transporte ferroviario fijan un sistema de responsabilidad objetiva. El porteador responde de la muerte, lesiones y otros daños físicos o mentales causados, salvo cuando el accidente haya sido por causas ajenas a la explotación ferroviaria, que no pudieron prever y cuyas consecuencias no se pudieron evitar, cuando han sido debida a la culpa del viajero o han sido causadas por un tercero que el transportista, a pesar de su diligencia, no pudo obviar ni sus circunstancias impedir.

La responsabilidad del porteador marítimo de mercancías es de carácter subjetivo: la legislación actualmente vigente atribuye un gran peso a su diligencia, pues le libera de responsabilidad. El art. 4.2 de las Reglas de La Haya / Visby enumeran diecisiete causas de exoneración, entre las que se encuentran alguna tan obsoleta como la culpa náutica del capitán y de la tripulación. Cierra la enumeración la invocación a la diligencia del transportista marítimo: se libera si la pérdida o el daño de las mercancías no provienen de “q) (d)e cualquier otra causa que no proceda de hecho o falta del porteador, o de hecho o falta de los Agentes o encargados del porteador…”

## 3. Indemnización de daños y perjuicios

La legislación del contrato de transporte dedica varias disposiciones a la determinación de la indemnización de los daños y perjuicios. La consecuencia es la particularidad de su régimen, que se aleja de las normas generales en la materia. En especial, establece determinados límites que niegan el principio general de que se indemniza el daño emergente y el lucro cesante. Ahora bien, el régimen cambia no sólo en función del bien jurídico perjudicado, sino también del ilícito y del modo de transporte.

En el caso de los pasajeros, la normativa varía. Así, las RU/CIV fijan los daños y perjuicios que se resarcen, distinguiéndose la muerte de las lesiones (véase los arts. 27 ss. Remiten el máximo de indemnización al Derecho nacional; sin embargo, establecen un tope de 175.000 DEG[[1]](#footnote-1)\* por pasajero para el caso de que la cifra prevista en el ordenamiento interno sea inferior. El Convenio de Montreal no fija los daños y perjuicios objeto de indemnización, ni un máximo. Pero el criterio varía en función de la cantidad exigida: si no alcanza los 128.821 DEG por pasajero, la responsabilidad es absoluta: no caben causas de exoneración. En caso contrario, el porteador se liberará si prueba que el daño no se debió ni a su negligencia ni a la de sus auxiliares, o bien que fue causado por un tercero.

En cuanto a las mercancías, cabe diferenciar el resarcimiento de sus pérdidas y averías del del retraso. En el primer caso, la indemnización aparece limitada al valor del cargamento; no se resarcen otros perjuicios que hayan experimentado el cargador o el destinatario (por ejemplo, el lucro cesante), salvo en caso de que se haya realizado una declaración de interés. Vale la pena subrayar que las normas difieren al determinar qué valor de las mercancías debe tomarse en consideración. La normativa terrestre se refiere al valor en origen, al que deben sumarse el precio y demás gastos del transporte y aduanas. En cambio la legislación marítima opta por el valor en destino.

Además, la normativa del contrato de transporte establece otro límite que restringe la cantidad máxima que el porteador debe pagar. Es decir, la indemnización será el valor de las mercancías sólo si no supera la suma que resulta de utilizar este segundo límite; si lo supera, el porteador sólo está obligado a pagar la cifra resultante de aplicar una determinada unidad, que cada norma fija por separado, al peso bruto de las mercancías perdidas o dañadas. La normativa marítima se aparta ligeramente de esta práctica, pues establece un doble criterio: el peso bruto y los bultos o unidades transportadas. El límite será la cifra superior que resulte de los dos criterios anteriores por separado.

Aunque el criterio para fijar el límite es el mismo (el peso bruto de las mercancías), las cifras son muy diferentes, como puede apreciarse en la tabla y en el gráfico siguientes:

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Convenio CMR | RU/CIM | LCTTM | Reglas de La Haya/Visby | Convenio de Montreal |
| 8,33 DEG/kgrm | 17 DEG/kgrm | 1/3 del IPREM[[2]](#footnote-2)\*\*/día (aprox. 6 euros) | 2 DEG/Kgrm | 19 DEG/Kgrm |

El régimen de la indemnización por retraso es diferente. En principio pueden resarcirse todos los daños y perjuicios que éste ocasione. Ahora bien, las diferentes normas que regulan el contrato de transporte, salvo las Reglas de La Haya / Visby, fijan una cantidad máxima, que suele ser el precio del transporte. Las Reglas Uniformes CIV suponen una excepción, pues elevan esta cifra al cuádruplo del porte.

Los anteriores límites devienen ineficaces en dos supuestos. El primero es cuando el cargador ha declarado el valor de las mercancías o el interés que tiene en la expedición. En esos casos, el valor declarado sustituye los máximos de resarcimiento. Y el interés complementa la indemnización a pagar. Ahora bien, el Tribunal Supremo ha interpretado que estas declaraciones sólo resultan eficaces cuando se plasman en el documento de transporte y el cargador ha pagado una cantidad adicional al porteador (STS 99/2020, de 12 de febrero). El segundo caso en que decae la eficacia de los límites es el dolo o la temeridad consciente del porteador; es decir, una infracción conocida y voluntaria del deber jurídico asumido que produzca daños que, sin ser directamente queridos, sean consecuencia necesaria de la acción (En cuanto a la interpretación y carga de la prueba, véase las SSTS 382/2015, de 9 de julio y 714/2008, de 18 de julio).

## 4. Plazo para ejercitar acciones

Como regla general, el plazo para ejercitar la acción de responsabilidad es de un año. Sin embargo, el art. 35 del Convenio de Montreal establece el doble: dos años. En cuanto a su naturaleza, la mayor parte de las normas optan por la prescripción. Esta vez las Reglas de La Haya / Visby constituyen la excepción, aunque no lo especifican. Hasta ahora, el Tribunal Supremo ha interpretado que se trata de un plazo de caducidad. Sin embargo, algunas instancias inferiores empiezan a apartarse de esa línea exegética y mantienen que se trata de un plazo de prescripción.

# VII. CASO PRÁCTICO

En cumplimiento del contrato de compraventa CIP Florencia (Incoterms 2010) concertado entre “Bodegas Miqueló, SL” y “YO SOY, SpA”, el 10 de octubre de 2018, la administradora del vendedor, Doña Isabel Ferré García, encargó a la transitaria doña Esperanza Mendiluce García que organizara el transporte del vino vendido desde el establecimiento del vendedor (Tárrega, Lleida) hasta Florencia (Italia), pagándole la cantidad de 1000,- euros. Igualmente, aseguró las mercancías con “Bona Fides Seguros, SA” en beneficio del comprador.

El 11 de octubre de 2018 doña Esperanza Mendiluce contrató a Don Pancho Guasch Gener, administrador y socio de “Transportes Guasch, SLU”, para que ejecutará el transporte. Don Pancho recogió el vino en el establecimiento de “Bodegas Miqueló, SL” cargándolo en su vehículo que disponía de un contenedor adecuado para esa operación partió hacia Florencia el día 14 de octubre. Al llegar al área de Milán el mismo día por la noche, decidió descansar en un motel situado al lado de la carretera, dejando el camión cerrado en un descampado cercano en el que había otros camiones. Al día siguiente, el camión y las mercancías habían desaparecido. Tras comunicar el suceso a doña Esperanza, ésta informó del robo a doña Isabel y ésta a don Francesco Lippi, administrador único de la empresa compradora, el día 20 de octubre.

Don Francesco solicitó la indemnización del contrato de seguro a “Bona Fides Seguros, S.A.”. La aseguradora se negó a pagar la indemnización al considerar que el siniestro no estaba cubierto por el contrato de seguro. Alegó que la cláusula 19 de la póliza especificaba que sólo quedaba cubierto si el vehículo se había estacionado en un recinto cerrado y vigilado. La cláusula rezaba:

19º. Robo.- Por esta garantía quedan cubiertas las pérdidas que el Asegurado sufra por la desaparición o deterioro de las mercancías aseguradas a consecuencia del robo o tentativa del mismo.

No serán a cargo del Asegurador las reclamaciones de robo o tentativa del mismo, cuando el medio de transporte o contenedor y/ o la carga, hayan sido dejados estacionados o depositados en calles, almacenes, muelles u otros espacios o recintos, sin la debida vigilancia.

Por debida vigilancia se entenderá:

- En paradas (que no correspondan con operaciones de carga y/ o descarga) cuya duración no exceda de 3 horas, y que no se realicen entre las 22 horas y las 6 horas del día siguiente: El vehículo deberá encontrarse completamente cerrado, utilizando todos los dispositivos de cierre, alarma y bloqueo de que disponga, en lugares propios de estacionamientos de vehículos, quedando excluidos aquellas calles o zonas solitarias.

- En paradas que excedan de 3 horas, o que se realicen entre las 22 horas y las 6 horas del día siguiente (que no correspondan con operaciones de carga y/ o descarga): Además de lo estipulado en el párrafo anterior, el vehículo deberá quedar estacionado en zonas de aparcamiento custodiado ininterrumpidamente, o en garajes con vigilancia permanentemente.

Los reconocimientos deberán practicarse antes de hacerse cargo el receptor de las mercancías:

A) En los muelles de descarga, dentro de las cuarenta y ocho horas de verificada ésta, cuando las mercancías no estén sujetas a visita aduanera.

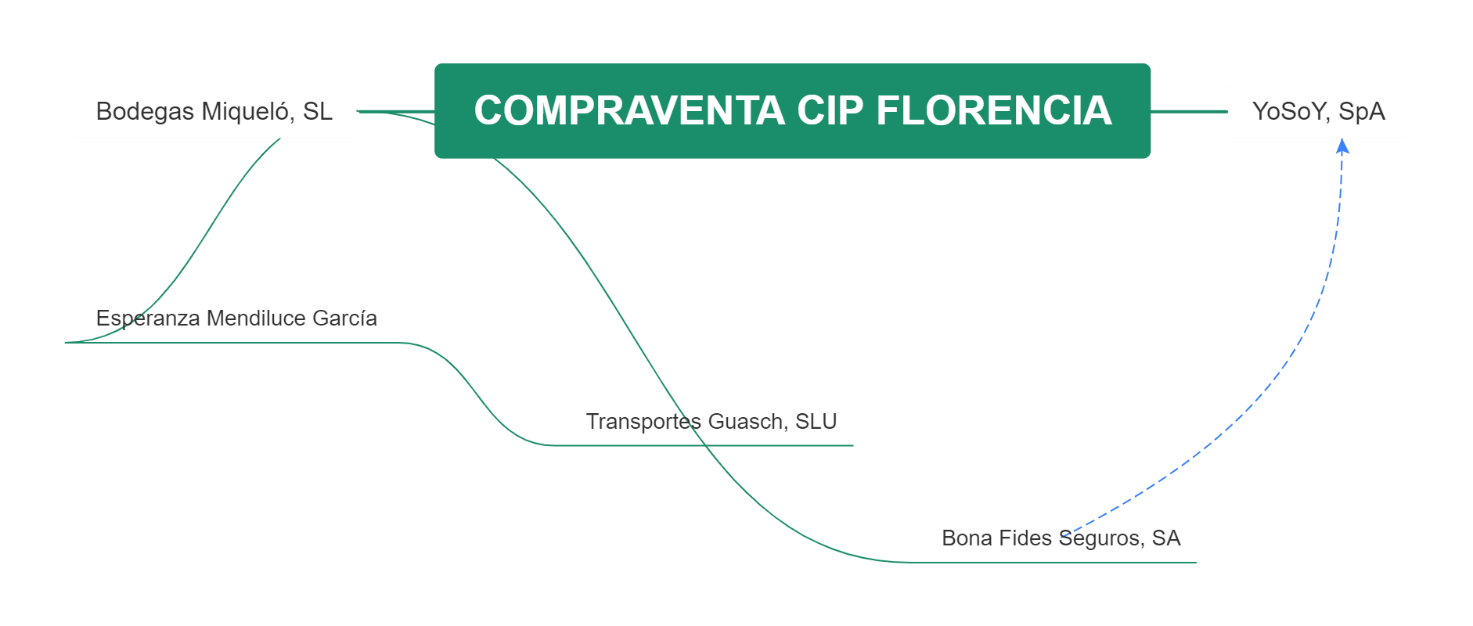
B) En la aduana, si estuvieran sujetas a visita aduanera, pero siempre necesariamente, dentro del plazo de veinte días después de verificada la descarga. En este caso, deberá suministrarse al asegurador el comprobante de que los bultos habían sido ya descargados con señales de violación o rotura en sus envases.

Incumplida cualquiera de las condiciones que preceden, el Asegurador quedará exento de cualquier responsabilidad.

Ante la negativa de la aseguradora, Don Francesco encargó el caso a un despacho de abogados que envió un burofax a doña Esperanza Mendiluce García el 2 de febrero de 2019. Interpuso la demanda contra la transitaria y “Transportes Guasch, SLU” el 3 diciembre de 2019.

**I. Redacte la carta de porte conforme a los datos del supuesto de hecho**

**II. Responda a las preguntas siguientes**

****

1. Suponiendo que el Derecho español es el aplicable al caso, ¿qué norma rige el transporte?

1. Convenio CMR
2. LCTTM
3. LCTTM desde Tárrega hasta la frontera y el Convenio CMR hasta Milán
4. Ninguna de las respuestas es correcta

2. ¿Quién estaba obligado a realizar la carga de las mercancías en el camión de Transportes Guasch, SLU?

3. ¿Qué funciones desarrolla la carta de porte en el caso?

4. ¿Quién detenta la legitimación activa para ejercitar la acción de responsabilidad?

1. Bodegues Miqueló, SL
2. YO SOY, SpA
3. El titular legítimo de la carta de porte
4. Bodegues Miqueló, SL y YO SOY, SpA
5. Ninguno de ellos

5. ¿En caso de que la compañía aseguradora hubiera pagado la indemnización, estaría activamente legitimada para reclamar contra el transportista?

6. ¿Quién está pasivamente legitimado y por qué?

7. ¿El robo del camión exonera al porteador de la responsabilidad por la pérdida de las mercancías? ¿Qué precepto fundamenta su respuesta?

8. ¿La indemnización cubrirá el lucro cesante de la persona perjudicada?

9. ¿Qué plazo existía para ejercitar la acción de responsabilidad por la pérdida de las mercancías?

10. ¿Cree Vd que prosperará la acción de responsabilidad?

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 1. Remitente (nombre, domicilio, país)  Sender (name, address, country) | | CARTA DE PORTE INTERNACIONAL  INTERNATIONAL CONSIGNMENT  NOTE  **CMR** | | | | | Este transporte queda sometido, no obstante  toda cláusula contraria al Convenio sobre el  Contrato de Transporte Internacional de  mercancías por carretera (CMR)  This carriage is subject, not withstanding any  clause to the contrary, to the Convention  on the Contract for the International Carriage  of the goods by road (CMR) | | | |
| 2. Consignatario (nombre, domicilio, país)  Consignee (name, address, country) | | 16 Porteador (nombre de la empresa, domicilio, país)  Carrier (name, address, country)  Matrículas de los vehículos/Registration number:  17. Porteadores sucesivos (nombre, domicilio, país)  Succesives carriers (name, address, country) | | | | | | | | |
| 3. Lugar de entrega de la mercancía (localidad, país)  Place of delivery of the goods (place, country, date) | |
| 4. Lugar y fecha de carga de la mercancía (localidad, país, fecha)  Place and date of taking over the goods (place, country, date) | | 18. Reservas y observaciones del porteador  Carriers reservations and observations | | | | | | | | |
| 5. Documentos anexos  Documents attached | |
| 6. Marcas y nº 7. Nº de bultos 8. Clase de embalaje 9. Naturaleza de la mercancía  Marks and Nº Number of packages Kind of packing Nature of the goods | | | 10. Nº estadístico  Statistical number | | | 11 Peso brutokg  Gross weight | | | 12 Volumen mc.  Volume cm | |
| Clase Numero Letra (Acuerdo ADR)  Class Number Letter (Agreement ADR) | | |
| 13. Instrucciones del expedidor/remitente.  Sender´s instructions | | 19. Estipulaciones particulares  Special agreements | | | | | | | | |
| 20. A pagar por:  To be paid for: | | Remitente  Sender | | | Moneda  Currency | | | Consignatario  Consignee |
| Precio del porte  Carriage charges  Descuentos  Deductions | |  | | |  |  | |  |
| 14. Forma de pago/ Method of payment  X  Porte pagado/Carriage paid    Porte debido/Awaiting payment | | Neto/Balance  Otros cargos  Other charges | |  | | |  |  | |  |
| Total | |  | | |  |  | |  |
| 21. Formalizado en a  Established in on | | 15. Reembolso a cobrar en destino/ Cash on delivery | | | | | | | | |
| 22.    Firma y sello del remitente  Signature and stamp of the sender | 23  Firma y sello del transportista  Signatura and stamp of the carrier | | | | 24  Lugar a  Place on  Firma y sello del consignatario  Signatura and stamp of the consignee | | | | | |

1. \* DEG es la abreviatura de Derecho Especial de Giro. Es una moneda creada por el Fondo Monetario Internacional que tiene una cotización diaria basada en la cotización de cuatro divises nacionales. [↑](#footnote-ref-1)
2. \*\* IPREM es la abreviatura de Indicador Público de Renta de Efectos Múltiples. Este índice fue creado por el Real Decreto-Ley 3/2004, de 25 de julio, para la Racionalización de la Regulación del Salario Mínimo Interprofesional y para el Incremento de su Cuantía. La Ley de Presupuestos Generales del Estado de 2019 fijó el IPREM/día en 17,93 euros. [↑](#footnote-ref-2)