
This is the **published version** of the bachelor thesis:

Stefanov Sashev, Manol; Arenas Garcia, Rafael, dir. Estudio del régimen jurídico privado del transporte de mercancías por carretera con especial atención al Convenio CMR. 2024. (Grau en Administració i Direcció d'Empreses i Grau en Dret)

This version is available at <https://ddd.uab.cat/record/303610>

under the terms of the  license

Trabajo de Final de Grado

Facultad de Derecho

TÍTULO: Estudio del régimen jurídico privado del transporte de mercancías por carretera con especial atención al Convenio CMR.

AUTOR: *Manol Stefanov Sashev*

TUTOR: *Rafael Arenas García*

GRADO: ADE+Derecho

FECHA: 13 DE MAYO DE 2024

ÍNDICE

Introducción	4
Capítulo 1: Disposiciones generales. Documentación del transporte. La Carta de Porte.	5
I. Disposiciones generales.	5
II. Definición y contenido de la «Carta de Porte»	7
III. Obligaciones y garantías relativas a la carta de porte	9
IV. El «Derecho de Disposición de las Mercaderías»	12
V. La «Carta de Porte Electrónica».....	18
Capítulo 2: La responsabilidad del transportista. Normas de límite de la responsabilidad.....	21
I. Disposiciones generales sobre la responsabilidad del transportista	21
II. La carga de la prueba y los supuestos de exoneración	24
I. La carga de la prueba	24
II. Supuestos de exoneración.....	24
III. Excepción de los supuestos de exoneración por dolo o falta equivalente al dolo.....	26
IV. Demora y desaparición.....	30
V. Ampliación del ámbito material aplicativo del Convenio: la responsabilidad extracontractual	32
VI. La indemnización. Criterios de fijación y límites.	33
I. Indemnización del daño por pérdida.....	33
II. Indemnización del daño por demora en la entrega	35
III. Indemnización del daño por avería	36
IV. Intereses de la indemnización	37
VII. La indemnización. Consideraciones especiales respecto a la limitación de la cuantía 38	
I. La declaración de valor superior al establecido en el Convenio.....	38
II. La declaración de interés especial.....	40
Capítulo 3. Reclamación y ejercicio de acciones	40
I. Reglas para reclamaciones de pérdidas o averías.....	40
II. Reglas para reclamaciones de demora en la entrega	41
III. La prescripción de las acciones.....	42
I. Plazos	42
II. Suspensión	44
Capítulo 4: Normas de competencia judicial internacional.....	46
I. Competencia judicial internacional	46
II. Litispendencia internacional	48
III. Ejecutoriedad de los títulos jurisdiccionales	49
IV. Arbitraje. Cláusulas compromisorias	50

V. Ley aplicable	53
Capítulo 5: La Multimodalidad	54
I. La multimodalidad subjetiva	54
II. La multimodalidad objetiva	59
I. Definición	59
II. Problemática	59
III. Regímenes jurídicos de la multimodalidad objetiva	61
IV. El art. 2 CMR: sistema de responsabilidad en red y consideraciones jurisprudenciales.....	71
V. El derecho autónomo español: arts. 67 a 70 Ley 15/2009, de 11 de noviembre, de contrato de transporte de mercancías por carretera.	73
Conclusiones	74
Referencias	75
Noticias	75
Normativa.....	76
Bibliografía	77
Jurisprudencia	78
Anexos.....	82

RESUMEN

Este estudio proporciona un análisis jurídico riguroso del Convenio relativo al Contrato de Transporte Internacional de Mercancías por Carretera (CMR) de 1956 y sus Protocolos. Inicia con una exploración pormenorizada del texto del Convenio, desglosando sus disposiciones para una interpretación precisa. Posteriormente, se abordan consideraciones prácticas que buscan orientar la aplicación efectiva en escenarios reales. Asimismo se procede a un estudio doctrinal que se adentra en todas las facetas del Convenio, proporcionando una comprensión profunda de su alcance y relevancia. Finalmente, se realiza un análisis jurisprudencial que examina la casuística en torno al Convenio, ofreciendo una perspectiva valiosa sobre su interpretación y aplicación en diversos contextos legales y ordenamientos jurídicos. En su conjunto, este estudio ofrece una visión integral y autorizada del Convenio CMR, pretendiendo posicionarse como un recurso útil para aquellos interesados en el ámbito del transporte internacional de mercancías por carretera.

RESUM

Aquest estudi proporciona una anàlisi jurídica rigorosa del Conveni relatiu al Contracte de Transport Internacional de Mercaderies per Carretera (CMR) de 1956 i els seus Protocols. Inicia amb una exploració detallada del text del Conveni, desglossant les seves disposicions per a una interpretació precisa. Posteriorment, s'aborden consideracions pràctiques que busquen orientar l'aplicació efectiva en escenaris reals. Així mateix es procedeix a un estudi doctrinal que s'endinsa en totes les facetes del Conveni, proporcionant una comprensió profunda del seu abast i rellevància. Finalment, es realitza una anàlisi jurisprudencial que examina la casuística, oferint una perspectiva valuosa sobre la seva interpretació i aplicació en diversos contextos legals i ordenaments jurídics. En el seu conjunt, aquest estudi ofereix una visió integral i autoritzada del Conveni CMR, pretenent posicionar-se com un recurs útil per a aquells interessats en l'àmbit del transport internacional de mercaderies per carretera.

ABSTRACT

This study provides a rigorous legal analysis of the 1956 Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road (CMR) and its Protocols. It begins with a detailed exploration of the text of the Convention, breaking down its provisions for an accurate interpretation. Subsequently, practical considerations that aim to guide the effective application in real scenarios are addressed. Likewise, a doctrinal study is carried out that delves into all facets, providing a deep understanding of its scope and relevance. Finally, a jurisprudential analysis examines the case law around the Convention, offering a valuable perspective on its interpretation and application in various legal contexts and judicial systems. As a whole, this study offers a comprehensive and informed view of the CMR Convention, intending to position itself as a useful resource for those interested in the field of international road transportation of goods.

PALABRAS CLAVE: transporte de mercancías, transporte internacional, transporte por carretera, derecho internacional privado, carta de porte, Convenio CMR, Convenio de Ginebra de 1956, obligaciones del transportista, derecho de disposición, limitación de responsabilidad, exoneración de responsabilidad, carga de la prueba, averías, pérdida, demora en la entrega, retraso en la entrega, indemnización, multimodalidad, transporte multimodal.

Introducción

En el contexto del comercio internacional, el transporte de mercancías desempeña un papel fundamental en la dinámica de intercambio de bienes global sin el cual la prosperidad es imposible. En este marco, el transporte se erige como el pilar fundamental que sostiene esta compleja red de intercambios, facilitando la movilidad de bienes de un punto a otro del planeta de manera eficiente y segura. En este contexto, la regulación del transporte adquiere una relevancia crucial, ya que establece las normas y procedimientos necesarios para garantizar la fluidez de estas operaciones logísticas.

De esta manera, la regulación de la logística adquiere una relevancia crucial, abarcando consideraciones de diversas ramas del derecho. El derecho del transporte, como disciplina jurídica, se presenta como una rama sumamente completa al integrar aspectos de materias tan relevantes como el derecho civil, mercantil, laboral, administrativo y penal. Esta complejidad se ve potenciada por la naturaleza transversal del derecho del transporte, que no se limita únicamente al ámbito nacional, sino que se proyecta a escala internacional. En este sentido, el marco normativo que regula el transporte de mercancías abarca una amplia gama de consideraciones legales y prácticas, que van desde aspectos contractuales y comerciales hasta cuestiones aduaneras.

Además, el derecho del transporte se distingue por su capacidad para abordar diferentes modalidades de transporte, lo que le confiere una dimensión adicional y compleja. Desde el transporte terrestre hasta el transporte marítimo y aéreo, cada modalidad presenta particularidades y desafíos específicos que requieren un enfoque especializado y detallado. Esta diversidad de modalidades de transporte amplía el campo de estudio y acción del derecho del transporte, enriqueciéndolo con matices y consideraciones específicas.

El presente trabajo se adentra en el análisis detallado de la normativa de derecho privado y las prácticas y usos relacionados con el transporte internacional de mercancías por carretera, con el objetivo de ofrecer una visión integral y actualizada de este campo jurídico. A través de un estudio exhaustivo de las disposiciones legales y la jurisprudencia, se pretende explorar las complejas particularidades a las que se enfrentan las empresas y los profesionales del transporte en un entorno cada vez más exigente y competitivo.

Se abordarán aspectos clave como las responsabilidades del remitente y del transportista, las obligaciones del transportista, así como las exenciones y limitaciones de responsabilidad en caso de pérdidas o daños en las mercancías y demoras en la entrega, entre diversas otras consideraciones.

En definitiva, este trabajo se propone ofrecer una visión panorámica y detallada del complejo entramado normativo que regula el transporte internacional de mercancías, destacando su importancia estratégica en el contexto de la economía y brindando conocimientos clave para comprender los retos y oportunidades que plantea el apasionante campo del derecho de transporte internacional.

Capítulo 1: Disposiciones generales. Documentación del transporte. La Carta de Porte.

I. Disposiciones generales.

El Convenio CMR (en adelante, el Convenio) es un instrumento internacional que regula el contrato de transporte internacional por carretera. Se elaboró el 19 de mayo de 1956 en Ginebra y se ratificó en España el 12 de septiembre de 1973.

Para empezar, el Convenio dedica su primer capítulo al ámbito de aplicación. Así, el art. 1 señala que será de aplicación a cualquier contrato de transporte de mercancías por carretera a título oneroso por medio de vehículos cuando el lugar de toma de la carga y el destino estén situados en dos países distintos, siendo al menos uno de éstos contratante. Es destacable el criterio para definir el ámbito territorial, puesto que se separa de la norma general del domicilio o nacionalidad de las partes del contrato y en cambio lo sitúa en el lugar de la carga y el lugar de destino, aspecto que es lógico vista la naturaleza del contrato de transporte. No obstante, tal y como señaló la sentencia de 18 de septiembre de 2007 del Tribunal de Casación de Francia¹ dentro de este ámbito no cabe la relación entre un remitente y un comisionista, puesto que el Convenio de Ginebra no incluye la comisión del transporte, sino solamente la actividad propiamente dicha. Aun así, la jurisprudencia italiana (sentencia del Corte di Cassazione de 2 de julio de 2006²) remarca la importancia de que las partes acuerden la aplicación del Convenio en la relación contractual, no siendo prueba de la voluntad de las partes el hecho de no recurrir la decisión del juez de primera instancia que lo aplicó para resolver el asunto controvertido.

Por otro lado, la jurisprudencia alemana (sentencia del Tribunal de Apelación de Köln de 27 de septiembre de 2005³) estudia la figura del transportista a efectos del art. 1.1. El transportista es la persona encargada de ejercer el servicio de transporte en virtud de un contrato. Por ello, su obligación es entregar exitosamente el envío de las mercaderías. Por otro lado, un transitario o agente de transporte sólo actúa sobre la base de un contrato de transporte, pero no lo ejecuta, sino que meramente lo organiza. Por tanto, se produce una distinción entre transportista contractual y transportista efectivo que existe en varios países partes del CMR, incluidos Francia y Alemania. Así, mientras que un transportista que trabaja por cuenta propia con costes fijos está asimilado a un transportista según el Derecho alemán, según el Derecho francés no se hace ninguna distinción. Aun así, en esta sentencia el Tribunal de Apelación de Köln hizo una interpretación autónoma del artículo 1.1, independiente de los ordenamientos jurídicos nacionales afirmando que un transportista que trabaja por cuenta propia con costes fijos es un transportista en virtud del Convenio. Se justificó mediante el objetivo de establecer una norma que requería una interpretación uniforme y, en consecuencia, exige la consideración de la aplicación en otros países partes en el Convenio. Así, se llega la conclusión que un agente de transporte

¹ Instituto de Derecho del Transporte Internacional. Base CMR. Jurisprudencia. [Ficha]. https://www.idit.fr/_private/moteur_cmr/jurisprudence/fiche.php?id=41334

² Instituto de Derecho del Transporte Internacional. Base CMR. Jurisprudencia. [Ficha]. https://www.idit.fr/_private/moteur_cmr/jurisprudence/fiche.php?id=40884

³ Instituto de Derecho del Transporte Internacional. Base CMR. Jurisprudencia. [Ficha]. https://www.idit.fr/_private/moteur_cmr/jurisprudence/fiche.php?id=41264

que actúa por cuenta propia con costes fijos tiene un interés en el transporte que lo asimila a un transportista.

Además, el art. 1 es aplicable incluso antes de haber iniciado el servicio de transporte. Así se determinó en la sentencia de 12 de junio de 2001 del Tribunal Supremo de Austria⁴. Es un supuesto en que el contrato se ha resuelto suponiendo unos costes de desplazamiento del camión en vacío para el transportista que le otorgan una acción de resarcimiento de costes en contra del remitente.

Seguidamente, en el apartado segundo del art. 1 se define qué es lo que se debe entender por «vehículo». Así, se procede a enumerar una lista para definir qué se entiende a efectos del Convenio por automóviles, vehículos articulados, remolques y semirremolques remitiendo la definición de éstos al art. 4 del Convenio sobre circulación por carretera de 1949. De este modo, el art. 4 de este último determina que «vehículo automotor» es todo vehículo que tenga un aparato mecánico de autopropulsión que no marcha sobre raíles utilizado con criterio general para transportar personas o mercancías por carretera, excluyendo las bicicletas con motor auxiliar. De esta misma manera, se entiende que «vehículo articulado» es todo vehículo automotor sucedido por un remolque sin eje delantero. En base a esta definición, delimita qué significa «semirremolque» y es el elemento que está vinculado al vehículo tractor de manera que una parte considerable de su peso reposa encima de este último. Por ende, fija que «remolque» es todo vehículo que tiene como destino que le arrastre un automóvil.

A continuación, en los apartados tercero y cuarto se apuntan las inclusiones y exclusiones del ámbito aplicativo del Convenio. Así, se aplica a los transportes realizados por Estados, instituciones u organismos gubernamentales y se excluyen aquellos efectuados acorde a la regulación de convenios postales internacionales, los funerarios y los de mudanzas. Además, en virtud del art. 1.5 el Convenio no se puede excluir de aplicación por pacto particular entre dos Estados firmantes, salvo por tráfico fronterizo o en la autorización del uso de carta de porte representativa de la mercancía para transportes efectuados exclusivamente en el territorio del Estado firmante. Este último es el caso de la carta de porte nacional en España.

El art. 3 establece que el transportista responde de los actos y omisiones de sus empleados y de todas las personas a cuyo servicio recurra. A este precepto la jurisprudencia (sentencia de la Audiencia Provincial de Zaragoza, sección 5ª de 20 de febrero de 2012⁵) le ha añadido la dimensión de *culpa in eligendo*, es decir, el transportista es responsable de elegir agentes suficientemente capacitados para ejercer un determinado servicio de transporte. Es decir, se le exige acorde a las reglas de la buena fe que inspeccione acorde a los medios disponibles los empleados o terceros a quienes recurra para la ejecución del transporte. Esta interpretación de la jurisprudencia, aunque con buena intención adolece de no comprender la finalidad del precepto del CMR, pues no se trata de una culpa subjetiva de no elegir un agente concreto, sino en el hecho de que el transportista responde

⁴ Instituto de Derecho del Transporte Internacional. Base CMR. Jurisprudencia. [Ficha]. https://www.idit.fr/private/moteur_cmr/jurisprudence/fiche.php?id=40953

⁵ Sentencia 108/2012. Consultada en CENDOJ (ECLI:ES:APZ:2012:477).

de manera objetiva de las acciones y omisiones de sus empleados y terceros ayudantes. Aun así, el Tribunal Metropolitano de Justicia de Hungría ha sido más hábil en su sentencia de 7 de enero de 2004⁶ al afirmar que la *culpa in eligendo* se puede considerar cuando no es aplicable el Convenio de Ginebra por tratarse de otra modalidad contractual (en el caso, un contrato de comisión, similar al de agencia en España).

II. Definición y contenido de la «Carta de Porte»

Vistas las anteriores normas generales de aplicación, en el Convenio se dedica el Capítulo III denominado «Conclusión y ejecución del contrato de transporte» para regular la carta de porte internacional.

De este modo, el art. 4 define a efectos del Convenio la «carta de porte». Dicha es un documento que declara fehacientemente la existencia de un contrato de transporte. Además, el mismo artículo señala que la carencia, irregularidad o pérdida de ésta no afecta ni la existencia ni la validez del contrato de transporte primigenio al cual se le aplicará de igual forma el Convenio. Con lo anterior, se entiende que la carta de porte es una condición necesaria, pero no suficiente para la existencia de una relación contractual de transporte. Esto es así, puesto que su ausencia no lleva a la nulidad absoluta o relativa de la relación contractual, aunque supone una serie de consecuencias jurídicas a efectos del Convenio. La jurisprudencia ha interpretado este precepto de manera que la carta de porte válida y aceptada en derecho es la original no siendo suficiente una copia para acreditar la existencia de un contrato de transporte (por todas, sentencia del Tribunal Comercial Regional de Rivne de 6 de mayo de 2012⁷). Asimismo la sentencia de la Audiencia Provincial de la Rioja (sección primera) de 26 de marzo de 2012⁸ señala que la carta de porte puede no incluir elementos esenciales como el precio del contrato y seguirá siendo un documento válido para acreditar la relación, pudiendo evidenciarlo empleando otros medios como las facturas o los pagarés correspondientes siempre y cuando las cuantías manifestadas correspondan con el precio del transporte.

El art. 5 establece que la carta de porte se debe expedir en 3 ejemplares originales todos firmados por el remitente y el transportista. Dicho esto, el primer ejemplar le corresponde al remitente, el segundo al destinatario (acompañando a la mercancía durante la ejecución del transporte) y el último al transportista. El apartado 2 otorga tanto al transportista como al remitente la posibilidad de exigir la expedición de tantas cartas de porte como vehículos, clases o lotes de mercancías se tengan que utilizar en el proceso. A la práctica, los portadores efectivos suelen llevar cuatro o cinco (más allá de los 3 originales preceptivos), siendo las últimas unas copias en caso de que haya transportistas sucesivos.

Seguidamente, entrando en el contenido de la carta de porte exigido por el Convenio consideramos que un ejemplo práctico responderá mejor a la realidad que meramente citar aquello que debe figurar acorde a la norma convencional. En los anexos constan 4

⁶ Instituto de Derecho del Transporte Internacional. Base CMR. Jurisprudencia. [Ficha].

https://www.idit.fr/private/moteur_cmr/jurisprudence/fiche.php?id=40778

⁷ Instituto de Derecho del Transporte Internacional. Base CMR. Jurisprudencia. [Sentencia].

<https://www.idit.fr/pdfjs/web/viewer.php?file=/documents/41523.pdf&q=>

⁸ Sentencia 201/2012. Consultada en CENDOJ. ECLI:ES:APLO:2012:201.

imágenes de una carta de porte CMR (los tres originales preceptivos y una copia), en rojo, azul, verde y negro respectivamente para el remitente, consignatario (destinatario), porteador (transportista) y la copia⁹. Por ello, optamos por un tratamiento mixto. Así, iremos desglosando cada uno de los subapartados del art. 6.1 y veremos cómo se han aplicado en la práctica.

Siguiendo, en la carta de porte deben figurar: el lugar y la fecha de su redacción (campo 21); el nombre y el domicilio del remitente (campo 1); el nombre y domicilio del transportista (campo 16, teniendo en cuenta que también se deben apuntar la matrícula del camión y la del remolque); lugar y fecha en que se hace cargo de la mercancía (campo 4); nombre y domicilio del destinatario y lugar de entrega (campos 2 y 3); denominación de la naturaleza de la mercancía, del modo del embalaje y la denominación normal de la mercancía si es peligrosa (campos 8 y 9, teniendo en cuenta que en caso de que sean peligrosas se deben hacer constar la clase, cifra y letra debajo del recuadro de los campos 6 a 9 tal y como se especifica en el margen derecho de la propia carta de porte); número de paquetes, sus marcas particulares y sus números (campo 6); cantidad de mercancía, expresada en peso bruto o de otra manera (campo 7 si se expresa en número de bultos y campo 11 si se expresa en peso bruto en kilogramos); gastos de transporte (precio del mismo, gastos accesorios, derechos de aduana y otros gastos que sobrevengan desde la conclusión del contrato hasta el momento de entrega) (campo 20 donde figura el precio de transporte, los descuentos, suplementos si procede y gastos accesorios, que más adelante veremos en qué supuestos son susceptibles de aplicarse); instrucciones exigidas por las formalidades de aduana y otras (campo 13 si son instrucciones del remitente y 19 si se pueden considerar como estipulaciones particulares, en la práctica ambos sirven); e indicación de que el transporte está sometido, aunque se haya estipulado lo contrario, al régimen del Convenio (consta en el rincón superior derecho en 3 idiomas: el inglés y el francés que son las lenguas oficiales del Convenio y el español que es el país de origen de la carta de porte aportada en los anexos).

Además, el art. 6.2 añade otra lista separada de términos que «en su caso» debe contener. En la práctica, la mayoría tienen su propio espacio previsto en todas las cartas de porte internacional. En concreto son: mención expresa de prohibición de trasbordo (se puede hacer constar como estipulación específica en el campo 19); gastos que el remitente toma a su cargo (puede aparecer al campo 19 o como suplemento en el campo 20 en el apartado de «Expedidor»); suma del reembolso a percibir en el momento de la entrega de la mercancía (campo 15); valor declarado de la mercancía y la suma que representa el interés especial en la entrega (pueden aparecer como estipulación especial en el campo 19. En posteriores capítulos se verá la importancia de estas dos figuras a efectos de los arts. 24 y 26 del Convenio); instrucciones del remitente al transportista concernientes el seguro de mercancías (sirven tanto el campo 13 como el 19); plazo convenido en el que el transporte ha de ser efectuado (campo 24); lista de documentos entregados al transportista (campo 5). El art. 6.3, haciendo de cajón de sastre, deja a la autonomía de la voluntad de las partes

⁹ El ejemplar que se aporta en anexos es una carta de porte internacional y por ello figura en 3 idiomas: español, inglés y francés. Existen cartas de porte nacionales, que aunque sean similares a las que figuran en anexos responden a regulación distinta al Convenio CMR.

incluir cualquier otra indicación que consideren pertinente, todas éstas pudiendo añadirse al campo 19.

La carta de porte además, también tiene campos no expresamente establecidos en el Convenio, pero que en la práctica revisten de cierta importancia. Es el caso del campo 14 «Forma de pago» que exige indicar si es a porte pagado o a porte debido y los campos 22 y 23 que son los espacios en los que el portador y el remitente deben poner sus firmas y sellos. Así, viendo el modelo de carta de porte, se puede afirmar con cierta confianza que en este apartado la normativa del Convenio ha sido un rotundo éxito, pues ha facilitado una uniformidad documental para el transporte terrestre de mercancías por carretera. El uso extendido del documento la es prueba de ello.

III. Obligaciones y garantías relativas a la carta de porte

La regulación de este apartado se encuentra en el art. 7. Éste otorga una garantía para el porteador obligando al remitente a responder de todos los gastos y perjuicios de los que sufra el transportista por inexactitud e insuficiencia de una serie de indicaciones que facilita el propio artículo. De esta manera, no sería práctico citar uno por uno los supuestos en los que responde el remitente, pudiendo simplemente señalar los puntos más importantes del modelo de la carta de porte internacional¹⁰. Esto es, en el margen izquierdo consta escrito, por un lado «los recuadros en línea gruesa deben ser rellenados por el portador» y por otro «a rellenar bajo la responsabilidad del remitente». Si observamos los supuestos del art. 7 y los comparamos con los recuadros no marcados por líneas gruesas observamos que corresponden a los supuestos en que responde por inexactitud el remitente, facilitando en la práctica la tarea de los portadores efectivos que se encuentran en la situación de rellenar manualmente estos documentos. También es cierto, que en ocasiones, el porteador rellena también los campos del remitente, puesto que este se ve incapaz por cuestiones de tiempo cuando no por ignorancia de hacerlo por su cuenta. Aun y esto, los redactores del Convenio sabiendo que este supuesto se presentará en la práctica, en el art. 7.2 establecieron que si a petición del remitente el transportista rellena estos campos se presumirá *iuris tantum* que actuó por cuenta del remitente. Para terminar esta sección, el apartado tercero del art. 7 prevé que si en la carta de porte falta la mención de que ésta se rige por el Convenio el transportista responderá por esta omisión. Consideramos complicado que se dé a cabo este supuesto, principalmente porque las cartas de porte internacional incluyen por defecto en la parte superior derecha del documento esta mención. Podría exhibirse sólo en un caso en que el porteador confunda una carta de porte nacional con una internacional. No obstante, existen sentencias como la del Tribunal de Apelación de Douai, Sala segunda, Sección primera de 22 de noviembre de 2012¹¹ que se han hallado en la necesidad de matizar que

¹⁰ Técnicamente, no es sólo una carta de porte CMR sino que también es un documento de control en virtud de la Orden FOM/2861/2012, de 13 de diciembre aprovechando el art. 5 que permite la libertad de forma con los mínimos del art. 6 (que son muy similares a lo exigido por el Convenio CMR). El modelo de carta de porte es el que elaboró la IRU CAJ en cooperación con la CCI el 1976 actualizado el año 2007. Hoy el día el más utilizado a nivel internacional. Los suelen distribuir las agencias de transporte privadas.

¹¹ Instituto de Derecho del Transporte Internacional. Base CMR. Jurisprudencia. [Sentencia]. <https://www.idit.fr/pdfjs/web/viewer.php?file=/documents/23916.pdf&q=>

un contrato de transporte se registrará por el Convenio incluso cuando la mención del art. 7.3 sea diminuta o ilegible.

Una vez establecido el contenido y las garantías de la carta de porte, el art. 8 regula la obligación del transportista a revisar la exactitud de los datos de la carta de porte en relación con el número de paquetes, el estado aparente de la mercancía y su embalaje en el momento de hacerse cargo de ésta. El apartado segundo indica que si el transportista no tiene medios razonables para verificar la exactitud de los datos o el estado aparente de las mercancías y su embalaje anotará en la carta de porte sus reservas motivadas (en el campo 18, en el caso de que no estén redactadas por defecto, como en el ejemplo del anexo).¹² Por otro lado, las reservas no implican al remitente si no ha mediado su aceptación expresa. Por otro lado, éste último tiene derecho a exigir al transportista que verifique el peso bruto o de la cantidad expresada de otro modo (*e.g.*, el número de bultos). La jurisprudencia española (sentencia del Tribunal Supremo de 7 de abril de 2016¹³) declaró que esta obligación debe interpretarse de conformidad con el art. 62 LCTMM que corresponde al incumplimiento doloso y consciente de los deberes legales asumidos, pudiendo presumirse negligencia grave en caso de incumplimiento del deber jurídico recogido en el art. 8 del Convenio. El transportista tampoco se exime de responsabilidad derivada del incumplimiento de esta obligación cuando la causa sea la estiba defectuosa del cargador o expedidor, ya que el deber incluye la supervisión de la carga efectuada por terceros (sentencia del Tribunal de Apelación de Lyon de 16 de marzo de 2012¹⁴). Esto último es un problema grave para los transportistas, porque en la práctica les obliga a responder de los errores cometidos por otros que, supuestamente, ejercen profesionalmente su oficio. Por ello, se debe entender esta consideración de manera restrictiva, es decir, sólo si la insuficiencia en la estiba es manifiesta y el transportista no la denuncia, por ejemplo, como reserva en la carta de porte. En cuanto a la comprobación de la mercancía en sí, el Tribunal Federal de la Región de Moscú en su laudo de 28 de diciembre de 2006¹⁵ dictó que el art. 8 obliga solamente al recuento del número de bultos, sus marcas y números, el estado aparente de la mercancía y su embalaje. No así para el peso de la mercancía, sobre todo si el transportista se hizo cargo de ella en un contenedor precintado, no pudiendo entenderse culpa o negligencia si no se comprobó.

En el art. 9 se establece, posiblemente, la consideración jurídica más relevante para la carta de porte. Se trata de la doble función del documento de dar fe, por una parte de las condiciones del contrato del transporte y por otra la recepción de la mercancía por el transportista. La jurisprudencia internacional ha interpretado que incluso si el remitente no figura en la carta de porte, pero existe un contrato que le vincula al transportista podrá

¹² La indicación que viene por defecto en la carta de porte, advirtiendo que es texto exclusivo para portes internacionales es: «El porteador no se hace responsable de los desperfectos que puedan ocurrir a la mercancía como consecuencia de la mala estiba o deficiencia del embalaje, asimismo no se obliga a atender posibles reclamaciones por pérdida o averías que además de ser denunciada conforme al art. 30 del convenio C.M.R., deberán ser justificadas por informe del Comisario de Averías.»

¹³ Sentencia 3118/2016. Consultada en CENDOJ. ECLI:ES:TS:2016:3118.

¹⁴ Instituto de Derecho del Transporte Internacional. Base CMR. Jurisprudencia. [Sentencia]. <https://www.idit.fr/pdfs/web/viewer.php?file=https://www.idit.fr/documents/41498.pdf&q=>

¹⁵ Instituto de Derecho del Transporte Internacional. Base CMR. Jurisprudencia. [Ficha]. https://www.idit.fr/private/moteur_cmr/jurisprudence/fiche.php?id=41370

gozar de los derechos que le confiere el Convenio. Así lo dispuso la Sala Civil del Tribunal Supremo de Polonia en su sentencia de 9 de marzo de 2003¹⁶, aunque con la particularidad de que derivó el asunto a través del derecho polaco para establecer esta interpretación.

Siguiendo el hilo del apartado anterior, en caso de ausencia de reservas en la carta de porte, el art. 9.2 establece la presunción del buen estado aparente de la mercancía y su embalaje (además del número de paquetes, sus marcas y números) en el momento en que el transportista se hizo cargo acorde a lo dispuesto en la carta de porte. Esta cuestión reviste una importancia mayúscula en el momento de determinar la responsabilidad del transportista, tanto en el momento de la carga como en supuestos de transporte sucesivo. Así lo ha considerado la jurisprudencia (sentencia del Tribunal de Apelación de Mons de 4 de marzo¹⁷ de 2002 entre otras) al establecer que es suficiente la reserva (y posterior prueba) en el momento de la entrega por parte del destinatario sin que se haya formulado previamente dicha por parte del transportista para que se declare su responsabilidad, no eximiéndole el mal estado de los vehículos utilizados.

Conviene detenerse en este apartado y hacer una comparación sintética de la naturaleza de la carta de porte del transporte terrestre de mercancías por carretera (*consignment note* en la versión en inglés del Convenio) con la carta de porte aéreo (*airway bill*) y el conocimiento de embarque marítimo (*bill of lading*). Así, como se vio el *consignment note* acredita las condiciones del contrato de transporte y la recepción de la mercancía, como se verá más tarde también permite establecer quién tiene el derecho de disposición sobre las mercaderías aunque sin definir el momento temporal preciso en que se transmite la facultad. De la misma forma la carta de porte aéreo cumple con la misma función doble estudiada en el *consignment note* con algunas consideraciones particulares como son que debe contener el seguro de transporte aéreo y que también sirve para determinar el valor de las mercancías a efectos de cumplimiento con las regulaciones aduaneras. Por último, el conocimiento de embarque cumple tres funciones, demostrar la recepción de la mercancía y su estado, acreditar el precio del servicio del transporte (y en parte también las condiciones del propio contrato de transporte) y, aquí está la diferencia con los documentos anteriores, sirve para determinar la propiedad de la mercancía, es decir actúa como un título valor¹⁸. Cabe recalcar que el conocimiento de embarque es una de las dos modalidades de transporte marítimo y es la que se considera a efectos de comparar las cartas de porte, puesto que la otra, el contrato de fletamento no permite una comparación debido a su naturaleza jurídica.

Ahora bien, la presunción normativa del art. 9.2 que se establece cargando con una responsabilidad adicional al transportista no viene sin contrapesos. Así, el art. 10 recoge uno de los derechos más potentes del transportista ante el remitente y es que este último

¹⁶ Instituto de Derecho del Transporte Internacional. Base CMR. Jurisprudencia. [Sentencia]. <https://www.idit.fr/pdfjs/web/viewer.php?file=/documents/41571.pdf&q=>

¹⁷ Instituto de Derecho del Transporte Internacional. Base CMR. Jurisprudencia. [Ficha]. https://www.idit.fr/_private/moteur_cmr/jurisprudence/fiche.php?id=40605

¹⁸ *Id.* Arenas García, R., *Compraventa y transporte internacional de mercaderías*, EN Fernández Rozas, J. C., Arenas García, R., de Miguel Asensio, P. A., *Derecho de los negocios internacionales*, Madrid, Ed. Iustel Portal Derecho, 7ª edición, 2024, pp. 441-493.

es responsable ante el primero de los daños personales, materiales o a otras mercancías, incluyendo los daños causados por defectos en el embalaje, excepto si éstos fuesen manifiestos o conocidos por el transportista en el momento en que se hizo cargo de las mercaderías y no haya hecho las oportunas reservas¹⁹. Esto es muy importante, especialmente cuando la jurisprudencia internacional (entre otras, sentencia del Tribunal de Apelación de Metz de 5 de diciembre de 2013²⁰) ha manifestado en reiteradas ocasiones que la responsabilidad será compartida entre el remitente y el transportista si este último no denuncia los errores que originaron del cargador o expedidor (coherente *ex art. 8*).

Para rematar, el art. 11 establece otra obligación del remitente en relación con el transportista. En concreto, debe adjuntar a la carta de porte la documentación necesaria e informar con lo indispensable sobre las formalidades de aduana en el momento de la entrega de las mercancías. Además, el apartado segundo exime al transportista de la obligación de comprobar la exactitud o suficiencia de los documentos e informaciones suministradas cargando además al remitente la responsabilidad de ausencia, insuficiencia o irregularidad de dichas, salvo que se demuestre culpa del transportista. Ésta además se ve matizada por el tercer apartado estableciendo que se considerará responsable al transportista en caso de pérdida o mala utilización de los documentos mencionados o adjuntos a la carta de porte, aunque limita su responsabilidad a lo debido en caso de pérdida de la mercancía.

IV. El «Derecho de Disposición de las Mercaderías»

En el art. 12.1 se encuentra por primera vez en el Convenio el llamado «derecho a disponer de la mercancía» definiéndolo como aquel que permite al remitente solicitar al transportista que detenga el transporte, que modifique el lugar previsto para la entrega (esto es, el destino) o a hacer la entrega a un destinatario diferente del que figura en la carta de porte. Entonces, en el contrato de transporte se reconoce la posibilidad de modificar unilateralmente la prestación asumida por el porteador imponiéndole el deber de ejecutar las instrucciones que se le transmitan.²¹ Asimismo, este derecho no se debe entender en un sentido técnico como disposición de un «derecho subjetivo» del titular ni cabe la interpretación como disposición de la mercancía en un sentido jurídico-real, puesto que la titularidad de este derecho no necesariamente recae a al dueño de las mercaderías. Una fracción de la doctrina considera que cuando se trata de este derecho lo

¹⁹ Viendo esto entendemos noticias como la de Carrera, I. (6 de noviembre de 2023). Expertos animan al transportista a consignar objeciones en la carta de porte. *eIMERCANTIL*.

<https://elmercantil.com/2023/11/06/expertos-animan-al-transportista-a-consignar-objeciones-en-la-carta-de-porte/>

El autor indica que muchos transportistas no ponen reservas en la carta de porte temiendo de no perder al cliente y así se acaban encontrando en una situación de dificultad probatoria en el momento de ventilar la responsabilidad de los sujetos intervinientes. Por nuestro humilde saber, consideramos que otra causa de no aprovechar el art. 10 del Convenio es porque una parte de los transportistas desconocen este derecho que tienen frente al remitente.

²⁰ Instituto de Derecho del Transporte Internacional. Base CMR. Jurisprudencia. [Sentencia].

<https://www.idit.fr/pdfjs/web/viewer.php?file=https://www.idit.fr/documents/24054.pdf&q=>

²¹ Recalde Castells, A. J., “El “derecho de disposición” en el transporte internacional de mercancías por carretera”, *Indret: Revista para el Análisis del Derecho*, 2006, ISSN-e 1698-739X, n.º 2, pp. 2-37, p. 4.

que concierne es la relación entre las partes (transportista y remitente o transportista y destinatario) en cuanto que inciden sobre el contenido del contrato y sus obligaciones. También tiene una función de garantía para el remitente ante el previsible o actual impago del destinatario frenando la entrega incumpliendo la obligación de entregar la cosa vendida en base a una excepción jurídica (*exceptio inadimpleti*).²² Además, algunas sentencias como la del Tribunal de Apelación de París de 19 de septiembre de 2001²³ disponen que si el transportista acepta el cambio de lugar de entrega en virtud del derecho de disposición del destinatario debe asegurarse que el destinatario al que entrega la mercadería realmente es el que figura en la carta de porte y que cumple correctamente los arts. 12 y 13 del Convenio. Sino se expone al riesgo grave de no poder eximirse de responsabilidad por incumplir con los preceptos, además de otras circunstancias materiales como es la apropiación indebida de las mercaderías por parte de impostores. La sentencia mencionada es injusta, porque se trata de un caso en que se nota que iban preparados para perpetrar el acto, ya que sabían qué se transportaba y se presentaron como el destinatario acreditando su identidad con documentos falsos. En este caso se debió valorar en mayor medida que eran circunstancias que no se pueden evitar obrando de buena fe.

Asimismo, el apartado 2 de este artículo fija el momento de extinción del derecho para el remitente y su transmisión al destinatario en el momento en que se entrega al remitente el segundo ejemplar de la carga de porte. De la misma manera, el derecho de disposición pertenece al destinatario desde el momento de redacción de la carta de porte si así se estipuló (art. 12.3). A todo esto se fija una prohibición en caso de que el destinatario mande a que se entregue a otra persona que consiste en que esta nueva persona no tendrá el derecho de designar a su turno un nuevo destinatario.²⁴

Como se explicará posteriormente las cartas de porte de los transportes terrestres (a diferencia de otras modalidades) no son títulos-valor ni incorporan el derecho de disposición en sí, por ello la entrega de estos documentos cumple con una función negativa, de extinción del derecho de disposición del remitente para transferirlo al destinatario. Así, se esclarece que el contrato de transporte admite el *ius variandi*²⁵ debido a la naturaleza del contrato de transporte como uno de obra (*locatio operis*) que guarda relación estrecha con el derecho de desistimiento y resolución del contrato. La doctrina, encontrando la anterior justificación deficiente, estableció el vínculo entre el derecho de disposición y la configuración del transporte como un contrato a favor de tercero. Aún

²² Cf. *Ibid.*, pp. 5-6. <https://indret.com/el-derecho-de-disposicion-en-el-transporte-internacional-de-mercancias-por-carretera/>

²³ Instituto de Derecho del Transporte Internacional. Base CMR. Jurisprudencia. [Sentencia]. <https://www.idit.fr/pdfs/web/viewer.php?file=/documents/11353.pdf&q=>

²⁴ Aunque, ciertamente, este tercero podrá ejercer una suerte de derecho de disposición utilizando su facultad de determinar el lugar en que debe efectuarse la entrega a efectos de las circunstancias comerciales concurrentes. *Ibidem*, p. 19.

²⁵ En este caso se concreta como «un derecho potestativo o de configuración jurídica que a través de su ejercicio una de las partes de la relación puede determinar o modificar unilateralmente el contrato, mientras que la otra soporta la irrupción o injerencia en su esfera jurídica [...]». En este caso se trataría de un derecho potestativo transmisible acorde a una disposición normativa (art. 12.3 del Convenio) sin necesidad de trasladar la posición jurídica que ocupa el titular del derecho. *Ibidem.*, pp. 10-11.

así, no existe una concordancia perfecta entre el contrato a favor de un tercero y el de transporte, ya que el destinatario no adquiere el derecho de la prestación del contrato (que se le haga la entrega de la cosa objeto de compraventa) de forma definitiva en virtud de la estipulación contractual entre el remitente y el porteador. Se produce el efecto de irrevocabilidad solamente cuando se da a cabo la *condictio iuris* de la entrega de las mercancías al destino, no exhibiéndose la característica de adquisición *ab initio* del derecho por la condición de beneficiario propia de los contratos a favor de un tercero.²⁶

Visto esto, el derecho de disposición está sujeto a determinadas reglas que enumera el apartado quinto del art. 12. En primer lugar, el remitente ha de presentar el primer ejemplar de la carta de porte en la cual estén inscritas las nuevas instrucciones, resarcando los gastos y daños ocasionados por cumplirlas (la suma de éstos, en principio, debe constar en el apartado de “gastos accesorios” del campo 20 de la carta de porte). En segundo lugar, debe ser posible ejecutar las nuevas instrucciones al momento de comunicarlas y que ello no impida la gestión autónoma de la empresa de transporte²⁷. En tercer lugar, se establece la prohibición de dividir el cargamento, siendo así para evitar los abusos que puede llegar a efectuar el destinatario pagando por una entrega (sumando los gastos accesorios que pueden llegar a no cubrir el coste de entregas adicionales) y obligando *de facto* hacer una cantidad superior de consignaciones (normalmente en establecimientos propios). Además, se prevé una cláusula favorable al transportista, pues el apartado 6 le permite comunicar a quien le dio las instrucciones su incapacidad de ejecutarlas. Igualmente deberá responder ante quien tenga derecho de los perjuicios por no hacerlas efectivas o haberlas efectuado, pero sin haber exigido la presentación del primer ejemplar de la carta de porte²⁸. Otros límites generales que se establecen al derecho de disposición son las normas imperativas de cada Estado,²⁹ las contrarias a la buena fe u opuestas a las buenas costumbres. No obstante la jurisprudencia (por ejemplo, como una precursora de esta doctrina, la Sentencia del Tribunal Supremo Federal de Alemania de 27 de enero de 1982³⁰) ha interpretado que se pueden evadir los requisitos para el derecho

²⁶ *Ibidem*, pp.7-9.

²⁷ Este concepto es difuso por lo que exige aclaración, ya que la recepción de nuevas instrucciones de cualquier manera supondrán una modificación de la planificación de la empresa. Por ello, es necesaria una definición restrictiva. Así, «debe concluirse que las dificultades aquí contempladas son sólo aquellas que, al comportar una onerosidad insoportable o desproporcionada, vienen a privar al transportista de la libertad de que disfruta para dirigir autónomamente su empresa o negocio. Incluso aunque el coste que se deriva del cumplimiento de las instrucciones recaiga sobre el que imparte las instrucciones (art. 12.5.a CMR), ello no puede conducir a que se perturbe la libertad del porteador para organizar con autonomía la empresa.» *Ibidem*, p. 25.

²⁸ Como en este caso se trata de una disposición favorable al transportista, el hecho de que haya accedido a ejercer las instrucciones sin hacer la anotación correspondiente en la carta de porte, la doctrina ha considerado que es un requisito del cual puede renunciar libremente. *Ibidem*., p. 32.

²⁹ Ejemplo puede ser la sobrecarga de un camión superando la masa máxima autorizada permitida por Ley. Un caso que ocurre en la práctica es cargar a un vehículo de motor de 2 ejes con un semirremolque de 3 ejes un peso tal que la masa total supere las 40 toneladas incumpliendo así el anexo IX (apartado 2) del Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Vehículos. Generalmente las consecuencias, salvo denuncia o siniestro, suelen ser inexistentes. Aun así, existen maneras de ejercer el control efectivo mediante puntos de control en la carretera que contienen básculas para los vehículos, por lo tanto permitiendo a los órganos correspondientes impedir semejantes conductas.

³⁰ Instituto de Derecho del Transporte Internacional. Base CMR. Jurisprudencia. [Ficha].

https://www.idit.fr/private/moteur_cmr/jurisprudence/fiche.php?id=41242

de disposición cuando no se pruebe suficientemente la necesidad de protección del transportista. Esto no debe ser de esta manera, pues el transportista debe gozar de la protección expresa del CMR incluso en los supuestos en que no requiera de la protección, ya que para esto existe el art. 12.5. La interpretación de la jurisprudencia alemana lo vacía de contenido, ya que obliga al transportista a acreditar la necesidad de que le proteja una norma que está redactada expresamente para esta finalidad. No obstante, este mismo tribunal tiene otras sentencias que matizan esta doctrina como la del 7 de abril de 2002³¹ que interpretó que la protección del art. 12.5 a) no se perderá si las instrucciones son imposibles de cumplir.

De todas formas, el art. 13.1 regula el caso general en que el destinatario puede exigir la segunda carta de porte al transportista en el momento de llegada al destino, recibiendo la mercancía contra recibo. Además, en caso de pérdida de la mercancía o retraso el consignatario puede hacer valer frente al transportista aquellos derechos que le correspondan acorde al contrato de transporte suscrito. Sin embargo, el apartado 2 obliga al destinatario a satisfacer los derechos de la carta de porte, permitiendo al transportista, en caso de duda, no entregar la mercancía salvo prestación de caución. Este segundo apartado es una garantía para los portadores, puesto que les protege de los potenciales excesos del destinatario el cual haciendo valer sus derechos se negase a pagar por el transporte alegando daños o demora (habitualmente de difícil justificación y en todo caso lenta), dejando la iniciativa jurisdiccional a los transportistas que se encontrarán con la carga probatoria de demostrar los supuestos que les liberen de responsabilidad. De esta manera se garantiza que los últimos reciban lo que les corresponde por contrato, ventilando las cuestiones de responsabilidad posteriormente en los Tribunales, a iniciativa del destinatario que normalmente es la parte fuerte. La jurisprudencia internacional ha seguido esta línea, véase por ejemplo la sentencia del Tribunal Supremo de Polonia de 19 de diciembre de 2013³² en la cual se dispone que el destinatario debe pagar por el servicio de transporte cuando el precio esté incluido en la carta de porte en virtud del art. 13.2. Esto garantiza la seguridad de facturación del transportista para los supuestos en que el remitente se niega a pagar el precio. Además, si existe ley nacional más favorable al transportista sólo cuando se trata de materia no regulada por el Convenio. De esta misma manera este Tribunal establece un principio de subsidiariedad de la ley nacional con respecto al CMR con la finalidad de preservar la interpretación uniforme en tanto que se trata de normativa internacional. Otro punto positivo de esta resolución es el establecimiento de un principio interpretativo favorable al transportista en lo que concierne a la jerarquía normativa.

De igual modo, el art. 14.1 obliga al transportista a solicitar instrucciones de la persona que tiene el derecho de disposición cuando considere irrealizable el contrato acorde a las condiciones previstas en la carta de porte. También, el apartado 2 dispone que el transportista tomará las medidas convenientes a favor de la persona que tiene el poder de

³¹ Instituto de Derecho del Transporte Internacional. Base CMR. Jurisprudencia. [Ficha].

https://www.idit.fr/private/moteur_cmr/jurisprudence/fiche.php?id=40349

³² Instituto de Derecho del Transporte Internacional. Base CMR. Jurisprudencia. [Sentencia].

<https://www.idit.fr/pdfs/web/viewer.php?file=/documents/41805.pdf&q=>

disposición sobre la mercancía cuando las circunstancias permitan ejecutar el transporte en unas condiciones distintas a las de la carta de porte y no haya recibido instrucciones en un tiempo útil. La jurisprudencia internacional ha restringido este precepto solamente para los casos en que se entienda la imposibilidad de cumplir con un transporte de manera definitiva. Un impedimento temporal como una huelga en un punto aduanero no cabe como presupuesto de hecho aplicable (sentencia del Tribunal de Apelación de Orleans de 12 de noviembre de 1996³³). Sin embargo, en posteriores capítulos se verá que al tratarse de circunstancias inevitables y consecuencias que no se podían impedir se aplica la exoneración de responsabilidad del transportista.

El art. 15.1 regula las situaciones de impedimento para la entrega, en tales casos en transportista deberá pedir instrucciones al remitente. El apartado 1 determina que el remitente dispondrá del derecho de disposición si el destinatario rechaza la mercancía sin la necesidad de utilizar el primer ejemplar de la carta de porte. Sin embargo el apartado segundo permite al destinatario mandar la descarga de la mercancía, siempre y cuando el porteador no haya recibido órdenes contrarias del remitente. A todo esto, el apartado tercero establece que en caso de impedimento cuando el destinatario haya mandado que se entregue a un tercero en virtud del derecho de disponer de la mercancía se produce un efecto jurídico determinado. Ocurre una especie de subrogación (aunque no propiamente dicha, puesto que se produce meramente la transferencia de una facultad), puesto que el destinatario toma la posición del remitente y el tercero la del destinatario solamente a efectos de la aplicación del art. 15, es decir en situaciones de impedimento de la entrega. Se debe remarcar la complejidad a la que se ve sometido en estos casos el porteador efectivo, ya que debe saber en cada momento y situación a qué agente debe consultar para estar informado. En la práctica, lo que ocurre es que el transportista, sea un trabajador asalariado sea un autónomo, procede a comunicarse con el porteador contractual (generalmente la empresa logística) la cual se comunica con el remitente y éste con el destinatario para dilucidar qué es lo que realmente se debe hacer. En estos casos es útil la disposición del art. 14.2 (que es aplicable en estos asuntos), puesto que el tiempo útil en estos supuestos es muy corto, haciendo el juicio del transportista verdaderamente clave a la hora de llevar a buen puerto el transporte. La jurisprudencia alemana (entre otras, sentencias del Tribunal Supremo Federal de 15 de octubre de 1998³⁴) ha interpretado que el art. 15 no se puede aplicar como criterio de extinción de la acción del destinatario. Esto se debe a que el CMR no tiene una previsión expresa en este sentido por lo que se debe acudir al derecho nacional aplicable para resolver el asunto, en el caso el alemán. No obstante, el art. 15 sirve para exigir la entrega completa de las mercancías en buen estado, además de permitir la solicitud del segundo ejemplar de la carta de porte. Además, ha dispuesto que los arts. 12 y 13.1 relativos al derecho de disposición sirven para convertir al destinatario en un tercer beneficiario del contrato de transporte y concederle los derechos del remitente frente al transportista, incluidas las acciones oponibles.

³³ Instituto de Derecho del Transporte Internacional. Base CMR. Jurisprudencia. [Ficha]. https://www.idit.fr/private/moteur_cmr/jurisprudence/fiche.php?id=19192

³⁴ Instituto de Derecho del Transporte Internacional. Base CMR. Jurisprudencia. [Ficha]. https://www.idit.fr/private/moteur_cmr/jurisprudence/fiche.php?id=40136

Atendiendo a la carga e inseguridad a la que se afrontan los transportistas, es razonable lo establecido en el art. 16. Éste recoge el derecho del porteador a exigir que se le abonen los gastos que le ha ocasionado la petición y el cumplimiento de las instrucciones, salvo que dichos sean causados por su culpa. El resarcimiento debe incluir también los daños causados de manera involuntaria o las ganancias que se hayan dejado de obtener (acorde a la doctrina del lucro cesante) indiferentemente de si el deudor de la compensación haya incurrido en dolo o negligencia al dar las instrucciones.³⁵

De la misma manera, el art. 16.2 regula las posibles respuestas del transportista en los casos en que el remitente tiene el derecho sobre la mercancía u ordena que se cambie el destinatario. En primer lugar, dispone de la posibilidad de descargar la mercancía por cuenta del que tenga el derecho sobre ésta, dándose como finalizado el transporte. En este apartado la jurisprudencia austríaca en la sentencia del Tribunal Supremo de Austria de 16 de mayo de 2002³⁶ ha interpretado que el transporte no se considera terminado acorde el art. 16.2 cuando se trata de una transferencia de la carga entre transportistas (aunque sea por instrucción del remitente). Además, el almacenamiento intermedio también debe considerarse como parte del transporte y no como una actividad auxiliar distinta.

En segundo lugar, puede confiar la mercancía a un tercero y será responsable solamente por la ejecución «juiciosa» de éste. Por último, puede acceder a lo solicitado ejecutando las instrucciones. A efectos de la carta de porte en cualquiera de los casos las mercancías quedan afectas a las obligaciones y gastos resultantes que figuren en ésta.

Los siguientes tres apartados de este artículo regulan la posibilidad del transportista de vender las mercaderías sin instrucciones del que tiene derecho sobre éstas si lo justifica la «naturaleza perecedera o el estado de la mercancía y los gastos de custodia son excesivos en relación al valor de la mercancía». También se puede hacer la venta si en un «plazo razonable» no se han recibido instrucciones contrarias del que tiene poder sobre las mercaderías. Además, si se ha procedido a la venta acorde a las condiciones anteriores, lo recaudado, deduciendo los gastos gravados a la mercancía (impuestos, mantenimiento, etc.), se tiene que poner a disposición del que tiene derecho. Además, se establece que si los gastos de mantener la mercancía fueron superiores al precio de venta nace el derecho a exigir la diferencia. Por ende, el apartado quinto recoge que el proceder de la venta debe venir determinado por la ley o la costumbre del lugar en que se encuentra la mercancía. Estimamos este precepto como residual, porque normalmente lo que se hace es devolver la mercancía al remitente por defecto. En caso de negligencia por su parte se contratará un almacén, salvo en el supuesto que los productos sean perecederos. Sería extraño que cualquier transportista se dispusiese a ejercer la venta por su cuenta, en primer lugar porque desconocerá de tal posibilidad y porque, en caso de conocerlo no se dispondría a ello, por el mero hecho de que deberá dar lo recaudado de la venta al que corresponde, después de restar sus gastos, es decir hacer un esfuerzo «gratuito» a favor de un tercero. El supuesto más creíble sería el del porteador contractual que da la orden de transportar

³⁵ *Vid.* Recalde Castells, A. J (2006), loc. cit., p. 29.

³⁶ Instituto de Derecho del Transporte Internacional. Base CMR. Jurisprudencia. [Ficha]. https://www.idit.fr/private/moteur_cmr/jurisprudence/fiche.php?id=40401

la mercancía a almacenes contratados a su cargo para proceder al ejercicio de la facultad que le ofrece esta regla.

Ahora bien, en lo que concierne este capítulo con relación a transportistas sucesivos, el art. 34 dispone que cada uno de los transportistas sucesivos se obligan por la simple aceptación de la mercancía y la carta de porte. Las condiciones de esta transmisión se explica en el art. 35 regulando que el transportista que acepta las mercaderías del otro le entregará un recibo firmado y fechado. En la carta de porte deberá constar el nombre y domicilio del primer transportista. Además, las reservas que se hicieron en la primera carta de porte se harán constar en el segundo ejemplar y en el recibo. También es aplicable al segundo transportista el art. 9, es decir la doble función de la carta de porte de dar fe de las condiciones contractuales y la recepción de la mercancía.

V. La «Carta de Porte Electrónica»

El Protocolo Adicional al Convenio relativo al contrato de transporte de mercancías por carretera (CMR), relativo a la carta de porte electrónica (en adelante, el Protocolo) se elaboró el 20 de febrero de 2008 en Ginebra y es un instrumento internacional que «deseando completar dicho Convenio a fin de facilitar la expedición opcional de la carta de porte mediante los procedimientos empleados para el registro y tratamiento electrónico de datos [...]». Acorde a lo visto entendemos que el objeto del Protocolo es regular la carta de porte electrónica, pero no como derecho imperativo, sino como uno de carácter dispositivo, pues no obliga a las partes del contrato de transporte expedir la carta de porte electrónica sino que pretende facilitar las vías aprobando una normativa uniforme.

De esta manera, en relación con este apartado interesa el estudio de los primeros seis artículos, ya que el resto son disposiciones finales que organizan cuestiones de derecho internacional relativas a la regularización del Protocolo en los Estados firmantes.

Así, el artículo primero ofrece las definiciones de los términos tal y como se deberán entender a efectos del Protocolo. Interesa en particular la definición que hace de carta de porte electrónica. La define como una carta de porte que se emite mediante una comunicación electrónica por un transportista, un remitente o cualquier otro interesado en que se ejecute el contrato de transporte al que se le aplica el Convenio CMR. Además, incluyendo las indicaciones digitales en forma de datos adjuntos o unidos de otra forma a la comunicación electrónica en el momento en que se expida o a posteriori de tal manera que se pueda considerar como parte integrante de la misma. Un ejemplo podría ser un correo electrónico en que se adjunte una imagen o PDF de la carta de porte y los documentos accesorios.

De esta manera, el art. 2 que regula el ámbito de aplicación y el alcance en el apartado 1 otorga la posibilidad de que toda la documentación o comunicación relativa a la ejecución del contrato de transporte pueda hacerse mediante comunicación electrónica, entendida ésta a efectos del art. 1³⁷. De igual forma el apartado 2 otorga a la carta de porte electrónica la misma fuerza probatoria (del art. 9 del Convenio) y los mismos efectos que la carta de

³⁷ «La información registrada, enviada, recibida o conservada por medios electrónicos, ópticos, digitales u otros medios equivalentes que permitan acceder a la información comunicada para su posterior consulta».

porte. En este mismo sentido, las relaciones contractuales privadas de transporte no requieren de formalismo alguno, teniendo un carácter consensual con lo cual se materializa un contrato de transporte sin la necesidad de expedir documento escrito tradicional o electrónico, dotando de completa validez jurídica los pactos o acuerdos verbales entre las partes en el mismo espíritu del art. 1278 del CC mientras concurren las condiciones esenciales para ello.³⁸ Aún y así, la expedición de la carta de porte como medio probatorio facilita la actividad del transporte. En diferentes discusiones doctrinales se ha planteado la naturaleza de título-valor de la carta de porte, tradicional o electrónica. A nuestro juicio tal conjetura debe rechazarse a favor de una acepción más relacionada a su carácter verificativo de la existencia de un contrato primigenio mediante la recolección de un clausulado determinado (véase, las condiciones del transporte y su precio. Lo anterior, sin perjuicio que la carta de porte hace también de título representativo de la mercancía en virtud del art. 1.5 del Convenio cuando exista acuerdo particular entre Estados firmantes.³⁹

Luego, en el art. 3 se indica que las partes contractuales certificarán la carta de porte mediante firma electrónica que garantice la relación con la carta de porte electrónica. Además, establece una presunción de fiabilidad cuando la firma electrónica esté vinculada solamente al firmante, permita identificarlo, haya sido creada con medios que éste pueda mantener bajo su control exclusivo y esté vinculada a los datos a los que remite de tal forma que cualesquiera modificaciones se puedan detectar. Es más, en el apartado segundo ofrece la posibilidad de certificar la carta de porte mediante otro procedimiento que esté previsto en la legislación del Estado en que se haya elaborado dicha. En el caso de España se podría proceder acorde a lo dispuesto en los arts. 6 y ss. del Reglamento UE 910/2014 de 23 de julio y en caso de certificados electrónicos según los arts. 4 a 7 de la Ley 6/2020, de 11 de noviembre, reguladora de determinados aspectos de los servicios electrónicos de confianza. Por otro lado, recordando la exigencia del art. 5.1 del Convenio de expedir 3 ejemplares originales de la carta de porte, en lo que concierne la versión electrónica las firmas digitales deben hacerse constar en los mismos términos que la física poniéndose a disposición de todas las partes en una plataforma digital de alguno de los *softwares* en el mercado homologados para su uso en el sector. De la misma manera, el depósito en línea se debe realizar de tal manera que tengan acceso solamente aquellos con permiso digital para acceder en representación de cada una de las partes (sea el remitente, porteador o destinatario).⁴⁰

Asimismo, el art. 4.1 exige que la carta de porte electrónica contenga las mismas menciones que la carta de porte definida en el Convenio (en concreto, las del art. 6). El apartado segundo señala la necesidad de garantizar la integridad de las indicaciones contenidas a partir del momento de la primera elaboración definitiva. Asimismo,

³⁸ Cf. Iriarte Ángel, J. L., Calderón Marengo, E. A., Torres Buelvas, J. E., González Rivera, T. V., Belintxon Martín, U., “Contratación y documentación electrónica en el transporte internacional: especial mención a la Carta de Porte. Un análisis desde el Derecho Internacional privado”, *Cuadernos Europeos de Deusto*, 2022, n.º 66, pp. 163-197, p. 183. doi: <https://doi.org/10.18543/ced.2371>

³⁹ *Ibid.*, p. 184.

⁴⁰ *Ibidem*, p. 185.

establece una presunción de que se mantuvo la integridad cuando las indicaciones estén completas y no alteradas, sin perjuicio de las añadiduras y demás comunicaciones que se produzcan durante el trascurso de la comunicación. Este precepto debe entenderse en el sentido de que cualquier modificación a la carta de porte debe ser aditiva, no modificativa, puesto que cambiar las condiciones supondrá una alteración, sin embargo un añadido supondrá una modificación sin alterar la integridad original. Sin embargo, para aclarar cualquier cuestión, el apartado tercero señala que las indicaciones podrán alterarse solamente en los casos permitidos en el Convenio (es decir en los supuestos de uso del derecho de disposición o las indicaciones del art. 6.2), debiendo garantizar que se pueda detectar en todo momento cualquier cambio respecto al original. De esta manera, la carta de porte resulta ser una muestra fehaciente de la aplicación del régimen derivado del «derecho de formularios» en el transporte internacional de mercancías por carretera, reflejando la existencia de un sistema imperativo, pero que permite cierta maniobrabilidad mediante la autonomía de la voluntad (tal y como veremos más adelante).⁴¹

A todo esto, el art. 5 define el método de expedición de la carta de porte electrónica permitiendo en el apartado primero que las partes convengan en virtud de su autonomía de la voluntad los procedimientos y modos de ejecución siempre y cuando pacten lo siguiente: el método para elaborar y emitir la carta de porte; la garantía de la integridad; la forma en que el titular de los derechos del documento pueda demostrar que es su titular; la forma de verificar la entrega al destinatario; el procedimiento de cumplimentación o modificación; y los procedimientos de sustitución del formato electrónico por otros. Además el apartado segundo exige que dichos pactos consten como mención en la carta de porte electrónica y puedan ser fácilmente verificados. Lo que se puede plantear en este caso es si la carta de porte electrónica realmente cumple con un principio de autonomía de la voluntad de las partes o es más parecida un contrato de condiciones generales. La realidad es que el transportista efectivo, no puede permitirse pactar las condiciones de formato de la carta de porte con la facilidad que presume el Protocolo. Por ello, este precepto, aunque útil, tiene como resultado la imposición al transportista efectivo un formato y manera de gestión documental que tiene el potencial de vulnerar las garantías que le ofrece el Convenio (mismamente la del art. 10 que le permite transferir la responsabilidad al remitente si ha formulado reservas en la carta de porte) al dificultarle la capacidad de modificación que en el caso de un supuesto pleito tendrá que demostrar con lo que ello conlleva a efectos de presentación de pruebas. Es cierto también que se ha planteado la existencia de una tensión entre la autonomía privada y la intervención estatal para regular los contratos de transporte de mercancías por carretera. Una parte de la doctrina ha planteado que la regulación del contrato de transporte no necesariamente supone una lesión del derecho subjetivo a la libertad de empresa, puesto que en aquellos supuestos en que la autonomía de las partes repercute en beneficio del transportista o porteador con libertad de negociación limitada no se puede hablar de colisión con su libertad de empresa. Así, incluso si se trata de un régimen jurídico imperativo, en tanto

⁴¹ *Ibidem*, p. 186.

en cuanto el transportista conoce por adelantado los riesgos asumidos (y por tanto asegurados) encuentra mayor facilidad en la gestión de su actividad.⁴²

Es necesario hacer mención, especialmente a lo que concierne la autonomía de la voluntad, al precio del transporte como la contraprestación de ejecutar el servicio, puesto que se fija con total libertad entre las partes. Algunos autores presumen que ello será así siempre y cuando se establezca dentro de un contexto de equilibrio entre las partes dependiendo de la influencia y el tamaño empresarial de la empresa cargadora o el remitente, reconociendo que en ocasiones es complicado debido a que el porteador difícilmente puede negociar mejores condiciones económicas.⁴³ La realidad es que los porteadores contractuales suelen aceptar los precios que les imponen los remitentes, pero con cierta holgura en la negociación, especialmente si se trata de empresas logísticas que pueden ofrecer un volumen de vehículos que cubra una cantidad considerable de consignaciones. Por otro lado, los transportistas efectivos, normalmente asalariados de PYMES o autónomos económicamente dependientes (los llamados TRADE) se ven forzados a trabajar con estos intermediarios ya que su capacidad de hacer gran cantidad de consignaciones es limitada, aceptando por tanto los precios que éstos les ofrecen, a veces asumiendo pérdidas por los servicios de transporte que acceden ejecutar.

Por ende, el artículo 6 que regula el trato de los documentos que acompañan la carta de porte señala que el transportista deberá entregar al remitente cuando se le solicite un recibo de las mercancías además de cualesquiera otras indicaciones para identificar el envío y el acceso a la carta de porte electrónica. De la misma forma el apartado segundo permite al remitente referir de forma electrónica al transportista los documentos anexos y formalidades de aduana siempre y cuando las partes hayan convenido la manera de establecer el vínculo entre éstos y la carta de porte electrónica de tal forma que se garantice su integridad.

Capítulo 2: La responsabilidad del transportista. Normas de límite de la responsabilidad

En este capítulo se procederá a la exposición de régimen de responsabilidad al que se somete el transportista internacional y las reglas de su límite a efectos del Convenio CMR. Este apartado está regulado en el capítulo IV del Convenio y engloba los arts. 17 al 29.

I. Disposiciones generales sobre la responsabilidad del transportista

El art. 17.1 del Convenio dispone que el transportista será responsable en tres supuestos de carácter material. En primer lugar por la pérdida, sea total o parcial, de la mercancía desde el momento de su recepción hasta la entrega. En segundo lugar, por las averías que se produzcan en el mismo espacio de tiempo que en el caso de la pérdida. En tercer lugar, por el retraso en la entrega.

⁴² Vid. Solernou Sanz, S.: “Los límites a la autonomía privada en el marco del contrato de transporte de mercancías por carretera”, *Cuadernos de Derecho Transnacional*, 2017, vol. 9, n.º 2, pp. 530-550, p. 550.

⁴³ Iriarte Ángel, J. L., Calderón Marengo, E. A., Torres Buelvas, J. E., González Rivera, T. V., Belintxon Martín, U., loc. cit., p. 189. <https://doi.org/10.18543/ced.2371>

Así, vista la triple consideración de responsabilidad a la que se ve sometido el transportista, el apartado 2 del art. 17 despliega la primera de una serie de exoneraciones. Así, se formula que el transportista no será responsable si la causa de la pérdida, avería o retraso es por causa o culpa del sujeto que tiene derecho de disposición sobre la mercancía. También, se exonera cuando la causa de responsabilidad deriva de una instrucción de este último con la salvedad que dicha no provenga de una acción culpable del transportista, por vicio de la mercancía o por circunstancias o consecuencias inevitables. Es decir, la exoneración de responsabilidad del transportista será aplicable siempre y cuando demuestre que la causa de responsabilidad no tiene como causa un acto culpable derivado de su actuación. La jurisprudencia ha ampliado este precepto al entender que el transportista también queda exonerado cuando faltó instrucción que exija especial diligencia en el transporte (sentencia del Tribunal Supremo de Suecia de 14 de junio de 2016⁴⁴). Por otro lado, sentencias como el del Tribunal de Apelación de Douai de 17 de diciembre de 2015⁴⁵ disponen que a efectos del art. 17 el remitente no tiene la obligación de inspeccionar las circunstancias del transportista (locales de almacenamiento, condiciones de almacenamiento o póliza de seguros). El transportista, en cambio, no incurre en negligencia grave cuando toma determinadas medidas para proteger las mercancías en el caso de no haber recibido instrucciones específicas. Sin embargo, cuando se transportan cargas particulares que exigen especial cuidado es necesaria una diligencia cualificada para poder acogerse a la exoneración (medidas de seguridad adicionales que potencialmente impidiesen los daños cuando no se demuestre que eran inevitables).

El apartado tercero formula una excepción a la exoneración estudiada y es que impide al transportista alegar defectos en los vehículos utilizados para efectuar el transporte ni culpa en las personas de las que se hayan arrendado o sus empleados. A la práctica, este precepto obliga a los transportistas efectivos, sean autónomos o trabajadores, de preocuparse del estado de sus vehículos a la hora de realizar el servicio de transporte. Esto, por un lado incentiva las buenas prácticas dentro del sector, pero por otro añade una carga para los transportistas frecuentemente no remunerada y en su caso obligándoles a soportar los costes. Algunas sentencias como la Corte de Casación de Francia de 17 de diciembre de 1996⁴⁶ han explorado este apartado estableciendo unas excepciones particulares. En resumen dice la Corte que en el transporte internacional el defecto de los vehículos no exime de responsabilidad en tanto en cuanto se trate de contrato de transporte. En estos casos el transportista se considera responsable de los daños en las mercaderías. Sin embargo, se trataba de un remolque alquilado lo cual permitió derivar el asunto al derecho nacional francés por exceder las disposiciones del Convenio. De esta manera se imputó la responsabilidad al arrendador del remolque (al ser la causa exclusiva de la destrucción total de la mercancía), ya que se consideró y con buen criterio que la tipología del contrato que afectaba el suceso de manera más estrecha no era el de transporte sino el de arrendamiento.

⁴⁴ Instituto de Derecho del Transporte Internacional. Base CMR. Jurisprudencia. [Sentencia]. <https://www.idit.fr/pdfjs/web/viewer.php?file=/documents/41872.pdf&q=>

⁴⁵ Instituto de Derecho del Transporte Internacional. Base CMR. Jurisprudencia. [Sentencia]. <https://www.idit.fr/pdfjs/web/viewer.php?file=/documents/24331.pdf&q=>

⁴⁶ Instituto de Derecho del Transporte Internacional. Base CMR. Jurisprudencia. [Ficha]. https://www.idit.fr/private/moteur_cmr/jurisprudence/fiche.php?id=40186

A continuación, el art. 17.4 expone una lista de «riesgos particulares inherentes» a unas determinadas circunstancias que exoneran al transportista de responsabilidad por pérdida o avería. Primero, en el caso de usar vehículos abiertos cuando dicho haya sido pactado en la carta de porte, ejemplo sería un camión de remolque abierto que lleva paquetes de paja. Segundo, cuando hay ausencia o deficiencia en el embalaje de las mercancías que por su naturaleza se ven expuestas a deterioros o averías por la carencia o la insuficiencia de éste, por ejemplo, latas de refresco sin rellenar que se pueden dañar en caso de maniobras bruscas o en curvas pronunciadas. En tercer lugar, la carga o descarga de la mercancía, su manipulación y otras operaciones complementarias cuando las hagan el remitente, el destinatario o personas que obren por su cuenta. Cabe detenerse para estudiar con más atención este riesgo particular, puesto que exonera al transportista sólo en aquellos casos que hayan obrado terceros. En la práctica las tareas complementarias son igual de importantes que el propio servicio de transporte, puesto que es práctica común en el transporte internacional que el transportista sea el encargado de efectuarlas. Interpretando el texto jurídico de manera literal y restrictiva el transportista no se vería exonerado si al ejercer dichas tareas complementarias (que en la mayoría de las ocasiones no son remuneradas) produce pérdidas o averías en la mercancía. De hecho, es lo que ocurre en la práctica, los transportistas efectivos se ven forzados a realizar tareas que no les corresponden funcionalmente y además deben indemnizar el daño que hagan a la mercancía⁴⁷. Cuarto, en el supuesto de presencia de mercancías expuestas debido a su naturaleza que se pierdan o se averíen por rupturas, moho, deterioro interno o espontáneo, desecación o por acción de plagas o roedores. En este apartado se presenta posteriormente una excepción a su aplicación que ayudará a esclarecer el contenido de la exención. Quinto, por insuficiencias o imperfecciones en el número de paquetes. Por último, en el caso de transportar animales vivos.

Para terminar, el apartado quinto incluye una estipulación limitativa de la responsabilidad que es útil para proteger al transportista, pero es de difícil aplicación. Es decir fija un criterio favorable para el transportista recogiendo la posibilidad de no responder íntegramente para los hechos causantes de la responsabilidad, sino sólo por la parte proporcional que su actuación ha contribuido al daño, pero cabe admitir que dicha parte proporcional requiere un complejo análisis para poder fijarse. La fijación, por supuesto, es posible, pero ni es celer, ni es económica. Es decir, esto es un mecanismo que, por su naturaleza, se utilizará exclusivamente si se llega a dirimir la cuestión mediante arbitraje o por los Tribunales correspondientes.

⁴⁷ La situación resulta tan injusta que en Portugal y España se prohibió con normas imperativas internas la carga y descarga de los vehículos. Así, en Portugal lo prohíbe el Decreto-Ley 57/2021 y en España el Decreto-Ley 3/2022, de 1 de marzo que modifica la DA 13ª de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres prohibiendo, salvo casos reglados, a los conductores de los vehículos participar en las operaciones de carga y descarga. Dos consideraciones en este apartado. Primero, incluso con la existencia de esta norma aún es práctica relativamente común la carga y descarga por parte de los transportistas en España, debido a la ausencia de mecanismos legales rápidos y eficaces para impedirlo. Segundo, dentro del ámbito internacional la existencia de estas normas imperativas es «la excepción ibérica», es decir que al menos en Europa semejantes normas imperativas no están presentes dentro de los ordenamientos. Así lo expone la Asociación de Cargadores de España en una comunicación del 14 de octubre de 2022: <https://www.ace-cargadores.com/2022/10/14/la-excepcion-iberica-de-la-carga-y-descarga-de-camiones-en-europa/>.

II. La carga de la prueba y los supuestos de exoneración

En el art. 18 del Convenio se despliegan una serie de consideraciones relativas a la carga de la prueba y se fijan determinadas excepciones a algunos de los supuestos de exoneración del art. 17.4 relativo a los riesgos particulares inherentes.

I. La carga de la prueba

Así el apartado primero del art. 18 dispone que la carga de la prueba en relación con la exoneración de responsabilidad del apartado segundo del art. 17 corresponde al transportista. Esto es, el transportista debe probar dos situaciones diferentes. Por un lado, debe probar que la pérdida, avería o demora son consecuencia de un acto o instrucción del sujeto que tiene derecho sobre la mercancía (con la complejidad que ello conlleva en cada momento del transporte, tal y como vimos en el capítulo 1). Por otro, en el caso de tratarse de una instrucción, el transportista debe demostrar que la pérdida, avería o demora se produjeron por culpa del que emite la instrucción, demostrando que su actuación no fue culposa sino diligente, produciéndose una inversión de la carga probatoria en estos supuestos. Además, también corresponde al transportista probar si ha habido vicios en la propia mercancía o si se han dado a cabo circunstancias o consecuencias inevitables.

II. Supuestos de exoneración

En el apartado segundo del art. 18, vista la carga probatoria que establece el anterior párrafo, se establece una presunción favorable al transportista de los riesgos inherentes del art. 17.4, imponiendo al sujeto que tiene el derecho sobre la mercancía la necesidad de probar que el daño provocado no tiene como causa total (es decir probar en contra) o parcial (graduar la responsabilidad) algunas de estas circunstancias accidentales. En este apartado cabe mencionar algunas consideraciones que hizo la Corte di Cassazione italiana en su sentencia del 30 de enero de 2009⁴⁸ (n.º 2477) al establecer que el transportista debe responder cuando el remitente o destinatario demuestren que la causa de responsabilidad procede del transportista o de las personas de las cuales es responsable. En los casos de la estiba de las mercancías se estudia la diligencia o negligencia del transportista y no del cargador o remitente a efectos del art. 18. En el caso de esta resolución, a pesar de la presunción del art. 18.2 los transportistas tenían que probar que no hubo negligencia en las operaciones de estiba. Sin embargo, la misma Corte, el mismo día, pero en otra sentencia⁴⁹ (n.º 2483) dictó, en resumen, que el transportista queda exonerado de responsabilidad cuando la carga y la estiba son efectuadas por el remitente y resultan inadecuadas habida cuenta del tipo de vehículo solicitado por el remitente, de la naturaleza de la mercancía y del embalaje. Para intentar aclarar este desorden, se entiende que la Corte di Cassazione interpreta que el remitente es responsable de manera general de la estiba inadecuada, pero el transportista tiene la obligación de denunciarlo para no compartir la responsabilidad. La disparidad interpretativa origina en la especialidad del vehículo solicitado y es que en el segundo caso se trataba de un vehículo especializado y por tanto el transportista no pudo participar en las operaciones de carga y estiba. Aunque el control de la adecuación de la estiba excede lo exigible del art. 8 CMR parece que hay un consenso en la jurisprudencia de que es una obligación del transportista.

⁴⁸ Instituto de Derecho del Transporte Internacional. Base CMR. Jurisprudencia. [Ficha]. https://www.idit.fr/private/moteur_cmr/jurisprudence/fiche.php?id=41442

⁴⁹ Instituto de Derecho del Transporte Internacional. Base CMR. Jurisprudencia. [Ficha]. https://www.idit.fr/private/moteur_cmr/jurisprudence/fiche.php?id=41668

Dicho lo anterior, la presunción está limitada por los siguientes apartados. Así, el apartado tres dispone que no se aplicará la exoneración por el uso de vehículos abiertos cuando se haga constar falta o pérdida de paquetes. Un breve análisis resulta suficiente para constatar que dicha excepción es singular, puesto que vacía de contenido la exoneración en caso de pérdida parcial, ya que a efectos de técnica jurídica si lo que se pretende es otorgar un derecho de exoneración al transportista se consigue el resultado opuesto.

Seguidamente, el apartado cuarto determina que si el servicio de transporte se ha ejercido mediante un vehículo acondicionado para sustraer los efectos de frío, calor, humedad en el aire y variaciones térmicas no será aplicable la exoneración relativa a la exposición de mercancías expuestas a deterioros o averías salvo que el transportista pruebe que acorde a las circunstancias ha tomado las medidas idóneas en relación a las instalaciones del vehículo y que cumplió con las instrucciones especiales que se le facilitaron. Ejemplo sería el transportista que maneja un vehículo preparado para mantener productos alimentarios a temperaturas bajas (un frigo) que transporta carne porcina fresca en un día de verano especialmente caluroso. Recibe la orden de aumentar la potencia de la instalación del remolque de manera que se pueda contrarrestar el efecto del aumento de la temperatura ambiental, pero por consideraciones varias decide no hacerlo. Debido a ello, la mercancía comienza un proceso de descomposición durante el viaje. En tal caso la responsabilidad correspondería al transportista.

Por último, el apartado quinto impide que se invoque la exoneración en caso de transportar animales vivos si no se han cumplido las medidas de carácter moral (además de adherirse a las instrucciones que se faciliten). Se entiende por ello, las medidas de bienestar animal, que dependen en mayor medida de las normas imperativas de cada Estado. Por ejemplo, en España serían de aplicación entre otras la Ley 32/2007, de 7 de noviembre, el Real Decreto 990/2022, de 29 de noviembre y la Ley 7/2023, de 28 de marzo la cual fija algunos criterios de cómo se deben transportar los animales (por ejemplo, en el art. 59 se dispone que los animales deben estar en condiciones de hacer el viaje, es decir que no estén enfermos o heridos, que existan sistemas de climatización y ventilación suficientes según la especie, tamaño y necesidades fisiológicas, que se les proporcione agua, alimento y periodos de descanso suficientes, entre otras consideraciones). Los tribunales son muy estrictos cuando se trata de animales vivos. Por ejemplo, en la sentencia de la Corte de Casación de Francia de 17 de junio de 1997⁵⁰ al no poder demostrar que se han incumplido las medidas para el bienestar animal (se trataba de cérvidos) el transportista es exonerado de responsabilidad, ya que la finalidad del precepto es la protección del transportista a que se le imputen causas de responsabilidad que no le corresponden, como en el caso del fallecimiento de los animales por el estrés de la captura y subida a bordo del vehículo.

En cuanto a la carga de la prueba propiamente dicha procede añadir que el art. 22 dispone que en los casos en que el remitente le entregue mercancía peligrosa al transportista está obligado a informarle sobre la naturaleza del peligro y las precauciones que se deben tomar para su tratamiento. Dicho aviso se debe consignar a la carta de porte (la clase, número y letra según la clasificación ADR) además de las instrucciones por escrito. En

⁵⁰ Instituto de Derecho del Transporte Internacional. Base CMR. Jurisprudencia. [Sentencia]. <https://www.idit.fr/pdfjs/web/viewer.php?file=https://www.idit.fr/documents/7562.pdf&q=>

caso de que no se haga dicha consignación la carga de la prueba de que el transportista era conocedor del peligro será del remitente o destinatario, produciéndose una inversión de la carga probatoria favorable al transportista.

III. Excepción de los supuestos de exoneración por dolo o falta equivalente al dolo

1. Consideraciones doctrinales

Para empezar, las dos excepciones más importantes que se establecen a los criterios de exoneración están recogidos en el art. 29 del Convenio. Así, el apartado 1 recoge que el transportista no podrá hacer valer las disposiciones recogidas anteriormente para exonerar (o limitar) su responsabilidad ni de aquellas que invierten la carga de la prueba si el daño es por causa dolosa o por falta equiparada al dolo por la legislación del lugar en que se produjo. El apartado segundo dispone el mismo criterio aplicado también a los empleados del transportista, siempre y cuando hayan actuado en desempeño de sus funciones. Este artículo es el cierre del capítulo regulando el supuesto de la actuación dolosa que los anteriores preceptos no consideraron. La técnica jurídica consiste en remitir a la legislación del lugar en que se produjo el daño (como se verá posteriormente incluye tanto reclamaciones contractuales como extracontractuales) siempre y cuando se demuestre la conducta dolosa del transportista o sus empleados.

En este apartado es necesario hacer un análisis pormenorizado, puesto que se trata de la excepción más importante de todo el capítulo estudiado. Pues la concurrencia de estas circunstancias privan al transportista de cualquiera de los derechos recogidos en el Capítulo IV del Convenio. La existencia de esta estipulación no es casual, responde a la máxima del Derecho romano *fraus omnia corrumpit*, principio que se ve reflejado en la mayoría de las normas nacionales e internacionales que regulan los contratos de transporte. Lo anterior además tiene en común que concuerda con la norma del Derecho civil de que las acciones dolosas acarrear al resarcimiento del daño en su integridad, sin olvidar que también incentiva las buenas prácticas y la posibilidad de incumplimiento. Entonces, gran parte de la doctrina está conforme en que el dolo demostrado es un comportamiento sobradamente reprochable como para privar de los derechos reconocidos normativamente en el ámbito de la responsabilidad. La controversia surge cuando se trata de conductas de carácter negligente, así se han formado tres versiones principales: primero, equiparar el dolo y la culpa grave; segundo, a cambio de desatenderse con respecto a la uniformidad del régimen del transporte, dejar que el tribunal contemple la circunstancia según la ley del Estado que corresponda; tercero, la regla mayormente aceptada es la que se introdujo en el Convenio de Varsovia mediante el art. 13 del Protocolo de la Haya de 28 de septiembre de 1955 y consiste en que el dolo o falta equiparable es una conducta «con intención de causar daño, o con temeridad y consciencia de que el daño probablemente se causaría». Cabe recordar que el art. 29.2 del Convenio en un análisis en sede judicial también incluiría como sujetos de estas conductas los empleados y otros auxiliares en términos del art. 3⁵¹.

Tras reflexionar sobre cómo se trata el dolo doctrinalmente corresponde aportar una definición de esta figura jurídica. Así, se define como la presencia de un elemento doble:

⁵¹ Cf. Juan y Mateu, F., “La prueba del dolo o culpa equivalente del porteador en los casos de mercancías robadas o extraviadas”, *Revista de Derecho del Transporte*, 2015, n.º 16, pp. 99-120, p. 100-102. <https://repositori.uji.es/xmlui/handle/10234/159892>

la consciencia (elemento intelectual) y voluntad (elemento volitivo) de producir un resultado antijurídico. Se sustancia en conocer que se está conculcando un deber y aún así ejecutar el acto que produce el efecto perjudicial, teniendo en cuenta que cuando se trata de deberes contractuales la conculcación incluye también enfrentarse a la voluntad de los contratantes.

Los dos elementos tienen una clara relación, pues concurren de manera necesaria: el sujeto debe ser consciente de las posibilidades a las que se enfrenta y actuar tomando una determinada decisión. Por lo tanto, vistos los elementos lo que acaba decidiendo si hay presencia de dolo es la intención, es decir el elemento volitivo de desear realizar un acto de tal manera que dé como resultado un daño. En caso de que falte este elemento volitivo, es decir se presenta un acto involuntario que no deseaba las consecuencias de su actuación se trataría de culpa. Por ende, dolo se puede entender, a efectos de este trabajo, como la mala intención concretada en acciones antijurídicas realizadas de manera consciente y voluntaria con tal de infringir un deber jurídico (dolo civil), sin la necesidad de causar perjuicio al titular del bien jurídico (dolo penal)⁵².

2. Reglas sobre la carga de la prueba en supuestos de dolo o falta equiparable

Regla general

El criterio general es que el *onus probandi* de la conducta excluyente de la limitación de la responsabilidad le corresponde al demandante, normalmente el remitente, destinatario o empresa aseguradora, soportando el peligro de *non liquet* y si no consigue aportar suficientes medios probatorios el transportista responderá limitadamente. Este planteamiento es coherente con el derecho del transporte, ya que la limitación de la responsabilidad del transportista debe ser la regla y no la excepción atendiendo la teleología del Convenio. Por ello, también en casos de vacilación, es decir *causa ignota*, el límite es aplicable por defecto, puesto que lo contrario sería transfigurar los supuestos de responsabilidad ilimitada eludiendo sistemáticamente la intención técnico-jurídica detrás de la limitación. De esta manera, la carga de la prueba del demandante incluye todos los elementos del supuesto de hecho, es decir el comportamiento concreto que suponga dolo o culpa equivalente, el nexo de causalidad entre éste y el perjuicio sufrido, en caso de que el responsable fuese auxiliar del transportista que actuó desempeñando sus funciones y por último que el daño causado supera el límite de responsabilidad.

Inversión de la carga de la prueba. Supuestos

Sin embargo, existen normas de «flexibilización» en los casos de mercancías robadas o extraviadas puesto que en la práctica es extremadamente difícil para el demandante probar dolo o falta equivalente cuando se producen casos de robo o extravío. Se trata de una *diabolica probatio* ya que en la mayoría de las ocasiones, el único que puede proveer de información sobre lo ocurrido es el transportista y, en su caso, sus auxiliares. Por ello, el criterio que adoptan a menudo los tribunales que conocen de estos asuntos es de la facilidad probatoria de cada una de las partes, produciéndose a la postre una inversión de la carga de la prueba. Se trata de una herramienta inusual cuyo uso siempre debe ser restrictivo para impedir situaciones de «auténtica injusticia».

⁵² Vid. Sánchez-Gamborino, F. La llamada culpa grave en el transporte de mercancías por carretera. Barcelona, Marge Books, 2016, pp. 68-69.

Tal y como se indicó, la flexibilización sólo se puede dar a cabo cuando se trate de hechos difícilmente demostrables. Por ello, es pertinente la consideración que hechos públicos y notorios no permiten el uso de este instrumento, ejemplo sería el conocimiento de que en una región concreta se produzcan frecuentemente robos a los camiones.

Además, se debe tener en cuenta que la dificultad probatoria del demandante es causa necesaria pero no suficiente para los tribunales, también se debe dar a cabo la facilidad del demandado de aportar pruebas para demostrar los hechos. La indisponibilidad probatoria negligente es equiparable a la disponibilidad, entendiendo que se da a cabo cuando al transportista le falta material probatorio que debería tener si hubiese actuado con la diligencia profesional propia del sector de transporte. Esta última presunción no es aplicable en aquellos casos que escapan de la voluntad del porteador, por ejemplo se trata de un robo perpetrado con una eficacia extraordinaria que no ha dejado ninguna prueba susceptible de investigación.

De la misma forma, la flexibilización de la carga de la prueba exige se unos determinados «indicios verosímiles» o «elementos primarios» del dolo o falta equiparable, puesto que esta técnica se hace operatoria según criterios flexibles y no tasados, con soluciones no dogmáticas y ponderando las circunstancias concretas. Es decir, los indicios sirven para esclarecer el asunto dentro de un ámbito que responde a estudios casuísticos de tal manera que no se produzcan contradicciones, pero tampoco resoluciones universalmente aplicables a todo supuesto independientemente de las circunstancias. Así los indicios son: en primer lugar, que la mercancía desaparecida tenga un gran volumen o peso, o una forma singular debido al hecho evidente que es más costoso y por tanto improbable sustraer objetos con estas características; segundo, que se omitan las explicaciones sobre la desaparición de la mercancía a pesar de solicitudes reiteradas por los interesados, llegando al extremo de que este indicio por sí mismo, si es llevado al absoluto, puede suponer la existencia de dolo sin necesidad de más consideraciones; tercero, la pasividad probatoria del demandado, aun así no se establece una presunción de «actividad suficiente», sino que se estudia el «esfuerzo probatorio» valorado según los eventos acaecidos; cuarto, la deficiente organización empresarial del transportista (cuando se trata de ponderar el dolo o falta equivalente de los auxiliares), considerándola como tal si existen fallos estructurales que aumenten el riesgo de que los clientes sufran perjuicios, por ejemplo si el porteador es incapaz de señalar al empleado que fue involucrado en el extravío; quinto, se estudia la actuación del transportista después de la desaparición de la mercancía, debiendo investigar según los medios de los que dispone para intentar recuperar lo perdido, generalmente la pronta denuncia de los hechos ya es suficiente, aunque en el algunos supuestos se puede dilatar en el tiempo (hasta varios meses) sin generar sospecha de negligencia debido a la lógica del transporte internacional.

Por último, hay que especificar que algunos tribunales, por ejemplo los españoles, no se acaban de creer el término «flexibilización» y lo consideran una autentica inversión ed la carga de la prueba transfiriendo el *onus probandi* al transportista demandado con las consecuencias jurídicas que ello acarrea a efectos procesales aplicando las normas españolas⁵³.

⁵³ Cf. *Ibid.*, pp. 109-118

Jurisprudencia

Este precepto se ha tratado ampliamente en la jurisprudencia internacional por lo que cabe un análisis específico de las diferentes consideraciones que han aportado los diferentes tribunales de justicia al respecto.

La jurisprudencia francesa (sentencia del Tribunal de Apelación de Bordeaux, Sala segunda de 12 de diciembre de 2016,⁵⁴ entre otras) dispone que acorde la normativa nacional aplicable la falta equiparable al dolo requiere de la perfección simultánea de cuatro elementos: actuación deliberada, consciencia de la posibilidad de daño, aceptación temeraria de esta posibilidad y ausencia de razón válida de la conducta. Así, en la sentencia se presentaron los cuatro elementos: hubo actos deliberados, ya que el transportista se apropió del palé aún no identificado, colocado fuera de la zona de carga a la espera de una orden de entrega. Estaba consciente de la probabilidad del daño, mostrada en la falta de escaneado de la etiqueta y la ausencia de verificación previa de la identidad del destinatario, a pesar de las anomalías que afectaban al albarán de entrega que no se ajustaba a la lista de carga. Hubo aceptación temeraria de esta probabilidad al abstenerse de toda verificación susceptible no sólo de evitar el daño, sino también de preservar la trazabilidad de la mercancía, lo que equivale a buscar deliberadamente un riesgo. Por último, carecía de una razón válida, pues no se alegó ninguna razón que justifique la negligencia reiterada.

En España el dolo se entiende de acuerdo con el art. 62 LCTTM, esto es de manera amplia superando la comprensión tradicional de la conducta dolosa como acto dirigido directamente a causar un daño a otra persona e incluyendo el dolo eventual entendido como el daño ocasionado por la infracción de un deber jurídico de manera consciente sin necesidad de que haya intención de perjudicar (por todas, Sentencia del Tribunal Supremo, Sala de lo Civil de 10 de julio de 2015⁵⁵).

Acorde a la sentencia del Areópago (Tribunal Supremo de Grecia), Sala Civil I, Sección 1 de 18 de diciembre de 2012⁵⁶ se entiende acorde al derecho griego que a efectos del art. 29.1 del Convenio el dolo o falta equivalente se refiere, aparte de la concepción tradicional del dolo, a la omisión que implica una gran indiferencia y negligencia. En el caso concreto hacía referencia al hecho de tomar las medidas de mantenimiento adecuadas para evitar un accidente como es el incendio del vehículo y de la mercancía.

Para Italia, la sentencia del Tribunal de Apelación de Florencia de 22 de diciembre de 2011⁵⁷ (reproduciendo la doctrina del Corte di Cassazione) dispone que en el Derecho italiano la negligencia grave se debe considerar como dolo o falta equiparable a efectos del art. 29.1 del Convenio.

⁵⁴ Instituto de Derecho del Transporte Internacional. Base CMR. Jurisprudencia. [Sentencia]. <https://www.idit.fr/pdfjs/web/viewer.php?file=/documents/24454.pdf&q=>

⁵⁵ Sentencia 4267/2015. Consultada en CENDOJ. ECLI:ES:TS:2015:4267.

⁵⁶ Instituto de Derecho del Transporte Internacional. Base CMR. Jurisprudencia. [Ficha]. https://www.idit.fr/private/moteur_cmr/jurisprudence/fiche.php?id=41738

⁵⁷ Instituto de Derecho del Transporte Internacional. Base CMR. Jurisprudencia. [Ficha]. https://www.idit.fr/private/moteur_cmr/jurisprudence/fiche.php?id=41658

En el Derecho alemán el Tribunal Supremo Federal mediante sentencia del 6 de junio de 2007⁵⁸ interpreta que aparte de la definición clásica de dolo se debe añadir como falta equiparable en el derecho del transporte la imprudencia. Ésta se entiende como el incumplimiento muy grave de la obligación (característica objetiva) y consciencia de la posible producción de daños (característica subjetiva). Sin embargo, indica que se debe hacer estudio particular de cada caso, porque las medidas de salvaguarda exigidas se deben ponderar acorde a los riesgos inherentes de cada transporte concreto.

IV. Demora y desaparición

En este apartado se estudiará como se define en el Convenio una de las tres figuras jurídicas que objetivan la responsabilidad del transportista: la demora. Además, se estudiará cómo se resuelven los supuestos de pérdida y reaparición de las mercancías.

Así, el art. 19 define que existe demora de entrega en el supuesto en que la mercancía no haya sido entregada en el plazo convenido. Esto es se deja a la autonomía de la voluntad de las partes acordar un plazo para ejercer un servicio de transporte. Este criterio que toma el Convenio es idóneo, puesto que no procede a reglamentar una serie de casos definidos que en últimos términos no encajarían con la realidad del mercado sino que procede a dejar al criterio de las partes (y, si procede a los usos comerciales) para cada tipo de viaje, según la ruta, tonelaje, tipo de mercancía, entre otras consideraciones. De la misma manera, regula el supuesto en que las partes no hayan pactado un plazo, disponiendo que existirá demora cuando la duración efectiva del transporte rebase un límite temporal razonable que permitiría a un transportista diligente (en términos del derecho civil español se trataría de una diligencia profesional) de realizar un servicio de carga completa en condiciones normales según las circunstancias de cada caso, especialmente de cargas parciales. Este artículo se ha interpretado vastamente por la jurisprudencia, aun así es esclarecedora la sentencia del Tribunal de Apelación de Douai de 19 de enero de 2012⁵⁹ que recoge entre sus fundamentos jurídicos: primero, un contrato de transporte se rige por el CMR incluso cuando no medie carta de porte. Segundo, la obligación de entrega en plazo del transportista responde a una obligación de medios y no de resultados. Se considera que el transportista ha cumplido con lo exigido al comunicar su posición enviando correos electrónicos. Tercero, en el caso de que haya instrucciones del remitente de llegar en un plazo concreto dichas no producen los efectos propios de una carta de porte, ya que cumple otras funciones de garantía bilateral entre las partes contractuales, especialmente cuando se trata de un transporte con características particulares.

El art. 20 regula el supuesto de desaparición en casos de demora extremos. Así, el apartado primero regula que el sujeto que tenga el derecho de disposición sobre la mercancía puede asumir sin mediar prueba que las mercaderías están perdidas en el supuesto de que no le hayan sido entregadas en un plazo de 30 días contando desde el momento en que había acordado su entrega. En el caso de que no hubiese un plazo pactado el Convenio fija un plazo de 60 días desde que el transportista se hizo cargo de la mercancía. Este precepto se ha invocado en casos bastante particulares como el de la

⁵⁸ Instituto de Derecho del Transporte Internacional. Base CMR. Jurisprudencia. [Ficha]. https://www.idit.fr/private/moteur_cmr/jurisprudence/fiche.php?id=40969

⁵⁹ Instituto de Derecho del Transporte Internacional. Base CMR. Jurisprudencia. [Ficha]. https://www.idit.fr/private/moteur_cmr/jurisprudence/fiche.php?id=41490

sentencia del Tribunal Superior de Comercio de Ucrania del 14 de marzo de 2013⁶⁰ en donde entre las partes no existía un contrato de transporte, ya que este era nulo porque faltaban condiciones esenciales para su validez (entre otras, los procedimientos del pago del precio). Al no percibir el pago el transportista decidió retener las mercancías hasta cobrar lo que le corresponde. Pues el Tribunal falló que en este caso en el que no existe contrato de transporte es aplicable de la misma manera el Convenio de Ginebra y se interpretó que la retención constituyó una pérdida en virtud del art. 20.1 al no entregarse en el plazo regulado por el CMR, aduciendo que el transportista tenía la posibilidad de utilizar las acciones correspondientes en virtud del Convenio y en todo caso las previstos en la normativa de transporte ucraniana. Otra sentencia para este apartado es del Tribunal de Apelación de Colmar, Sala civil primera de 11 de julio de 2012⁶¹ la cual dispone acertadamente que en caso de pérdida de la mercancía no se puede alegar apropiación indebida de un tercero para eximirse de responsabilidad sin aportar información relativa a éste, mínimamente para la identificación. El hecho de no aportarla constituye una conducta reprochable del transportista sea por ineptitud total, sea por voluntad de ocultación. En ambos casos se trata de falta equiparable al dolo por lo que no cabe el límite de responsabilidad del art. 23.

Del mismo modo, el apartado segundo del art. 20 otorga al sujeto que tiene derecho sobre la mercancía la facultad de pedir por escrito que se le notifique si la mercancía reaparece en un periodo de 1 año desde el momento en que recibió la indemnización debida. El apartado tercero dispone cómo se debe proceder en los casos de reaparición. Cuando este supuesto se dé a cabo, el que tiene poder de disposición puede exigir en un plazo de 30 días su entrega pagando los gastos recogidos en la carta de porte y restituyendo la indemnización (deduciéndose en su caso los gastos comprendidos en dicha y reservando la cuantía que corresponde indemnizar por la mora en la entrega acorde a las reglas de los arts. 23 y 28 si procede). Por último, el Convenio regula el caso en que se produzca la reaparición posterior al plazo de un año desde el abono de la indemnización o si el destinatario no tiene interés en reclamar la mercancía. En estos supuestos el art. 20.4 resuelve a favor de la disposición de la mercancía por parte del transportista, haciendo una remisión al foro del Estado en que haya reaparecido la mercancía para resolver las cuestiones de su tratamiento. El Tribunal Supremo Federal de Alemania en sentencia de 25 de octubre de 2001⁶² indagó en la interpretación de este precepto. Así, cuando reaparece la mercancía considerada como perdida y se entrega al destinatario se puede considerar que el transportista obró de buena fe. Sin embargo no puede evitar pagar la indemnización al remitente el cual al enterarse de la pérdida procedió a ejercer la acción que por derecho le corresponde. Por ello, el transportista tiene la opción de transferir las mercaderías al destinatario como un contrato independiente entre él mismo y el destinatario de manera autónoma al contrato original de compraventa entre el remitente y el destinatario. Este último caso se presenta como solución al caso en que el remitente haya optado por la indemnización por la pérdida antes que la recuperación de las

⁶⁰ Instituto de Derecho del Transporte Internacional. Base CMR. Jurisprudencia. [Sentencia]. <https://www.idit.fr/pdfjs/web/viewer.php?file=/documents/41610.pdf&q=>

⁶¹ Instituto de Derecho del Transporte Internacional. Base CMR. Jurisprudencia. [Sentencia]. <https://www.idit.fr/pdfjs/web/viewer.php?file=/documents/23915.pdf&q=>

⁶² Instituto de Derecho del Transporte Internacional. Base CMR. Jurisprudencia. [Ficha]. https://www.idit.fr/private/moteur_cmr/jurisprudence/fiche.php?id=40352

mercancías enviadas (lo cual no constituye actuación de mala fe del remitente sino uso de un derecho legítimo que tiene en virtud del Convenio).

Por último, se debe hacer una mención de lo dispuesto en el art. 21 a efectos de estudio sistemático de las disposiciones del Convenio. Pues, resulta a primera vista un precepto enigmático debido a la traducción confusa al español accesible en el Boletín Oficial del Estado, ya que regula el supuesto en que no se produjo el «el cobro debido» por parte del transportista al destinatario lo cual genera un derecho de indemnización al remitente frente al transportista. La figura jurídica citada hace referencia al «cash in delivery», es decir que el transportista, en virtud de un pacto en el contrato de transporte debe recibir una cantidad en metálico del destinatario la cual debe entregar al remitente. Dicho precepto es obsoleto debido a las circunstancias tecnológicas y bancarias actuales, pues en la práctica todas las transacciones en virtud de un contrato de compraventa se producen vía transferencia bancaria. Aun así, hay que recordar que este instrumento jurídico fue hecho en el año 1956 y por lo tanto el momento de su creación respondía a otras circunstancias económicas y tecnológicas distintas a las actuales.

V. Ampliación del ámbito material aplicativo del Convenio: la responsabilidad extracontractual

El Convenio CMR, aparte de regular ampliamente los supuestos de responsabilidad a los que se ve sometido el transportista añade otra dimensión de complejidad con su art. 28. Así, dicho precepto en su primer apartado hace remisión a la ley del foro aplicable para determinar la naturaleza contractual o extracontractual de la responsabilidad para los tres tipos anteriormente estudiados. Determinada su naturaleza extracontractual, el apartado primero establece que el transportista podrá hacer valer las reglas del Convenio para determinar, limitar o excluir su responsabilidad. Esto es, las normas de determinación que se analizaron anteriormente y las de indemnización que se estudiarán a continuación se aplican tanto al ámbito contractual como al extracontractual, determinando dicho ámbito de la responsabilidad según las normas de conflicto del foro que corresponda, ejerciendo el Convenio el papel de norma material aplicable de aplicación preferente a las leyes internas de los Estados firmantes.

De manera similar el apartado segundo del art. 28 extiende esta misma facultad a las personas de las que responde el transportista en términos del art. 3 del Convenio («sus empleados y de todas las personas a cuyo servicio él recurra»), pero tiene una diferencia respecto el apartado anterior. Esto es, en este caso dicha condición es aplicable cuando estas personas son demandadas en juicio, mientras que el apartado primero que hace referencia al transportista es aplicable a cualquier reclamación de naturaleza extracontractual. Este precepto se matizó por la sentencia de la Queen's Bench Division del Reino Unido de 29 de octubre de 1992⁶³. Por tanto, se entendió que el art. 28 se aplica sólo para casos de pérdida, avería o retrasos causados en contextos de reclamación extracontractual dentro de la actividad de transporte. Es un ámbito muy limitado que impide un uso extensivo de este precepto. El caso que ocupa versa sobre una equivocación entre las distintas cisternas con productos químicos que provocó una pérdida importante al destinatario. Sin embargo, al ser un supuesto que extralimita lo expresamente previsto

⁶³ Instituto de Derecho del Transporte Internacional. Base CMR. Jurisprudencia. [Ficha]. https://www.idit.fr/private/moteur_cmr/jurisprudence/fiche.php?id=41058

en el art. 28 no se puede emplear para determinar la responsabilidad del transportista, por lo que se derivó al derecho británico. En esta sentencia la Queen's Bench Division también determinó que una cláusula de condiciones generales de contratación que permita hacer reclamaciones contra el transportista en este ámbito sería contraria al art. 41 y por tanto nula al derogar indirectamente el régimen de responsabilidad del Convenio.

VI. La indemnización. Criterios de fijación y límites.

Estudiados los supuestos de responsabilidad del transportista, la carga probatoria y las causas de exoneración procede hacer un análisis de los criterios de graduación de la responsabilidad a efectos de indemnizar los daños causados.

I. Indemnización del daño por pérdida

De esta manera, el primer apartado del art. 23 determina el criterio básico para determinar la cuantía indemnizatoria. Esto es, en caso de pérdida total o parcial la cantidad se computará según el valor de la mercancía en el tiempo y lugar en que el transportista se hizo cargo de ésta.

La jurisprudencia ha estudiado este precepto ampliamente. Así, la sentencia de la Corte de Casación de Bélgica de 18 de marzo de 2016⁶⁴ definió que aquello que pone fin al contrato es el acto jurídico simultáneo de entrega y recepción del transportista y destinatario. Sin embargo, la entrega se puede considerar hecha solamente cuando el transportista dispone de las mercaderías con el consentimiento del destinatario. Por ello, la entrega (incluso si es de buena fe) de las mercaderías a una persona distinta del destinatario se debe considerar como una pérdida, por lo es aplicable el art. 23 para determinar la responsabilidad por pérdida. Por otra parte, la sentencia de 18 de diciembre de 2015 del Tribunal Supremo de los Países Bajos⁶⁵ declaró que el transportista es responsable de los daños que ocurran *ex contrato*, siempre y cuando se demuestre que deriva del ejercicio del propio transporte. En cambio, no responde en virtud del Convenio por las multas aduaneras de las autoridades y de los costes del almacenamiento derivados de las retenciones. Estos asuntos se deben analizar acorde a la normativa nacional para esclarecer si corresponde ventilar responsabilidad. El Convenio de Ginebra prevé únicamente la responsabilidad por daños, pérdidas o retrasos en la entrega, aunque el art. 17 no es exhaustivo en estos términos. Tampoco se puede limitar la responsabilidad acorde al art. 23.3 CMR debido a que el Convenio no es aplicable para este tipo de responsabilidades en virtud del art. 17 ya que se han derivado al Derecho autónomo.

De la misma manera, la sentencia del Tribunal de Casación de Bélgica de 23 de enero de 2014⁶⁶ juzgó que el Convenio CMR sólo regula la responsabilidad del transportista por pérdida o avería de las mercancías transportadas y el retraso o demora en la entrega. La responsabilidad del transportista por otros daños, y más concretamente por los daños causados a bienes distintos de las mercancías transportadas, además de la indemnización

⁶⁴ Instituto de Derecho del Transporte Internacional. Base CMR. Jurisprudencia. [Sentencia]. <https://www.idit.fr/pdfjs/web/viewer.php?file=/documents/41801.pdf&q=>

⁶⁵ Instituto de Derecho del Transporte Internacional. Base CMR. Jurisprudencia. [Sentencia]. <https://www.idit.fr/pdfjs/web/viewer.php?file=/documents/41765.pdf&q=>

⁶⁶ Instituto de Derecho del Transporte Internacional. Base CMR. Jurisprudencia. [Ficha]. https://www.idit.fr/private/moteur_cmr/jurisprudence/fiche.php?id=41709

correspondiente se rigen por la legislación nacional aplicable (en el caso del Derecho belga).

El criterio del valor de la mercancía se ve sustanciado en el segundo apartado puesto que se enumeran tres criterios alternativos y jerárquicamente ordenados de tasación. En primer lugar, se determinará según la cotización en Bolsa. En caso de que no sea posible, según el precio corriente en el mercado. Si tampoco se puede con el anterior, según el valor corriente de unas mercancías de su misma naturaleza y calidad (es decir, se adopta un criterio de comparación por similitud). Es observable que la jerarquización de estos criterios responde a una cierta lógica, los primeros criterios suelen ser más simples de conocer, menos abstractos y más precisos que sus sucesores. Así, conocer el valor bursátil de una determinada mercancía permite conocer su evolución a lo largo del tiempo, además de tener una diferenciación territorial que permite graduar con mayor precisión. El valor de mercado es más complicado de determinar y además no permite una graduación precisa. El último criterio de similitud es subsidiario debido a su vaguedad, pues aunque permite fijar una cifra de indemnización, no cumple con la precisión que sería exigible para este tipo de operaciones. De esta manera analizó el precepto la sala tercera del Tribunal de Apelación de Lyon en sentencia de 16 de enero de 2014⁶⁷ estableciendo que las partes pueden pactar libremente cláusulas contractuales de valoración de los bienes. Sin embargo cuando se proceda a la valoración éstas serán sólo una opción más a las establecidas en el art. 23.2. Es decir el pacto entre las partes no deroga las disposiciones del Convenio sino que lo complementa.

Por ello, en el apartado tercero los redactores del Convenio fijaron un límite máximo de la cuantía indemnizatoria. Cabe destacar que dicho límite se modificó por el Protocolo de 5 de julio de 1978 tanto en su forma como en su contenido y añadió al art. 23 tres nuevos apartados (del séptimo al noveno) para sustanciar dicho cambio. Se fijó el límite a 8,33 unidades de cuenta por kilogramo de peso bruto del que haya carencia. Dicha unidad de cuenta referida se regula en el apartado séptimo y es el derecho especial de giro del Fondo Monetario Internacional⁶⁸ transformado a la moneda nacional del Estado del Tribunal que conozca del litigio teniendo en cuenta que se empleará como base el valor de la moneda en el momento en que se dicte la sentencia o la fecha que las partes acuerden según su autonomía de la voluntad. Además, el propio precepto incluye un matiz de diferenciación entre los Estados parte del FMI y aquellos que no lo son. Aquellos que forman parte aplicarán los criterios de evaluación monetaria del FMI para calcular la cuantía en moneda nacional. Aquellos que no forman parte aplicarán las técnicas de cálculo que el ordenamiento del propio Estado disponga. Sin embargo, el apartado octavo recoge la

⁶⁷ Instituto de Derecho del Transporte Internacional. Base CMR. Jurisprudencia. [Ficha].

https://www.idit.fr/_private/moteur_cmr/jurisprudence/fiche.php?id=41640

⁶⁸ Los Derechos Especiales de Giro (DEG) actúan como un activo de reserva global. Aunque no son una moneda, su valor deriva de una canasta de cinco monedas: el dólar estadounidense, el euro, el renminbi chino, el yen japonés y la libra esterlina. El valor de los DEG en relación con el dólar estadounidense se calcula diariamente en función de las tasas de cambio observadas alrededor del mediodía en Londres y se publica en la página web del FMI. Dicha institución hace revisiones de la composición de la canasta de DEG cada cinco años, o más a menudo si es necesario, para garantizar que refleje la relevancia relativa de cada moneda en los sistemas comerciales y financieros globales. Las cantidades se mantienen constantes durante los cinco años del período de valoración de los DEG, pero las ponderaciones de las monedas de la canasta varían con las tasas de cambio entre ellas. Así, a fecha de 15 de enero de 2024 el tipo de cambio es 1 DEG por 1,21983 euros.

Fuente: <https://www.imf.org/es/About/Factsheets/Sheets/2023/special-drawing-rights-sdr>

posibilidad para aquellos Estados que no forman parte del FMI y cuya legislación interna no permite cumplir con lo dispuesto en el apartado anterior declarar que el límite de responsabilidad aplicable en su territorio se fija en 25 unidades monetarias entendidas como $\frac{10}{31}$ partes de gramo de oro con ley de 900 milésimas de fino. Además, siguiendo el criterio del último párrafo del apartado 7 será el propio Estado el que fije el criterio de conversión en moneda nacional. Sin embargo, para evitar la existencia de disparidad de valoraciones y desincentivar el *fórum shopping* para maximizar las cuantías de indemnización se establece en el apartado noveno del art. 23 que las transformaciones en moneda nacional de los apartados 7 y 8 deberán expresar tanto como sea posible el valor real de la misma manera que el indicado como unidad de cuenta en el párrafo tercero. Dichos Estados además se obligan a comunicar al secretario general de la Organización de las Naciones Unidas cualquier cambio de criterio de cálculo que pueda estar referido a los apartados 7 y 8 del art. 23 del Convenio.

El Convenio plantea un amplio sistema de limitación de responsabilidad con sus restricciones y excepciones respectivas. En un principio se podría plantear que semejante régimen es injusto puesto que se enfrenta directamente con el principio civil de resarcimiento completo de los daños causados, dejando así la puerta abierta para que determinadas personas sufran agravios sin ser compensadas. Esto tiene su causa de ser y es que obedece al hecho de que en el transporte internacional se asume un alto riesgo para ejercer la actividad propia del sector. La viabilidad de las empresas y de los pequeños transportistas depende de que tengan una cobertura sólida ante las situaciones imprevisibles de su actividad, descontando de los seguros obligatorios que deben contratar. La realidad es que el mercado depende del transporte, pero para poder ejercer el servicio se deben asumir unos riesgos desproporcionados para las potenciales ganancias. Por lo tanto, lo que han pretendido los redactores del Convenio es equilibrar esta situación de tal manera que no se desincentive la participación en el mercado ni tampoco se permita un perjuicio desmedido para los agraviados⁶⁹.

II. Indemnización del daño por demora en la entrega

Visto el criterio de graduación de la cuantía de indemnización y las diferentes problemáticas que presenta tanto a nivel de cálculo del valor en sí como de su expresión en unidad de cuenta determinada y relativamente homogénea para los Estados firmantes, se deben tener en cuenta las obligaciones de pago accesorias más allá de la indemnización. Así, el apartado cuarto del art. 23 dispone que en el supuesto de pérdida total se deben reembolsar el precio del transporte, los derechos de aduana y los demás gastos en que se haya incurrido a causa del acto de transporte de la mercancía. Seguidamente, en el caso de pérdida parcial se deberá indemnizar a prorrata según la proporción del total que se halla en dicha situación. Dicho precepto además dispone que para la responsabilidad derivada de pérdida no procede el abono de daños y perjuicios.

Sin embargo, el transportista también debe indemnizar los casos de demora en la entrega de la mercancía (art. 23.5). En este caso el criterio aplicable es distinto al de los anteriores

⁶⁹ Vid. Serra Rodríguez, A.: Cláusulas abusivas en la contratación. En especial las cláusulas limitativas de la responsabilidad, Aranzadi-Thomson, Cizur Menor, 2002, 2ª edición, pág. 108 citado desde Llácer Matacás, M. R., “El asunto Chronopost: cláusulas limitativas de responsabilidad contractual y servicio de transporte. Análisis comparativo de Derecho español y francés”, *Anuario da Facultade de Dereito da Universidade da Coruña*, 2008, n.º 12, pp. 565-581, p. 570. <https://ruc.udc.es/dspace/handle/2183/7441>

apartados, puesto que el que tiene el derecho sobre la mercancía debe acreditar haber sufrido perjuicios por la mora en cuyo caso el transportista deberá indemnizarlo mediante el abono de daños y perjuicios, pero estableciendo como límite de la suma el precio de transporte.

Así, la sentencia del Tribunal de Casación de Francia, Sala comercial de 9 de mayo de 2018⁷⁰ dispuso que acorde a la legislación francesa no pedir instrucciones o retrasarse en la entrega no constituye causa para apreciar dolo o falta equiparable. Sin embargo, tampoco caben cláusulas que exoneren completamente de responsabilidad al transportista al ser contrario al art. 23.5 y 41 del Convenio de Ginebra (CMR).

Otra sentencia francesa del Tribunal de Casación que expande la materia de la demora es la de 30 de octubre de 2012⁷¹ donde el Tribunal consideró que los gastos bancarios de renovación o ampliación de una tarjeta bancaria con ocasión del retraso constituían perjuicio indemnizable, incluso cuando los gastos no se produjeron con relación al transporte de mercaderías. Esta interpretación entiende de manera amplia “con ocasión” del apartado 4 por lo que supone un problema de interpretación uniforme al dotar este apartado de más dimensiones que las expresamente previstas. Además, haciendo una interpretación teleológica del precepto se concluye que semejantes partidas no deben tener lugar dentro del reembolso que debe hacer el transportista en concepto de indemnización, especialmente cuando expresamente se prohíbe el abono de daños y perjuicios.

Por otra parte, en Derecho alemán entre otras sentencias se puede destacar la del Tribunal de Apelación de Düsseldorf de 3 de julio de 2007⁷² que estudia la posibilidad de que el Convenio remita al derecho autónomo alemán para casos de compensación de créditos entre el transportista y el destinatario. El Tribunal deniega la posibilidad de compensación de créditos entre los gastos incurridos por el transportista para la devolución de las mercancías en el lugar de origen por el rechazo del destinatario y la indemnización que le corresponde a este último por la demora en la entrega en virtud del art. 23.5. El Tribunal tuvo buen criterio al fallar de esta manera, puesto que en caso contrario abriría paso a una interpretación uniforme de los preceptos del Convenio que supongan la capacidad de las partes contractuales de pactar compensaciones según las diversas acciones que les otorga el Convenio haciendo así un uso impropio de éstas si atendemos a su finalidad original de garantizar las posiciones jurídicamente equitativas de las partes y de resarcimiento de los perjuicios causados.

III. Indemnización del daño por avería

Vistos los supuestos de resarcimiento de los daños por responsabilidad derivada de pérdida o mora en la entrega, procede examinar el caso de las averías. El art. 25 en su primer apartado asigna el criterio indemnizatorio en el abono de la suma de la depreciación calculada acorde al valor de la mercancía remitiendo a la definición del art. 23.1. Además, señala que se deben restituir el precio del transporte, los derechos de

⁷⁰ Instituto de Derecho del Transporte Internacional. Base CMR. Jurisprudencia. [Sentencia]. <https://www.idit.fr/pdfs/web/viewer.php?file=/documents/24641.pdf&q=>

⁷¹ Instituto de Derecho del Transporte Internacional. Base CMR. Jurisprudencia. [Sentencia]. <https://www.idit.fr/pdfs/web/viewer.php?file=/documents/41510.pdf&q=>

⁷² Instituto de Derecho del Transporte Internacional. Base CMR. Jurisprudencia. [Ficha]. https://www.idit.fr/private/moteur_cmr/jurisprudence/fiche.php?id=41259

aduanas y otros gastos en que se incurrió a propósito de ejercer el servicio mediante una remisión al art. 23.4 incluyendo además una aplicación análoga del resarcimiento de la parte prorrateada en caso de avería parcial o completa (si es dicha es total). Así se comprende si se hace una interpretación sistemática del apartado segundo del precepto al establecer un límite de la indemnización igual a la suma de la pérdida total si se demuestra que el conjunto de lo expedido se ve depreciado por causa de la avería e igual a la suma de la parte proporcional que correspondiera por la fracción afectada por la avería.

En este sentido, la sentencia del Tribunal de Comercio de Amberes de 17 de diciembre de 1999⁷³ matiza que en aplicación del art. 25 a efectos de resarcimiento de los daños no cabe un pacto en que un agente se declare a sí mismo solamente como transitario (agente de transporte) subcontratando el transporte a un transportista efectivo. El tribunal de Comercio de Amberes con buen criterio calificó al demandante como transportista contractual y no como transitario (el remitente en este caso es a la vez destinatario, porque se trata de un transporte multimodal desde Canadá). La parte que interesa concierne solamente el transporte por carretera de Amberes a Brujas). Así, el Tribunal falló que el demandante siendo transportista contractual debe responder solidariamente de los daños con el transportista efectivo.

IV. Intereses de la indemnización

Examinados los casos en que procede indemnización, es procedente estudiar los intereses abonables según lo que establece el Convenio. El art. 27 otorga la facultad de exigir un 5% de interés anual al sujeto que tiene el derecho de disposición sobre la mercancía como obligación accesoria al pago de la indemnización. Asimismo dicho recargo porcentual se podrá aplicar desde el día en que se dirija la reclamación escrita al transportista. En ausencia de la anterior, el interés se empezará a aplicar desde el momento de la presentación de la demanda judicial.

En este apartado es importante revisar de nuevo la sentencia de 7 de abril de 2016⁷⁴ del Tribunal Supremo español el cual sentó jurisprudencia en el caso de subrogación de aseguradoras en la posición de aquel que tiene el derecho de disposición sobre las mercaderías (remitente o destinatario) cuando corresponde indemnización e intereses. En este caso, al aplicarse la normativa española (Ley de Contrato de Seguro) a pesar de la subrogación (toma de la posición jurídica con todos los efectos jurídicos) la propia Ley impide el cobro de intereses en virtud del art. 27 del Convenio. Ello se debe a que el art. 43 LCS estipula que la subrogación alcanza hasta el «límite de la indemnización satisfecha». Esto es coherente acorde a una interpretación uniforme, ya que el propio art. 27 está pensado para el cobro de intereses por parte de los sujetos que tienen derecho de disposición sobre las mercaderías. Esta interpretación restrictiva de la subrogación ahorra posteriores problemas interpretativos de esta figura jurídica propia del Convenio de CMR a efectos de reclamación de intereses de las indemnizaciones.

En otro orden de cosas, el Tribunal Supremo de Austria en sentencia de 30 de mayo de 2012⁷⁵ interpretó que el art. 27 es un derecho imperativo por lo que no se puede renunciar

⁷³ Instituto de Derecho del Transporte Internacional. Base CMR. Jurisprudencia. [Ficha].

https://www.idit.fr/private/moteur_cmr/jurisprudence/fiche.php?id=40513

⁷⁴ Sentencia 3118/2016. Consultada en CENDOJ. ECLI:ES:TS:2016:3118.

⁷⁵ Instituto de Derecho del Transporte Internacional. Base CMR. Jurisprudencia. [Sentencia].

<https://www.idit.fr/pdfs/web/viewer.php?file=/documents/41630.pdf&q=>

al tipo de interés del 5% anual. Ninguna norma de derecho nacional puede dar lugar a intereses diferentes. No obstante, cabe discutir este hecho ya que la interpretación textual de los idiomas oficiales del Convenio lleva a la idea de que es un derecho del demandante más que una imposición imperativa. Así, en inglés dice «shall be entitled to» (será el titular de) y en francés «peut demander» (podrá demandar) con énfasis en que dice «podrá» y no «deberá». Si se estudia así, entonces el reclamante dispone del título jurídico que le otorga el Convenio libremente sea para exigir intereses sea para renunciar su cobro.

Para finalizar, el apartado segundo del art. 27 recoge una consideración sobre la unidad de cuenta en que se deberán abonar los intereses. Así, se establece una regla en virtud de la cual si los componentes que sirven de base para hacer el cálculo de la indemnización no están expresados en la moneda oficial del Estado en que se reclama el pago, la transformación se debe realizar de acuerdo con el valor de la moneda del lugar y el día del pago de los intereses. Por lo tanto el criterio jurídico aplicado, a efectos prácticos, obliga al pagador de la indemnización sufrir los riesgos cambiarios y la depreciación monetaria a causa de la inflación, salvando las distancias entre cada moneda y economía de los diferentes Estados. No obstante, no es un criterio arbitrario, puesto que responde a una lógica de indemnizar el tiempo de espera del que tiene el derecho a cobrar la indemnización imponiendo las cargas al deudor que ha resultado culpable en virtud de una resolución judicial. También es cierto que puede resultar un perjuicio adicional para los transportistas en el momento de planificar su defensa en los tribunales, ya que es un incentivo para resolver los conflictos extrajudicialmente para evadir los tiempos de espera de la justicia que, a la postre, incrementan la cuantía de intereses acumulados sobre la cuantía indemnizatoria.

VII. La indemnización. Consideraciones especiales respecto a la limitación de la cuantía

Observados los criterios de fijación y límites de la indemnización se deben analizar dos casos especiales en que se permite rebasar la cuantía indemnizatoria sin que hayan mediado excepciones a las reglas del propio Convenio ni tampoco dolo o falta equiparable a éste en virtud del art. 29. Así, estos dos supuestos son la declaración de valor superior al dispuesto en el art. 23.3 y la declaración de interés especial.

Ambas declaraciones tienen la característica de permitir una cuantía de indemnización superior a la convencionalmente fijada. Por ello, el apartado sexto del art. 23 sirve como presupuesto habilitante para su uso y como límite a la autonomía de la voluntad de las partes. Lo que manda este precepto es que la única manera de cobrar indemnizaciones de cuantía superior al límite del apartado tercero es mediante la aplicación las técnicas o figuras jurídicas de los arts. 24 y 26 sin posibilidad de pactar cualesquiera otros modos de derogar el límite del art. 23.3. En caso contrario, dicho pacto se consideraría nulo de pleno derecho (sin efecto alguno) en aplicación del art. 41.1.

I. La declaración de valor superior al establecido en el Convenio

El art. 24 del Convenio faculta al remitente declarar en la carta de porte, a cambio de pagar una sobreprima convenida entre las partes, un valor de la mercancía superior a las 8,33 unidades de derechos especiales de giro del FMI establecidos en el apartado 3 del art. 23. En dicho supuesto la cuantía fijada en la carta de porte sustituye el límite fijado.

De esta manera, queda patente que el propio Convenio mediante este artículo 24 permite a las partes pactar en contra de una disposición en virtud de su autonomía de la voluntad mediante el uso de la técnica jurídica expuesta con anterioridad dentro del propio instrumento. De hecho, es una ampliación de la autonomía conflictual de las partes del contrato de transporte que constituye la capacidad de utilizar un instrumento jurídico a cambio de un precio pactado (la sobreprima), puesto que les permite elegir el criterio aplicable en lo que respecta a la fijación de la cuantía indemnizatoria en supuestos de responsabilidad.

En la sentencia del Tribunal Supremo Federal de Alemania de 13 de junio de 2012⁷⁶ este precepto se ha matizado al disponer que no es necesario informar al transportista del valor «inusualmente elevado» de las mercancías antes o en el momento de la celebración del contrato. Lo exigible acorde a las reglas de la buena fe es comunicarlo con tiempo suficiente para que el transportista pueda decidir si aceptar el transporte y, en caso afirmativo, si tiene la capacidad de adoptar las medidas especiales de seguridad.

Por otro lado, es interesante revisar la sentencia del Tribunal Supremo de España de 10 de agosto de 2003⁷⁷ que trata sobre el robo de unas mercaderías declaradas con valor elevado mientras el transportista estaba alejado del vehículo. El tiempo que el transportista había dejado el vehículo sin vigilancia fue de hora y media. La sentencia analiza varias cuestiones. Primero, declara que el tiempo en que el vehículo estuvo sin vigilancia fue excesivo y lo dejó sin protección efectiva por lo que se aprecia falta de diligencia suficiente. Por las demás medidas de seguridad se evaluó que hubo una diligencia ordinaria por parte del transportista, insuficiente en este caso ya que la circunstancia podría haberse evitado si se tuviese una diligencia cualificada. Segundo, se cuestionó que fuese exigible esta diligencia cualificada debido a que el valor elevado de las mercaderías no constaba en la carta de porte. Sin embargo, el Alto Tribunal entendió cumplida la exigencia de declaración del art. 23.6 con la mención de que hay documentos adjuntos en la carta de porte y éstos son las facturas en donde conste el valor de la mercadería transportada. Esta resolución aunque no tiene faltas técnicas adolece de no considerar las circunstancias reales de un servicio de transporte. La hora y media de ausencia del transportista dentro del sector puede considerarse normal, especialmente si había aparcado el vehículo en una zona específica y, en principio, vigilada. Esta ausencia puede deberse a que el conductor tuvo su descanso legal y eligió tomarlo fuera del vehículo, una circunstancia humana comprensible y que no debería constituir una falta de diligencia, ya que no incumplía un deber jurídico ni infringía una disposición normativa. En cuanto a la segunda cuestión, no se puede alegar nada en cuanto a la validez de la cláusula de declaración de valor, sin embargo fundar la falta de diligencia del transportista en base a una circunstancia que desconocía o no consideraba resulta inoportuno cuando se analiza con las reglas de la sana crítica.

⁷⁶ Instituto de Derecho del Transporte Internacional. Base CMR. Jurisprudencia. [Sentencia].

<https://www.idit.fr/pdfs/web/viewer.php?file=/documents/41746.pdf&q=>

⁷⁷ Sentencia 918/2003. Consultada en Aranzadi: https://insignis-aranzadidigital-es.eu1.proxy.openathens.net/maf/app/document?redirect=true&srguid=i0ad82d9a0000018f6d84f4d0dbfbf4e0&marginal=RJ20037383&docguid=177535790faca11dbb8e7010000000000&ds=ARZ_LEGIS_CS&infotype=arz_juris;&spos=1&epos=1&td=1&predefinedRelationshipsType=documentRetrieval&fromTemplate=&suggestScreen=&&selectedNodeName=&selec_mod=false&displayName=

II. La declaración de interés especial

La otra figura jurídica que merece ser considerada es la declaración de interés especial en la entrega de la mercancía. Igual que en el caso anterior, es una facultad que tiene el remitente de incluir dicha consideración a la carta de porte como un suplemento del precio de transporte pagando una sobreprima convenida entre las partes.

Este interés especial en la entrega, regulado en el art. 26, se sustancia en desplegar sus efectos en todos los supuestos de responsabilidad estudiados en este capítulo. Así, permite al remitente reclamar una indemnización igual al daño accesorio, el cual deberá ser debidamente probado, en virtud del suplemento por interés especial consignado en la carta de porte. Esta indemnización complementaria es aplicable sin sustituir los derechos dispuestos en los arts. 23 (valor de la mercancía), 24 (declaración de valor superior) y 25 (depreciación por avería), sino complementándolos, incrementando la cuantía indemnizatoria total más allá de lo previsto en el art. 23.3. Es una técnica jurídica que permite generar un derecho accesorio a las demás figuras recogidas en el Convenio sin perjuicio de los posteriores intereses devengados en virtud del art. 27 en caso de sentencia judicial que declare la procedencia de la indemnización.

Capítulo 3. Reclamación y ejercicio de acciones

I. Reglas para reclamaciones de pérdidas o averías

El art. 30 del Convenio CMR regula las diferentes reclamaciones que se podrán ejercer acorde al Convenio en respuesta a los diferentes supuestos de responsabilidad, estudiados en apartados anteriores.

Así, el apartado primero regula el caso general disponiendo una presunción jurídica. Dicha consiste que si se da alguno de los supuestos que se verán a continuación se entenderá que el destinatario recibió la mercancía en el estado y condiciones que se indican en la carta de porte. Los supuestos para que se dé a cabo dicha presunción son: primero, que el destinatario manifieste su protesta sin haber revisado el estado de las mercancías en el momento de recibirlas; segundo, que no haya presentado reservas en el momento de la recepción cuando existen pérdidas o averías manifiestas; tercero, que no presente alegaciones en el plazo de los siete días posteriores a la entrega, descontando domingos y festivos. Asimismo, dichas reservas o alegaciones deben contener una explicación general de la naturaleza de la pérdida o avería. Además, en el caso de pérdidas o averías no manifiestas el Convenio establece una exigencia formal, es decir que se presenten las reservas y alegaciones de manera escrita. La presunción establecida en este precepto admite prueba en contra. La interpretación jurisprudencial del art. 30.1 (entre otras, sentencia del Tribunal de Casación de Francia, Sala comercial de 26 de octubre de 1999⁷⁸) para la formulación escrita de las reservas relativas a los daños no aparentes es estricta, pues exige que el escrito se remita directamente al transportista y no al agente de transporte, transitario o comisionista. Si no se efectúa correctamente se entiende que la mercancía fue recibida en el estado descrito en la carta de porte. Asimismo, como la

⁷⁸ Instituto de Derecho del Transporte Internacional. Base CMR. Jurisprudencia. [Ficha]. https://www.idit.fr/private/moteur_cmr/jurisprudence/fiche.php?id=40731

aseguradora de las mercaderías no dispone de medios para probar la existencia de daños en las mercaderías se mantiene la presunción de la entrega conforme la carta de porte.

Una vez se ha presentado la alegación, sea por escrito sea de otra forma, el apartado segundo recoge que una vez que el estado de la mercancía se haya verificado contradictoriamente (estableciendo implícitamente la obligación de las partes de ejercer dicha comprobación, aunque sin exigir ninguna característica formal, como por ejemplo que se haga mediante un peritaje, ni tampoco remitiendo al derecho del lugar de la reclamación para que resuelva cuál debe ser la forma de ejercerla) tanto por el destinatario como por el transportista no cabrá prueba en contra excepto en los supuestos de pérdidas o averías no claras, siempre y cuando se le haya remitido al transportista escrito de reclamación en un plazo de siete días desde la constatación sin contar los domingos y festivos.

II. Reglas para reclamaciones de demora en la entrega

El apartado tercero del art. 30 establece que procederá indemnización por demora únicamente en el caso en que se hayan presentado reservas por escrito en el plazo de 21 días desde la entrega de la mercancía al destinatario (puesta a disposición). En este caso no se establece expresamente que se deban descontar los domingos y festivos, por lo que se entiende que se trata de veintiún días naturales. Para este apartado es interesante mencionar la sentencia del Tribunal Supremo de Austria de 19 de septiembre de 2002⁷⁹ en la cual establece criterio jurisprudencial uniforme en la interpretación del art. 30.3. Primero, dispone que el mero hecho de que el transportista presente las mercancías al destinatario para su entrega (y no el acto de la entrega propiamente dicha) equivale a ponerlas en disposición del destinatario. Segundo, debido a ello el plazo de 21 días empieza a contar desde este momento incluso si el destinatario ha rechazado la entrega. Esto además no tiene excepciones como la del caso estudiado (la fecha de entrega estaba fijada contractualmente). Tercero, es suficiente para la reserva del art. 30.3 que se haga mención del retraso en la entrega y que ésta ha supuesto un perjuicio sin necesidad de cuantificar con precisión los daños para que el transportista se pueda considerar informado de los hechos y de su posible responsabilidad.

El siguiente apartado del artículo recoge que no se deben contar dentro del plazo el día de la entrega o, si procede, el de contestación, es decir los *dies a quo* a contar empiezan al día siguiente del envío de la reclamación⁸⁰.

Por último, el apartado quinto establece una regla que se puede entender como una cláusula de buena fe entre las partes. Así, dispone que el destinatario y el porteador deberán darse mutuamente cualesquiera facilidades razonables en lo que concierne a las contestaciones y verificaciones necesarias. La vaguedad de este precepto es absoluta, pues se trata de una redacción que hace entender que se trata de un imperativo, pero no

⁷⁹ Instituto de Derecho del Transporte Internacional. Base CMR. Jurisprudencia. [Ficha].

https://www.idit.fr/private/moteur_cmr/jurisprudence/fiche.php?id=40592

⁸⁰ Vid. Tincani, C., The Period of Limitation, *Contract for the International Carriage of Goods by Road*, Cham, Springer International Publishing, 2022, pp. 289-312, p. 289-290. https://doi.org/10.1007/978-3-031-08487-4_1

se procede al desglose de, mínimamente, las clases de facilidades que permitirían entender que se cumplió con la exigencia. Además, tampoco se recoge consideración alguna sobre las consecuencias jurídicas en caso de incumplimiento de esta carga normativa.

III. La prescripción de las acciones

I. Plazos

La prescripción dentro del Convenio es controversial al tratarse de una figura propia del sistema civil continental e impropia para el *common law*, pues se está estudiando un instrumento jurídico internacional aplicable a una pluralidad de ordenamientos jurídicos. Así, en los sistemas de *common law* el concepto fue llevado como «period of limitation» postulando una naturaleza procesal debatible. En cambio, en los sistemas continentales (español, francés, alemán, italiano, etc.) la prescripción consiste en extinguir el derecho subjetivo de la acción (constituyendo una excepción en derecho procesal), figura de difícil interpretación en los sistemas legales anglosajones⁸¹.

De esta forma, la regla general de la prescripción establecida en el art. 32.1 es que las acciones recogidas en el Convenio prescriben al año desde que se pudieron interponer. La primera excepción, regulada en el mismo apartado, es el caso de dolo o falta equivalente al dolo (entendido como presupuesto de hecho acorde a la Ley del foro escogido) en cuyo caso la acción prescribe a los tres años desde el momento en que se pudo interponer.

El art. 32.1 se puede entender como aplicable para la globalidad de las acciones sean contrarias o favorables al porteador, incluyendo las relativas a subtransportistas recogidas en el Convenio. Pero además se entiende que se ajusta a los casos de responsabilidad extracontractual (art. 28) si se trata de reclamaciones contra el transportista relativas a pérdidas o averías, siempre y cuando los actores no sean terceros ajenos al contrato de transporte (en aplicación del art. 1 del Convenio). En el derecho alemán además se ha interpretado que el art. 32.1 es de aplicación para las reclamaciones que pretendan recuperar los gastos pagados en exceso⁸².

Por otro lado, la diferencia del plazo de prescripción regulado para los supuestos de dolo o falta equivalente de 3 años respecto a la regla general es difícil de comprender, pues se distingue del criterio adoptado en el art. 29 (la exclusión del régimen de limitación de responsabilidad) el cual aportaba una cierta seguridad con respecto a la penalización de los actos dolosos. En seguimiento de este mismo criterio se debe garantizar una mayor garantía para la compensación total ante el acto reprochable de perjuicio intencionado estableciendo una regulación más consecuente con la intención de subsanar el daño causado. Además, el art. 32.1 no contiene mención para los supuestos de dolo o falta equivalente de empleados y otros ayudantes, lo cual genera controversia que lleva a una parte de la doctrina a afirmar que el plazo de prescripción extendido no es aplicable. Aun así, acudiendo al principio general de la responsabilidad del transportista del art. 3 del Convenio que establece que éste responderá por sus actos, de sus empleados y de las

⁸¹ Cf. *Ibid.*, op. cit., pp. 289-290.

⁸² *Vid. Ibidem*, pp. 291-293.

personas cuyos servicios utilice se debe entender que el plazo extendido también se debe aplicar a estos agentes con de mantener una consistencia aplicativa del Convenio, puesto que este precepto incita entender la actividad como un conjunto y no como agentes independientes por separado.

De hecho, el argumento que se aporta en este caso es el de compañías establecidas con un número considerable de empleados en cuyo caso el empresario nunca respondería por actos dolosos o faltas equivalentes puesto que sería impensable que éste se encargue de un solo servicio de transporte, mientras que la actuación de los empleados y asistentes en todo caso sería inevitable y razonable, puesto que lo contrario sería de una demostración casi imposible⁸³.

Ahora bien, para los diferentes tipos de responsabilidad el plazo de prescripción inicia desde diferentes momentos en el tiempo. De esta manera «la prescripción corre» desde tres momentos diferentes. Primero, en el caso de pérdida parcial la prescripción empezará desde el día de la entrega (art. 32.1.a)). Segundo, para pérdida total hay dos supuestos: uno, a partir de treinta días después de la terminación del plazo pactado; dos, en ausencia de acuerdo, a los sesenta días desde que el transportista se hizo cargo de las mercaderías (art. 32.1.b)). Tercero, para el resto de los supuestos desde que hayan transcurrido tres meses de la terminación del contrato de transporte, descontando el día considerado como punto de partida, esto es, el día siguiente después de haber pasado los tres meses (art. 32.1.c)).

El criterio de separación en tres momentos diferentes supone una mayor complejidad de interpretación del Convenio, ya que normalmente suelen operar dos reglas en un mismo procedimiento. Un ejemplo sería el caso de la sentencia del Tribunal de Apelación Düsseldorf de 23 de noviembre de 1989 en que al recuperar la mercancía no se trataba de una pérdida definitiva, calificando por tanto el caso como demora en la entrega con la correspondiente aplicación del apartado primero a) en vez del b) del art. 32. Resulta en un argumento poco convincente, porque se trata de un caso de una pérdida total presumida que lleva necesariamente a la aplicación del art. 20.3, con lo cual la prescripción debería haber iniciado después de la pérdida. En cuanto al supuesto de pérdida total del art. 32.1.b) también incluiría, según una parte de la doctrina, los supuestos de pérdida económica. Se trata de una consideración imprecisa, pues en este caso se incurriría en responsabilidad por avería y no por pérdida, lo cual impide que a efectos de prescripción se tenga una consideración distinta. A la postre es indiferente que la mercancía llegue dañada o totalmente destruida a destino, puesto que el remitente puede tomar acción con relativa inmediatez (alineándose con el criterio del art. 30.1), con lo cual el art. 32.1.b) se debería entender únicamente para las pérdidas parciales, excluyendo las averías (o pérdidas económicas) para una interpretación congruente. En cuanto al art. 32.1.c), al interpretar los demás supuestos de manera restrictiva, es necesario aplicar el mismo criterio que *supra* y entender que a pesar de recoger todo el resto de los casos se trata sólo de aquellos que están regulados por el Convenio, excluyendo por ejemplo acciones de enriquecimiento injusto al no estar expresamente previstas en el cuerpo legal. Por ende,

⁸³ *Vid. Ibidem*, pp. 294-295.

doctrinalmente también se ha debatido que descontar el día en que empieza a contar la prescripción del cómputo es aplicable a los tres momentos distintos del Convenio y no exclusivamente al apartado c)⁸⁴.

Otras resoluciones que han estudiado el primer apartado del art. 32 son la sentencia del Tribunal de Apelación de Amberes de 1 de febrero de 2017⁸⁵ la cual dispuso que el régimen de prescripción del Convenio CMR no se aplica únicamente a la acción del cargador contra el transportista principal, sino también a las acciones (o recursos) del transportista principal contra el transportista subcontratado. Además, en casos como estos no son aplicables las normas de prescripción de los derechos autónomos fallando, por tanto, a favor de la interpretación uniforme del régimen de prescripción del Convenio. De la misma manera, la sentencia del Tribunal de Casación de Bélgica de 12 de mayo de 2016⁸⁶ recogió que una reclamación por escrito presentada antes del inicio del plazo de prescripción la suspende a partir del momento en que comienza a correr el plazo del art. 32 sin necesidad de una nueva reclamación escrita. Otra resolución interesante es la sentencia de la Corte Constitucional de la República Checa de 19 de abril de 2001⁸⁷ que matiza la extensión material del art. 32.1, pues éste sólo hace referencia a las acciones que pueden dar lugar a un transporte expresamente regulado por el Convenio. El CMR no dice nada al respecto del plazo de pago del servicio de transporte por lo que el plazo de prescripción aplicable es del Derecho autónomo que corresponda (en el caso fue el del código de comercio checo que establecía 4 años para ejercer la acción).

Por último, la acción de repetición del transportista contra su empleado o un agente que haya realizado una actividad necesaria para la ejecución del contrato de transporte (en este caso, una acción de garantía o administrativa) está sujeta al plazo de prescripción del artículo 32, siempre que la actividad accesoria del empleado o agente esté estrechamente vinculada a la ejecución del contrato de transporte (sentencia del Tribunal de Apelación de Amberes, Sala cuarta de 3 de marzo de 2014⁸⁸).

II. Suspensión

El apartado segundo del art. 32 regula que la prescripción se considerará suspendida⁸⁹ mediante reclamación escrita desde el momento de la presentación. Seguirá en este estado

⁸⁴ Cf. *Ibidem*, pp. 296-301.

⁸⁵ Instituto de Derecho del Transporte Internacional. Base CMR. Jurisprudencia. [Ficha].

https://www.idit.fr/_private/moteur_cmr/jurisprudence/fiche.php?id=41838

⁸⁶ Instituto de Derecho del Transporte Internacional. Base CMR. Jurisprudencia. [Sentencia].

<https://www.idit.fr/pdfjs/web/viewer.php?file=/documents/41803.pdf&q=>

⁸⁷ Instituto de Derecho del Transporte Internacional. Base CMR. Jurisprudencia. [Sentencia].

https://www.idit.fr/pdfjs/web/viewer.php?file=https://www.idit.fr/documents/22094.pdf&doc_type=jurisprudence_cmr&doc_id=42193&q=

⁸⁸ Instituto de Derecho del Transporte Internacional. Base CMR. Jurisprudencia. [Ficha].

https://www.idit.fr/_private/moteur_cmr/jurisprudence/fiche.php?id=41844

⁸⁹ Este matiz es importante, pues en el art. 32.2 de la traducción española del Convenio dice que «la reclamación escrita **interrumpe** (...)» para posteriormente afirmar «la prescripción no vuelve a tomar su curso más que por la parte reclamada que continúa en litigio». Pues en tales circunstancias se trata de una suspensión y no de una interrupción. En casos como estos es útil acudir a las versiones oficiales en inglés y francés. Así, la versión inglesa del art. 32.2 dice: «A written claim shall **suspend** the period of limitation...» y la francesa: «Une réclamation écrite **suspend** la prescription...». Por tanto, a todos los

hasta que el transportista remita escrito en el cual proceda a responder y devolver los documentos que acompañantes de la reclamación. Asimismo si se produce una aceptación parcial de lo solicitado, la prescripción retoma su curso por la parte correspondiente que continúa estando en controversia. De la misma manera, la carga de la prueba de haber recibido la reclamación o la respuesta corresponde al que alega el hecho. Por último, se establece que reclamaciones posteriores a la primera con el mismo objeto no volverán a suspender el plazo de prescripción.

La jurisprudencia italiana ha estudiado ampliamente este precepto, así la sentencia del Tribunale di Bologna de 19 de marzo de 2012⁹⁰, reproduciendo el esquema de la Corte di Cassazione indica que en el Derecho italiano el art. 32 se entenderá mediante el siguiente esquema: la primera notificación de reclamación al transportista suspenderá el plazo de prescripción. La suspensión es definitiva hasta que se produce el rechazo. Seguidamente, cuando se produzca el rechazo de responsabilidad por parte del transportista exponiendo sus razones en un escrito acompañado de los documentos pertinentes y en su caso devolviendo los originales que se le remitieron se levantará la suspensión. En este caso, se deberá enviar una nueva notificación de reclamación por correo certificado antes de que haya transcurrido el plazo de prescripción reanudado. La segunda solicitud abre un nuevo plazo de prescripción (interrumpe la primera) el cual a su vez podrá ser suspendido mediante una nueva carta de reclamación.

De hecho se produce una prórroga del plazo de prescripción del Convenio al ser posible extender la prescripción *ad infinitum* mediante una serie de reclamaciones. Acorde a la legislación italiana dichas limitaciones temporales no se pueden prorrogar o modificar por las partes, pero no es aplicable ya que existe regulación expresa del Convenio en este ámbito. Sin embargo, como éste no contiene en su regulación un plazo de caducidad la cuestión queda pendiente.

En cuanto a los casos de subrogación de empresa aseguradora el Tribunal de Apelación de Bordeaux, Sala segunda de 29 de marzo de 2016⁹¹ afirmó que para suspender la prescripción ésta deben remitir escrito al transportista después de la subrogación (esto es, tras tomar la posición de quien tenía derecho sobre las mercaderías) en el que informe de este intercambio de posiciones jurídicas. Si se hizo una primera reclamación antes de la subrogación la aseguradora está obligada a hacer un segundo escrito en el que haga saber al transportista de los cambios producidos para poder suspender la prescripción.

De la misma manera, la sentencia del Tribunal de Casación de Bélgica de 12 de julio de 2012⁹² entiende que dentro de las exigencias de la reclamación escrita no está la cuantificación del daño. Basta con que la reclamación y los anexos permitan al

efectos, tanto a través de una interpretación textual como teleológica cabe entender que se trata de una suspensión y no de una interrupción de la prescripción.

⁹⁰ Instituto de Derecho del Transporte Internacional. Base CMR. Jurisprudencia. [Ficha].

https://www.idit.fr/_private/moteur_cmr/jurisprudence/fiche.php?id=41654

⁹¹ Instituto de Derecho del Transporte Internacional. Base CMR. Jurisprudencia. [Sentencia].

<https://www.idit.fr/pdfjs/web/viewer.php?file=/documents/23477.pdf&q=>

⁹² Instituto de Derecho del Transporte Internacional. Base CMR. Jurisprudencia. [Ficha].

https://www.idit.fr/_private/moteur_cmr/jurisprudence/fiche.php?id=41593

transportista evaluar la naturaleza y el alcance de los daños de manera genérica para poder responder adecuadamente, aunque todavía no se haya determinado con exactitud la cuantía de los daños.

Seguidamente, el apartado tercero del art. 32 recoge que sin perjuicio de lo dispuesto en el anterior apartado la suspensión se regirá por la Ley del foro en que se ejerza la jurisdicción. Este mismo criterio además será aplicable para la interrupción de la prescripción, si procede. Cabe considerar que en algunos ordenamientos jurídicos en que el tiempo transcurrido no se computa dentro del periodo de suspensión se desconoce cuánto tiempo puede durar ésta. En el caso de que el transportista no responda por escrito resulta posible que la suspensión dure *ad infinitum* acorde a la interpretación del apartado segundo del art. 32, el cual no fija un periodo de caducidad para impedir semejantes supuestos. Ello supone la posibilidad jurídica irrestricta en el tiempo del reclamante para interponer en sede judicial la acción correspondiente, algo teleológicamente incongruente con el singularmente breve periodo de prescripción que establece la regla general. Por otro lado, es de justicia considerar que la gran parte de los transportistas desconocen estas consideraciones jurídicas al no formar parte en su actividad diaria, sin embargo pueden resultar trascendentes a efectos de un procedimiento judicial. Aun así, también es cierto que la legislación debe impedir que semejantes consecuencias jurídicas se produzcan cuando se existen remisiones legales o confrontaciones entre normas nacionales e internacionales. Se debe a que, como mínimo, se debe valorar la afectación de la seguridad jurídica de los operadores del transporte, los cuales se debe recordar que soportan una importante cantidad de cargas en virtud del resto del articulado del Convenio⁹³.

Para terminar, el apartado cuarto dispone la naturaleza de la prescripción a efectos del Convenio como extintiva, pues impide que una acción prescrita se pueda presentar nuevamente como demanda o reconvencción⁹⁴.

Capítulo 4: Normas de competencia judicial internacional

I. Competencia judicial internacional

El Convenio CMR al ser una norma de Derecho internacional privado trata cuestiones que van más allá de los ordenamientos jurídicos nacionales pues regula transacciones económicas que afectan a más de un Estado a la vez. De esta manera, se establece un régimen que hace explícito cómo se regulan dichos asuntos para salvaguardar el principio de seguridad jurídica y se establece un marco legal suficientemente amplio y preciso

⁹³ Radionov, N., “Suspension of the period of limitation under the CMR and silence of the carrier: new approach”, *European Transport Law*, 2020, vol. 55, n.º 1, pp. 3-19, p. 5-12 y 17.
<https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=6853357>

⁹⁴ La traducción española es confusa: «La acción prescrita no puede ser interpuesta de nuevo ni siquiera bajo forma, de demanda conforme a derecho o de excepción». Acudiendo a las versiones en las dos lenguas originales se interpreta que se refiere a «una demanda reconvenzional o excepción (entendida como defensa procesal)» (counterclaim or set-off (inglés), demande reconventionnelle ou d’exception (francés)). En definitiva, lo que pretende regular el Convenio es que una acción prescrita no se puede ejercer ni para demandar ni para responder a la demanda.

como para permitir condiciones jurídicas idóneas para las partes que suscriben los contratos internacionales de transporte terrestre de mercancías por carretera.

De esta manera, el art. 31.1 del Convenio establece la capacidad de la parte demandante de elegir foro jurisdiccional para todos los litigios que pueda dar lugar el Convenio⁹⁵ más allá de la autonomía conflictual de la que se presume que gozan las partes. Así, el demandante podrá elegir Tribunal competente más allá de las jurisdicciones de Estados contratantes designadas por acuerdo entre las partes siempre y cuando cumpla una serie de reglas. De esta manera, el Convenio regula que dichas jurisdicciones y ninguna otra más son: el lugar en que la parte demandada tenga su residencia habitual, su domicilio principal o sucursal mediante la cual ha concluido el contrato de transporte; el lugar de carga de las mercaderías o en todo caso aquel en que el transportista se hizo cargo; el lugar de entrega o destino.

La sentencia del Tribunal de Apelación de Reims, Sala decimosegunda de 25 de marzo de 2014⁹⁶ determinó que dado que el artículo 31.1 del Convenio se limita a atribuir una competencia general a los tribunales del país en cuyo territorio se encuentre el lugar de recepción de las mercancías o el lugar designado para la entrega, sin designar por ello el tribunal competente, se deben aplicar supletoriamente las normas de competencia territorial del país donde se ejercite la acción, es decir. En este caso, las normas del Derecho francés.

Además, la sentencia del Tribunal Federal de Alemania de 13 de marzo de 2014⁹⁷ estudió el lugar de recepción de las mercancías del transportista subcontratado y resolvió, en el sentido del artículo 31.1 del Convenio, que es el lugar donde éste se hizo y no en el que el transportista contractual pactó contractualmente. Lo mismo aplica para el transporte sucesivo o cuando hay varios porteadores subcontratados.

Se debe tener en cuenta que los litigios indemnizatorios hace poco más de una década presentaban desequilibrios sustanciales, pues no todos los Estados firmantes eran parte del FMI⁹⁸ a efectos de los apartados 7 y 8 del art. 23. De la misma manera, la conversión de una moneda nacional a otra también resulta complicada especialmente a efectos del momento de fijación del tipo de cambio.

Es destacable la relación que tienen el Convenio CMR como norma internacional con los reglamentos europeos aplicables en este apartado. Así, para Estados miembros de la Unión Europea, en cuanto a competencia judicial internacional es aplicable el Reglamento 1215/2012 (Bruselas I bis, RBI bis, en adelante). Éste en su art. 71 prevé que su regulación no afectará los convenios de los que los Estados miembros sean parte

⁹⁵ Esto es para todos los supuestos de responsabilidad recogidos en los anteriores apartados en materia de los contratos de transporte de mercancías por carretera realizados a título oneroso por medio de vehículos cuyos lugares de origen y destino están en Estados diferentes (art. 1 CMR).

⁹⁶ Instituto de Derecho del Transporte Internacional. Base CMR. Jurisprudencia. [Ficha].
https://www.idit.fr/private/moteur_cmr/jurisprudence/fiche.php?id=41693

⁹⁷ Instituto de Derecho del Transporte Internacional. Base CMR. Jurisprudencia. [Sentencia].
<https://www.idit.fr/pdfjs/web/viewer.php?file=/documents/41742.pdf&q=>

⁹⁸ Esta previsión actualmente carece de sentido, ya que todos los Estados firmantes del Convenio forman parte del FMI. Se trata, por tanto, de un precepto obsoleto ya que a la fecha de su publicación la mayoría de los Estados no formaban parte del FMI (por ejemplo, España entró el 15 de septiembre de 1958, más de dos años después de la concepción del Convenio CMR).

siempre y cuando regulen sobre materias particulares que establezcan normas de competencia judicial internacional, el reconocimiento o la ejecución de las resoluciones específicas para dicha, como es el caso de las reglas que establece el Convenio para el transporte internacional de mercaderías por carretera.

Seguidamente, el apartado segundo del art. 71 para garantizar la interpretación uniforme establece que el RBI bis no impide que un órgano jurisdiccional de un Estado miembro parte de un convenio relativo a una materia concreta pueda fundar su competencia basándose en lo dispuesto en este último, incluso cuando la parte demandada esté domiciliada en un Estado miembro que no lo haya ratificado. Además, se establece que se debe aplicar en todo caso el art. 28, esto es las reglas para que un órgano jurisdiccional pueda conocer de su competencia. Por otra parte, el inciso b) admite que las resoluciones que se dicten en un Estado miembro deben ser reconocidas y ejecutadas en los demás cuando el órgano jurisdiccional haya basado su competencia en virtud de un convenio relativo a una competencia específica. De la misma manera, se establece que se aplicarán las condiciones de reconocimiento y ejecución del convenio internacional en que sean parte ambos Estados miembros de origen y requerido. En todo, caso si el convenio no establece reglas se deberán aplicar las del RBI bis. Visto lo anterior, la relación del Convenio CMR con el RBI bis es la siguiente: cuando se trate solamente de Estados miembros y firmantes del CMR se aplicarán las normas del art. 45 y ss. del Reglamento; cuando se trate de Estados miembros y algunos de éstos no son firmantes del CMR se aplicarán las normas del Reglamento; cuando se trate de Estados firmantes del CMR, pero alguno no es un Estado miembro, si el requerido es el último, se aplicarán las formalidades de reconocimiento y ejecución de su ordenamiento jurídico, si el requerido es un Estado miembro se aplicarán las normas del RBI bis; por último, si ninguno de los Estados es miembro de la UE ni firmante del Convenio CMR se resolverá acorde a las normas de conflicto del derecho autónomo de cada uno de éstos.

En la misma línea está Convenio relativo a la competencia judicial, el reconocimiento y la ejecución de resoluciones judiciales en materia civil y mercantil (en adelante, Convenio de Lugano) el cual afecta a Suiza, Noruega e Islandia (aunque a efectos del CMR interesa solamente Suiza, ya que el único país firmante de los tres). De este modo, el artículo 67 del Convenio de Lugano establece que éste no afectará a otros convenios que regulen la competencia judicial, el reconocimiento o la ejecución de resoluciones judiciales. De la misma manera, un tribunal puede fundar su competencia en otro convenio, incluso si el demandado está en otro Estado. Las resoluciones dictadas en un Estado serán reconocidas y ejecutadas en los demás Estados vinculados.

El reconocimiento o la ejecución puede denegarse si el Estado requerido no es parte de un convenio relativo a una materia particular y la persona respecto de la que se pide el reconocimiento o la ejecución está domiciliada en este Estado. Así, cuando un convenio establezca las condiciones para el reconocimiento o la ejecución de resoluciones, dichas se aplicarán. También pueden aplicarse las disposiciones del Convenio relativas al procedimiento de reconocimiento y ejecución de resoluciones de manera preferente.

II. Litispendencia internacional

De la misma manera, el apartado segundo del art. 31 regula los supuestos de litispendencia. Así, establece que para las acciones ejercidas frente a una jurisdicción

competente o en los supuestos en que un Tribunal competente ha resuelto (generalmente, debiendo haber adquirido firmeza) no será posible presentar una nueva reclamación por la misma causa y entre las mismas partes. A esta definición parece que le falta el elemento del objeto, pues no lo incluye dentro de la restricción para que se considere litispendencia, lo que permitiría posteriores reclamaciones para el mismo objeto, pero diferente causa y partes. Esto tiene sentido sistemático dentro del Convenio como se verá en el capítulo quinto al establecer la acción de repetición entre los transportistas sucesivos. Asimismo, se exceptúa esta regla de litispendencia en los casos en que la resolución dictada por la primera jurisdicción se perciba como potencialmente no ejecutable en el Estado en que se interpone la nueva acción.

Este precepto fue objeto de sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea (asunto C-533/08) por una cuestión prejudicial presentada por el Tribunal Supremo de los Países Bajos, mediante resolución de 28 de noviembre de 2008⁹⁹. Así, se trató el asunto del procedimiento principal desde la óptica de las reglas de competencia, reconocimiento y ejecución establecidas por el Convenio que regula una materia determinada como es el transporte internacional de mercaderías por carretera. En especial, se consideraron las reglas de litispendencia del apartado segundo y la ejecutoriedad del apartado tercero del art. 32 en relación con el art. 71 del Reglamento 1215/2012 (Bruselas I bis). El TJUE resolvió que las disposiciones del Convenio se aplicarán de manera preferente al Reglamento siempre y cuando presenten un alto grado de previsibilidad, faciliten la buena administración de la justicia y reduzcan el riesgo de procedimientos concurrentes al mínimo. Asimismo, las reglas del Convenio deben garantizar, en condiciones al menos tan favorables como las del Reglamento, la libre circulación de las resoluciones judiciales en materia civil y mercantil además de la confianza mutua en la justicia dentro de la Unión (*favor executionis*). De este modo, el TJUE concluyó al declararse no competente de interpretar el art. 31 del Convenio al no ser una norma comunitaria.

III. Ejecutoriedad de los títulos jurisdiccionales

Vistas las dificultades que presenta la litispendencia internacional se ha establecido un régimen de ejecutoriedad en el apartados tercero y cuarto del art. 31. Estas reglas cabe destacar que son de mínimos pues establecen que cuando un título jurisdiccional dictado a efectos del art. 31 apartado 1 se hizo ejecutorio dentro de un Estado contratante también se considerará de esta manera en el resto, especialmente tras cumplir con las formalidades exigidas en el Estado interesado. En todo caso, el Convenio establece como medida de protección de las resoluciones dictadas que el cumplimiento de las exigencias de ejecutoriedad de los Estados no pueden suponer que se haga una revisión de la causa.

La jurisprudencia húngara examinó este precepto en la sentencia del Tribunal Supremo, Cámara civil de 11 de enero de 1998¹⁰⁰ y estableció que el art. 31.3 del CMR prevalece sobre las obligaciones relativas a la ejecutoriedad de las normas nacionales de Derecho internacional privado. Además, concluyó que cumple con los criterios exigidos por la normativa húngara del 1998 al ser un acuerdo internacional entre países que permite la

⁹⁹ Sentencia del TJUE de 04/05/2010 (ECLI:EU:C:2010:243). Consultada en: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/HTML/?uri=CELEX:62008CJ0533>

¹⁰⁰ Instituto de Derecho del Transporte Internacional. Base CMR. Jurisprudencia. [Ficha]. https://www.idit.fr/private/moteur_cmr/jurisprudence/fiche.php?id=40777

ejecución mutua de sentencias judiciales (aunque sólo en materia de transporte internacional de mercaderías por carretera).

Posteriormente el apartado cuarto recoge los supuestos en que se aplica la ejecutoriedad «inmediata» y sus excepciones. De este modo, la ejecutoriedad del apartado tercero se aplica a los juicios con oposición de las partes (los contenciosos), con rebeldía (sea voluntaria o forzosa) y a las transacciones judiciales (incluyendo los casos de allanamiento de una de las partes). En cambio no es aplicable a los juicios no ejecutorios, (salvo provisión) y a las condenas por daños y perjuicios en concepto de costas contra el demandante cuando su demanda haya sido rechazada en su totalidad o de manera parcial.

Asimismo, el apartado quinto establece la inexigibilidad de una fianza para la cobertura de las costas judiciales por las acciones recogidas en el Convenio para los residentes de Estados contratantes que tengan su residencia o establecimiento (sin definir si debe ser el principal o no) en éstos. Este precepto, aunque adjetivo, dentro del conjunto de regulación es una regla problemática, puesto que no regula el caso en que un transportista es residente de un país pero tiene su establecimiento formal en otro. Este supuesto es bastante típico en el transporte internacional debido a la característica natural de la actividad: el desplazamiento. Corresponde un ejemplo para mostrar la dificultad de este asunto. Si un residente en Francia (Estado firmante) actúa mediante una empresa que tiene su establecimiento en Argelia (Estado no contratante) se verá forzado a consignar dicha fianza cuando le corresponda litigar en virtud de las acciones que derivan del Convenio por el hecho de que se considera que su actividad económica está en Argelia a pesar de que el propio actor resida en Francia con vocación de permanencia.

IV. Arbitraje. Cláusulas compromisorias

En materia de competencia judicial internacional el art. 33 del Convenio capacita las partes del contrato de transporte de atribuir la competencia a un Tribunal arbitral. Sin embargo dicha atribución viene con la reserva de que en el arbitraje internacional se aplicarán las disposiciones del Convenio.

Esta modesta regulación es manifiestamente insuficiente para la figura compleja de la que se trata, puesto que el arbitraje en el transporte y especialmente en el de carretera es primordial para su funcionamiento adecuado. No obstante, hay algunas sentencias que amplían el contenido como por ejemplo la del Tribunal de Apelación de Koblenz de 22 de febrero de 2007¹⁰¹ la cual estableció que las cláusulas compromisorias en virtud del art. 33 que excluyen las jurisdicciones en favor de un acuerdo arbitral no contradicen el art. 31.1 CMR por lo que no procede su nulidad en virtud del art. 41.

Sin entrar en consideraciones de derecho comparado, por desbordamiento del objetivo del trabajo, se debe mencionar cómo se regula la figura en relación con la materia estudiada en el Derecho español cuando las partes pactan en la cláusula compromisoria que el arbitraje tendrá lugar en España.

¹⁰¹ Instituto de Derecho del Transporte Internacional. Base CMR. Jurisprudencia. [Ficha]. https://www.idit.fr/private/moteur_cmr/jurisprudence/fiche.php?id=41256

En primer lugar, el arbitraje queda fuera de las competencias del RBI bis (art. 1.1 d)), por lo que en términos de regulación comunitaria no se harán futuras consideraciones, puesto que no consta normativa que uniformice la materia a nivel europeo.

Así, en España para el arbitraje relativo al transporte de mercancías por carretera se aplica una serie de normas que se considerarán de más general a más particular.

En primer lugar, es aplicable la Ley 60/2003 de Arbitraje (LA) en particular interesan sus arts. 1, 2.2, 3, 9 y 11. Así, el ámbito de aplicación de esta Ley es para los arbitrajes en territorio español y otros casos como la competencia de los tribunales competentes para las funciones de apoyo que incluyan la adopción judicial de medidas cautelares, pudiendo adoptarlas también los árbitros salvo acuerdo en contra de las partes, la ejecución forzosa y reconocimiento de laudos, las exigencias formales del convenio arbitral excepto cuando estén contenidos en contrato de adhesión, entre otras. Asimismo pueden ser internos o internacionales, sin perjuicio de los tratados (y otros instrumentos internacionales) de los que España sea parte que contengan disposiciones específicas en la materia (no se presenta contradicción con el Convenio CMR, puesto que su art. 33 sólo habilita a las partes incluir cláusulas compromisorias sin mayor detalle). De esta manera, el art. 2.2 dispone que para los arbitrajes internacionales una de las partes sea Estado u organización controlada por este no se podrán invocar las normas de su propio derecho autónomo para evitar las obligaciones que surjan del convenio arbitral. Así a efectos de esta Ley se entiende que un arbitraje tiene carácter internacional cuando concurra alguna de las tres circunstancias siguientes: que cuando se haya celebrado el convenio arbitral las partes tenga sus domicilios en Estados diferentes; que el lugar del arbitraje designado en el convenio arbitral esté situado fuera del Estado en que las partes tengan sus domicilios o el cumplimiento de una parte sustancial de las obligaciones jurídicas controversiales tenga una relación más estrecha con otro Estado (siendo el segundo supuesto una cláusula de escape clásica que permite interpretación amplia para la definición de arbitraje internacional en virtud de esta Ley); o que la relación jurídica controversial afecte a intereses de comercio internacional (si la anterior era una cláusula de escape, esta es directamente un permiso de internacionalización del arbitraje, pues abre la puerta a que cualquier asunto con elemento extranjero sustantivo o adjetivo a la disputa se considere de esta manera). A su vez, si alguna de las partes tiene más de un domicilio se deberá atender al que tenga la relación más estrecha con el convenio arbitral y si resulta que carece de dicho se atenderá a cuál es su residencia habitual.

Vistas las anteriores normas, el art. 9 recoge los requisitos formales de un convenio arbitral. Así, puede adoptar la forma de cláusula dentro de un contrato (a tenor del art. 33 CMR) o como acuerdo independiente debiendo expresar la voluntad de las partes de someter a arbitraje todas o algunas de las discusiones que surjan entre ellas, sea de carácter contractual o extracontractual. Si dicho convenio además está integrado en un contrato de adhesión se deberá atender a su normativa específica para la interpretación y validez del convenio arbitral (en España, entre otras, la Ley 7/1998, de 13 de abril, de condiciones generales de la contratación). Como requisito de forma se exige documento escrito firmado por las partes o intercambios de cartas y otros medios de telecomunicación que dejen constancia del acuerdo considerándose cumplido cuando así conste y sea accesible para su posterior consulta sin considerar el soporte. También se presumirá la existencia de dicho convenio en un intercambio de escritos de demanda y contestación en

que una de las partes lo afirme y la otra no lo deniegue. En los arbitrajes internacionales el convenio será válido cuando se cumplan los requisitos exigidos por las normas elegidas por las partes para regir el arbitraje o, subsidiariamente aquellas aplicables al fondo de la controversia. Además, el convenio arbitral impide a los tribunales conocer de las controversias sometidas a arbitraje siempre y cuando el interesado lo invoque mediante declinatoria. Aparte, el arbitraje no impide a las partes solicitar a los tribunales la adopción de medidas cautelares ni tampoco su concesión.

Vistas las normas generales básicas del arbitraje en España, el transporte terrestre tiene una particularidad: las Juntas Arbitrales de Transporte. Su regulación específica empieza en los arts. 37 y 38 de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres (LOTT). A estos les corresponde resolver los asuntos mercantiles que surjan en relación con el cumplimiento de los contratos de transporte terrestre cuando las partes intervinientes así lo hayan acordado, incluyendo las cuestiones relacionadas con otros contratos de actividades auxiliares y complementarias del transporte cuyo objeto esté directamente relacionado con la prestación por cuenta ajena de los servicios y actividades comprendidas en el ámbito de la actuación empresarial (por ejemplo, las operaciones de carga y descarga). A lo anterior se añade la presunción de que el acuerdo de someterse a las Juntas existe en el caso de que el objeto litigioso no supere los 15.000 euros y ninguna de las partes contractuales haya manifestado de manera expresa su voluntad contraria antes de que se inicie la realización del transporte o actividad auxiliar contratada.

La normativa más específica se encuentra en los arts. 6 a 12 del Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre por el que se aprueba el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres (ROTT). Aquí se establecen las funciones de las juntas arbitrales (art. 6): la resolución de controversias mercantiles cuyo origen sea el cumplimiento de los contratos de transporte terrestre y auxiliares a éste, excluyéndose los asuntos de carácter laboral, penal o tributario; el acuerdo de depósito de mercancías transportadas y en todo caso proceder a la enajenación según lo previsto en la LCTTM; y la peritación prevista en la LCTTM. Estas funciones se pueden ejercer para los contratos unimodales de transporte terrestre o los multimodales siempre que uno de los modos sea el terrestre. Seguidamente el art. 7 determina el ámbito territorial de las Juntas Arbitrales. Las partes podrán pactar por escrito la sumisión a una Junta concreta, en defecto de cuyo pacto el demandante podrá elegir entre el origen o destino del transporte o por el domicilio de la empresa que presta el servicio. Si el asunto se plantea a más de una Junta será competente la primera ante la cual se haya suscitado declinando su competencia las restantes. Para el depósito, enajenación de mercancías y peritaje es competente la Junta en cuyo territorio se sitúen las mercaderías.

Por otra parte, el art. 9 tiene una serie de disposiciones relativas al proceso: uno, la prescripción se fija en el mismo plazo que si se tratase de una reclamación ante los Tribunales; dos, las actuaciones arbitrales se instan por escrito firmado por el actor o sus representantes en que debe constar su nombre, domicilio, la persona contra la que se reclama, los antecedentes de hecho, los fundamentos jurídicos, el derecho en que se funda la reclamación y la proposición de pruebas; tres, la secretaría remitirá copia a la parte reclamada, señalando fecha para la vista, sin perjuicio de que dicha no se celebre si el Presidente así lo acuerda para las controversias de menos de 100 euros dejando en tal caso 10 días para alegaciones; cuatro, en la vista oral las partes pueden alegar lo que les

convenga según el derecho y aportar o proponer las pruebas que encuentren pertinentes debiendo la Junta dictar laudo oídas las partes y practicadas o recibidas las pruebas en el plazo previsto en la legislación general de arbitraje; cinco, si el reclamante no se presenta a la vista se considera que ha desistido, excepto si el demandado se opone y la Junta reconoce interés legítimo en que se obtenga solución al litigio, tampoco impide la celebración de la vista ni que se dicte laudo la inasistencia de la parte demandada; seis, no es preceptiva la representación por procurador o asistencia letrada ante la Junta de Arbitraje, además de que la secretaría es la encargada de realizar las notificaciones a las partes en aplicación de la legislación de procedimiento administrativo; siete, el laudo se acuerda por mayoría simple, desempata el voto de calidad del presidente; ocho, los laudos no requieren de formalidades especiales, procediendo contra ellos la acción de anulación y de revisión por causas previstas en la legislación general de arbitraje; nueve, los arbitrajes son gratuitos excepto los gastos generados en la práctica de pruebas que deben soportar las partes y las costas; diez, subsidiariamente se aplicarán las normas de la Ley de Arbitraje para garantizar la eficiencia y homogeneizar la actuación de las Juntas; once y última, las reglas procesales para el depósito, enajenación y peritaje se determinan por el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible (anteriormente, Ministerio de Fomento). Seguidamente, los arts. 10, 11 y 12 regulan de manera específica el depósito y enajenación de las mercaderías objeto de las controversias mercantiles. Al tratarse de una cuestión que desborda el objeto de este trabajo y además tiene un régimen sobradamente complejo su análisis queda planteado para otra ocasión. Por último, para acabar de ampliar la normativa aplicable a esta figura jurídica, cabe mencionar la Orden FOM/3386/2010, de 20 de diciembre en cuanto a las funciones de depósito y enajenación de mercaderías de las Juntas Arbitrales. Hacer esta referencia es importante porque trata cuestiones de relevancia como las peritaciones y el contenido de los informes (art. 12) y la venta directa (arts. 14 y 15) que desarrolla la regulación del art. 16 apartados 3 a 5 del Convenio CMR.

V. Ley aplicable

Otro apartado importante que considerar son los problemas de elección de Ley aplicable, especialmente para los Estados miembro de la Unión Europea. En múltiples ocasiones el Convenio remite a la ley del lugar en que corresponda por lo que hay que observar cómo se resuelve el asunto. Para los Estados miembros se aplican el Reglamento 593/2008 (RRI, en adelante) para la responsabilidad contractual y el Reglamento 864/2008 (RRII, en adelante) para los casos de responsabilidad extracontractual.

Así, el art. 25.2 RRI establece que para las relaciones entre Estados miembros éste primará frente a los convenios celebrados entre dos o más Estados miembros siempre y cuando traten materias que son competencia del RRI. En este apartado, se despliega una notable complejidad jurídica¹⁰², puesto que aunque el Convenio no contenga reglas específicas para la elección de ley aplicable sí contiene normativa material que regula esta modalidad de transporte. De esta manera, el RRI suple una parte no regulada expresamente por el Convenio al atribuirse dicha competencia. Otro argumento más a favor de dicha atribución está en su art. 5.1 que recoge las normas de aplicación del

¹⁰² Para una vista más detallada *Vid.* Llorente Gómez de Segura, C. "La ley aplicable al contrato de transporte internacional según el Reglamento Roma I", *Cuadernos de Derecho Transnacional*, vol. 1, n.º 2, pp. 160-178. <https://e-revistas.uc3m.es/index.php/CDT/article/view/80>

transporte de mercancías a falta de elección de las partes en virtud del art. 3. También se deben considerar las disposiciones del RRI cuando alguno de los Estados no sea miembro de la Unión en cumplimiento de su art. 2, ya que manda la aplicación de la Ley designada incluso cuando no sea la de un Estado miembro. En caso de que ninguno de los Estados sea miembro de la UE, pero alguno haya firmado el Convenio se aplicarán las normas de conflicto del derecho autónomo que corresponda para ventilar la cuestión. Como se observa, existe una apreciable falta de uniformidad en las reglas de elección de normas aplicables a los contratos de transporte terrestre de mercancías por carretera, normalmente resueltos por la elección de los operadores.

Tres cuartos de lo mismo ocurre para la responsabilidad extracontractual, ya que el RRII en su art. 28.2 establece una norma análoga al art. 25.2 del RRI incrementando así la complejidad en materia de transporte de mercancías por carretera una vez más. Sin embargo, como es una cuestión que el Convenio ha tratado de manera tímida en su art. 28 haciendo solamente revisiones a las consideraciones aplicables a la responsabilidad contractual la solución *mutatis mutandis* es la misma que la detallada *supra*.

Por ende, es cierto que este apartado es adjetivo a efectos de sistematización para el Convenio CMR, pues su finalidad es establecer normas materiales uniformes a nivel internacional, despreocupándose de las normas de conflicto las cuales normalmente remiten a los ordenamientos nacionales u otros instrumentos jurídicos. Sin embargo, su mención es importante en este trabajo, porque afecta dos de los aspectos más importantes: el carácter de responsabilidad (delega la definición de éstos y la mayoría de las cuestiones procesales) y la prescripción.

Capítulo 5: La Multimodalidad

Hasta ahora se ha estudiado la materia del Convenio CMR como una normativa uniforme que regula un transporte internacional unimodal, en concreto el de transporte terrestre de mercancías por carretera. En este quinto capítulo se procede al análisis de la importancia de la multimodalidad en el transporte, en todas sus acepciones y modalidades.

Continuando, la multimodalidad se divide de dos maneras, subjetiva y objetiva. La multimodalidad subjetiva hace referencia a que bajo un mismo contrato de transporte y empleando una sola modalidad diversos transportistas ejecutan el servicio de transporte, esto es se da a cabo una pluralidad de sujetos. En este sentido, la multimodalidad subjetiva en el Convenio es en el fondo unimodal puesto que meramente regula el transporte sucesivo. En cambio, la multimodalidad objetiva se define como el uso de al menos dos modalidades de transporte diferentes, en principio, bajo un mismo contrato llamado «contrato de transporte multimodal», pudiendo estar segmentado en diferentes contratos unimodales que es lo que ocurre actualmente en la práctica.

I. La multimodalidad subjetiva

El Convenio dedica el Capítulo VI para regular una clase de multimodalidad subjetiva, ya que regula los supuestos de transportistas sucesivos. En la práctica estos supuestos se ven cada vez menos. Las empresas de logística se organizan de manera que no sea necesario cambiar de transportistas o vehículos para un servicio de transporte. También es cierto, que se aplica ampliamente otra clase de la multimodalidad subjetiva y es que las empresas logísticas de mayor tamaño subcontratan a las más pequeñas, las cuales o

encargan a sus empleados que ejerzan los servicios de transporte o a su vez subcontratan a empresarios autónomos para que hagan de portadores efectivos en términos del Convenio. La multimodalidad objetiva, por otro lado, hoy en día es imprescindible en todas sus vertientes, ya que es lo que permite que los costes de transporte se hagan más eficientes y competitivos, al mover y organizar grandes cantidades de mercancías a enormes distancias entre origen y destino.

Siguiendo, el modelo de transporte sucesivo tiene su origen en la modalidad de transporte terrestre por raíl del Reino Unido del siglo XVII que se utilizaban para distancias cortas entre las zonas mineras y las fábricas que las necesitaban para su actividad industrial¹⁰³. El proceso era simple, en los diferentes tramos de las vías se pasaba la carga a diferentes transportistas que se sucedían dentro de la misma vía. Este proceso tuvo su desarrollo a nivel europeo hasta el s. XIX donde el estándar que se acabó por establecer fue que el contrato internacional en la modalidad ferroviaria consistía en la sucesión de diferentes transportistas nacionales (por ejemplo, de Berlín a Madrid pasaba de un operador alemán, a uno francés y al final a un español, especialmente por causas de incompatibilidad del ancho de la vía que en aquella época carecía de estandarización, sin descontar los factores políticos y económicos). Por ello, se reguló en el Convenio de Berna de 1890 (CIM 1890) el transporte sucesivo como respuesta a una problemática actual de la época. Así, se aseguraba que los transportistas nacionales no transmitiesen la culpa a sus compañeros de otros Estados mediante el establecimiento de la regla que el primer porteador es responsable de las mercaderías hasta la llegada en destino (art. 26.1). El art. 26.2 además resolvía el problema de los abusos de los siguientes transportistas al establecer que se obligaban por el contrato de transporte correspondiente mediante la aceptación de la mercancía y la carta de porte. Estos dos apartados están replicados en el art. 34 CMR, el cual bebió de la versión revisada del año 1952 del Convenio de Berna. De este modo, 68 años más tarde estamos ante un Convenio CMR (que tuvo dos protocolos y ninguna revisión) con normativa que responde a problemas jurídicos de más de un siglo atrás, claramente obsoleta hoy en día. Esta «reliquia del pasado» además presenta otra característica lacerante, pues los diferentes ordenamientos jurídicos que han ratificado el convenio interpretan el Capítulo VI de manera dispar, llegando incluso a considerarlo aplicable para supuestos de subcontratación. Un auténtico desastre interpretativo que acaba por dinamitar la uniformidad jurídica que debería buscar una norma internacional como es el Convenio CMR. Por desgracia, esta situación parece no tener solución a corto plazo, ya que no parece que exista voluntad para hacer la primera revisión. Por ende, la mejor solución en estos momentos es mantener la interpretación uniforme tanto como sea posible e interpretar desde la base del art. 34¹⁰⁴.

Para justificar el porqué está obsoleto el modelo regulado por el Convenio cabe desglosar las clases más importantes de la multimodalidad subjetiva. En primer lugar, el transporte segmentado el cual implica la acumulación de varios contratos de transporte para cada tramo del trayecto correspondiente, modelo de transporte en abandono debido a la

¹⁰³ La vía de vagones de Wollaton de 1604 siendo posiblemente la primera. Ésta (que era hecha de madera) cubría aproximadamente tres kilómetros entre Strelley y Wollaton (en las cercanías de Nottingham). Cf. Spanjaart, M.: "The successive carrier: a relic from the past". *Uniform Law Review*, vol. 21, n.º 4, pp. 522-532, p. 522.

¹⁰⁴ *Ibid.* Spanjaart, M.: "The successive carrier: a relic from the past". *Uniform Law Review*, vol. 21, n.º 4, pp. 522-532.

eficiencia de los vehículos de transporte modernos que permiten cubrir distancias considerables con una velocidad razonable. En segundo lugar, el transporte con subcontratación en cuyo caso el cargador o remitente y el porteador celebran un único contrato principal, pudiendo luego celebrarse tantos contratos de transporte como subtransportistas se presenten hasta que al final de la cadena de subcontratación aparezca un único transportista efectivo que ejerza de manera material el servicio de transporte. En este tipo de relación se debe destacar que el único que tiene la obligación de ejercer el transporte en virtud de un contrato es el primer porteador, el resto de subtransportistas tienen relación entre ellos y con el primer porteador, pero no con el cargador o remitente. En tercer lugar, el transporte sucesivo hace referencia a un único contrato ejecutado por varios transportistas los cuales, como indica el nombre, se suceden en la prestación del servicio. La principal diferencia con la clase anterior es que en este último caso no se trata de una concatenación de porteadores contractuales sino una sucesión de transportistas efectivos.

De este modo, queda claro que la última clase de multimodalidad subjetiva es un modelo que a lo largo de los años ha quedado desplazado por otras figuras más modernas y eficaces para satisfacer los mercados internacionales. Así, para las grandes distancias y cargas se ejerce la multimodalidad objetiva, pues la unimodalidad, especialmente la de transporte por carretera, es insuficiente para cubrir las necesidades globales del tráfico. De la misma manera, para las distancias más reducidas y cargas de menor tamaño se utiliza la subcontratación para saldar los asuntos de organización y distribución.

La figura de la subcontratación suscita grandes controversias dentro de la doctrina jurídica. Pues presenta el clásico problema en derecho del transporte entre porteador contractual y porteador efectivo. No obstante, esta discusión es demasiado amplia y alejada del objeto principal de este trabajo como para dedicarle la atención que merece.

Igualmente, como se pretende hacer un estudio íntegro del Convenio CMR, a pesar de la anterior advertencia se proceden a analizar, mínimamente, las disposiciones relativas al transporte sucesivo. Así, el art. 34 establece la responsabilidad solidaria entre los transportistas sucesivos, ya que para un transporte sometido a un solo contrato cada uno de los transportistas debe asumir la responsabilidad de ejecutar el servicio en su totalidad, obligándose el segundo y siguientes por la aceptación de las mercaderías y la carta de porte. Asimismo, el art. 35 obliga al transportista que acepta la mercancía que entregue un recibo firmado y tachado. De nuevo un arcaísmo con poco potencial de aplicación teniendo en cuenta las tecnologías actuales. Además, su nombre y domicilio deben constar en la carta de porte. El apartado segundo de este artículo determina la diferencia entre esta clase de multimodalidad subjetiva y la subcontratación, ya que establece que será aplicable a todos los transportistas la regulación del art. 9, es decir que la aceptación de la carta de porte dará fe de las condiciones del contrato de transporte aplicable a todos los transportistas que la hayan aceptado (no siendo así en la subcontratación en cuyo caso existe contrato entre el primer porteador y el subtransportista, pero no entre este último y el remitente) y las condiciones de la mercancía, pudiendo cada partícipe anotar sus reservas en su correspondiente carta de porte, importante para localizar posibles daños.

Por otra parte, el art. 36 empieza a regular las acciones entre los transportistas, dando por sentado que el régimen de obligaciones, responsabilidad y su limitación estudiados en los

anteriores capítulos es el mismo que para un solo transportista efectivo. Así, este precepto establece la regla de que la acción de responsabilidad por pérdida, avería o demora se podrá dirigir contra el primer transportista, el último o aquel que efectuó la parte en que se produjo el hecho causante. La regla no se aplica cuando se trate de demandas reconventionales o alegación de excepciones dentro de un proceso basado en el mismo contrato de transporte. De la misma manera, el art. 36 dispone que la acción se puede considerar como interpuesta contra varios transportistas a la vez.

Seguidamente, el art. 37 del Convenio recoge la acción de repetición (o de reembolso) del transportista que en virtud de las disposiciones del CMR haya satisfecho una cuantía de indemnización. Dicha acción se puede interponer contra el resto de los transportistas que participaron del contrato de transporte en las condiciones del art. 34. Es más, establece la capacidad de repetir por el principal, los intereses y gastos cumpliendo con una serie de disposiciones. En primer lugar, en el apartado a) se obliga al transportista a quien se ha atribuido el hecho imputable que es causa del daño a soportar la totalidad de la indemnización, sea pagándola por su cuenta sea porque otro transportista repita en su contra. Segundo, el apartado b) establece la regla en caso de responsabilidad de dos o más sujetos, así cada uno deberá pagar la parte proporcional a su parte de responsabilidad. En todo caso, si no se puede valorar la proporción, cada transportista deberá pagar una suma proporcional al precio cobrado por el transporte. En último lugar, como norma subsidiaria, en el supuesto de no poder determinar los sujetos responsables se aplicará el criterio anterior para todos los transportistas sucesivos, es decir se transforma en una responsabilidad mancomunada en que todos responden de manera proporcional, sea del daño causado (en cuyo caso la demostración es difícil, en algunos casos constituyendo *probatio diabolica* para los demandados) sea de la suma proporcional al precio cobrado.

El art. 38 regula una excepción a las anteriores reglas para el caso de que alguno de los transportistas sea insolvente. La parte que le corresponde y que no ha pagado se repartirá entre los demás en la proporción de la remuneración de cada uno (es decir la regla del art. 37 b)). Esta excepción lleva a dos conclusiones. Primero, el Convenio claramente apuesta por el cumplimiento estricto del principio de resarcimiento íntegro del daño ocasionado, siendo así que obliga al resto cubrir la insolvencia de tal modo que el agraviado perciba su compensación. Segundo, el transportista insolvente seguirá estando obligado en virtud de la acción de repetición prevista en el art. 37. Aun así, el Convenio no establece acción posterior a la primera repetición. Quizá un ejemplo ilustre mejor la problemática. Supongamos que los transportistas A, B, C y D han sido declarados igualmente responsables de daños ocasionados a la mercancía X al ser imposible determinar en qué tramo ocurrieron los daños. A pagó íntegramente la indemnización que correspondía. Posteriormente A presenta acción de reembolso contra B, C y D, siendo D insolvente. B y C pagan sus propias partes y se reparten lo que corresponde a D. De esta manera, B y C no disponen de acción en virtud del Convenio para repetir contra D atendiendo a la redacción del art. 38. Por ello, como en este caso se entiende que el Convenio no regula el supuesto se aplicaría el derecho autónomo del Estado en que se presente la demanda acorde a las reglas de competencia judicial internacional y las normas correspondientes del art. 39.2 CMR. Al menos en España, el derecho material que resultaría de aplicación en este tipo de supuestos sería el 1911 CC para determinar que D aún es deudor a pesar de su insolvencia, además de los Reglamentos UE 593/2008 para las responsabilidades de tipo contractual y 864/2007 para las de tipo extracontractual, sin perjuicio del resto de

normativa específica del Código de Comercio y de la Ley 15/2009 del contrato de transporte terrestre de mercancías. Y esto es sólo en el caso de que se aplique la Ley española, espero que se vea claramente la dificultad que presenta la aplicación del art. 38 del Convenio. Sin embargo, hay que entender la cláusula del art. 40, puesto que permite a los transportistas establecer disposiciones que deroguen lo dispuesto en los arts. 37 y 38. La renuncia al art. 37 está clara, un transportista solidario puede renunciar a la acción de repetición, pero ciertamente es complicado derogar el art. 38, debido a que se trata de una situación fáctica de algunos de los transportistas.

Al mismo tiempo, el art. 39 regula parcialmente el régimen del proceso relativo a la acción de repetición. Primero, dispone que el transportista condenado en virtud de una acción de repetición no podrá presentar alegaciones cuando la indemnización haya sido fijada por decisión judicial (entendiéndose que no se aplica a los laudos arbitrales), estando informado de manera debida del proceso y haya tenido la oportunidad de hacer la defensa procesal correspondiente. Esto es, se aplica en supuestos de rebeldía procesal voluntaria, no así para la que se ha demostrado fuerza mayor u otra circunstancia (involuntaria) en aplicación de las normas procesales del Estado cuya jurisdicción es la competente de conocer el asunto. Asimismo el apartado segundo fija la competencia judicial internacional para la interposición de la acción. Así, puede presentarla en el Estado en que uno de los transportistas tenga su residencia habitual, su domicilio principal, o la sucursal o agencia por la cual se concluyó el contrato. Además, el Convenio permite que todo el proceso se haga en una sola instancia contra todos los transportistas «interesados». De la misma manera el apartado 3 dispone la ejecutoriedad de las resoluciones en virtud de la acción de reembolso, teniendo en cuenta las excepciones establecidas en el art. 31.4. Asimismo el apartado 4 del art. 39 dispone que la prescripción se aplicará de la misma forma que lo establecido en el art. 32 (un año de prescripción, ampliable a tres en casos de dolo o falta equivalente) desde el día en que «se falle judicialmente» (entendiéndose, por tanto, desde que se les notifica a las partes el fallo de la sentencia y esta última además sin necesidad de haber adquirido firmeza) o alternatively a partir del día en que se hizo el pago de la indemnización.

Por último, se debe revisar el contenido del art. 41, único del Capítulo VII «Nulidad de las cláusulas contrarias al convenio». De esta forma, el apartado 1 determina que toda cláusula que directa o indirectamente derogue el Convenio se considerará nula y sin ningún efecto (es decir, nulidad absoluta o de pleno derecho, con efectos *ex tunc* sin posibilidad de subsanación), exceptuando la previsión del art. 40. Sin embargo, especifica que la nulidad de dichas no supondrá la del resto del contrato. En este apartado cabe matizar, puesto que aunque se trate de una previsión técnicamente correcta es necesario tener en cuenta que si la nulidad es de elementos esenciales del contrato sin posibilidad de subsanación, la nulidad absoluta del contrato en su integridad está garantizada. Así, en términos del Derecho autónomo español (art. 1261 CC) se entiende que un contrato tiene tres elementos esenciales *sine qua non* que son los sujetos (capacidad de contratar y consentimiento sin vicio), el objeto (licitud) y la causa (la intención o voluntad del contrato es legítima sin adolecer de vicios como simulación o fraude de ley). Sin embargo, los contratos de transporte también incluyen otro tipo de elementos esenciales que supondrían la nulidad en caso de la no inclusión o nulidad sobrevenida, se trata de las obligaciones de hacer y no hacer del transportista, la modalidad del transporte empleado y el tiempo previsto de realización del servicio.

La jurisprudencia belga entendió el Convenio CMR como una norma imperativa en virtud de este precepto (sentencia del Tribunal de Apelación de Amberes, Sala cuarta de 13 de septiembre de 2010¹⁰⁵). Por lo tanto, nada impide que las partes de un contrato de transporte lo hagan aplicable por acuerdo libre aunque no esté sujeto al mismo de conformidad con el artículo 1 del CMR. Esto es, el carácter imperativo del Convenio impide la salida de aquellos que están obligados a aplicarlo, pues dicha cláusula sería contraria al art. 1 pero no impide la entrada de aquellos que decidan aplicar sus reglas. No obstante, en esta misma línea doctrinal el Tribunal Supremo Federal de Alemania en sentencia de 28 de febrero de 2013¹⁰⁶ dispuso que cuando el Convenio no es aplicable sobre la base de los artículos 1 y 2, sino únicamente en virtud de la voluntad de las partes, éstas tienen derecho a incluir disposiciones que deroguen las reglas del Convenio respetando los límites de la ley que sería aplicable en ausencia del pacto de aplicación del Convenio de Ginebra.

Por otro lado, el apartado segundo, remarca una serie de estipulaciones que en todo caso se deben considerar nulas de pleno derecho: aquellas en las que el transportista se coloca como beneficiario del seguro de la mercancía y las que inviertan la carga de la prueba.

En este apartado ya se han estudiado todas las disposiciones que conciernen la regulación del contrato de transporte internacional de mercaderías por carretera. El Convenio, sin embargo, incluye el Capítulo VIII titulado «Disposiciones finales» que comprende los arts. 42 a 51 y que en definitiva dispone las normas de ratificación, reservas y otras consideraciones de derecho internacional público. Se menciona su existencia para el lector interesado pero no se profundizará en su estudio por no ser el objeto del trabajo.

II. La multimodalidad objetiva

I. Definición

La multimodalidad objetiva se define como el sistema que combina más de un modo de transporte (carretera, ferrocarril, aire o mar) en un único contrato o instrumento jurídico. Es independiente de la cantidad de sujetos que intervengan en el tráfico para cada modalidad con la finalidad de desplazar mercancías, aunque en la práctica es común que intervengan varios, normalmente uno por disciplina de transporte. A lo largo de la literatura que concierne la materia también se le denomina transporte intermodal o combinado. En este sentido no se han podido hallar diferencias importantes, por lo que todos los términos hacen referencia al mismo concepto de multimodalidad¹⁰⁷.

II. Problemática

Este tipo de multimodalidad carece de normativa internacional propia, lo cual obliga la interpretación del tráfico como una concatenación de transportes unimodales a efectos de la regulación aplicable. Así, las normas de multimodalidad objetiva se compone de referencias en diferentes normas unimodales. De esta manera, la falta de uniformidad y

¹⁰⁵ Instituto de Derecho del Transporte Internacional. Base CMR. Jurisprudencia. [Ficha].

https://www.idit.fr/_private/moteur_cmr/jurisprudence/fiche.php?id=41565

¹⁰⁶ Instituto de Derecho del Transporte Internacional. Base CMR. Jurisprudencia. [Sentencia].

<https://www.idit.fr/pdfjs/web/viewer.php?file=/documents/41684.pdf&q=>

¹⁰⁷ Vid. Lizarreta Barrios, P.: “El Transporte Multimodal de mercancías en la regulación unimodal”. *Estudios De Deusto*, 2017, vol. 65, n.º 1, pp. 363-400. [https://doi.org/10.18543/ed-65\(1\)-2017pp363-400](https://doi.org/10.18543/ed-65(1)-2017pp363-400). Consultado en: <https://revista-estudios.revistas.deusto.es/article/view/1327>

autonomía en este ámbito es germen de insatisfacción para los operadores en el tráfico, en todos los niveles, pues no acaba de saldar las necesidades de regulación uniforme.

En cuanto a la estructura del transporte multimodal, se asemeja al supuesto de subcontratación. Así, un operador de transporte multimodal (OTM) se obliga frente a un cargador o remitente a efectuar las obligaciones de transporte pactadas contractualmente subcontratando a subtransportistas o porteadores efectivos para que las ejecuten materialmente. Asimismo, por la configuración de la relación, el OTM responde ante el cargador de los errores causados por los subtransportistas. Para darle un último giro de tuerca a la complejidad del asunto estudiado, el transporte multimodal presenta un supuesto especial, el transporte superpuesto. Consiste en que un vehículo de transporte (normalmente de aire o marítimo) carga y traslada a otro sin ruptura de carga (de manera general, terrestre). La dificultad reside en que un modo de transporte tiene por objeto la mercancía y el otro tiene por objeto el vehículo con todos los asuntos de responsabilidad y capacidad probatoria.

La principal fuente de controversia en estos asuntos es el régimen de responsabilidad aplicable a la multimodalidad objetiva. La doctrina ha abarcado este asunto recogiendo dos posibles sistemas: el sistema de responsabilidad en red y el sistema de responsabilidad uniforme. En el primer caso se trata de que cada modo de transporte tiene su propio régimen de responsabilidad, presentando los mismos resultados que si se hubiesen celebrado diversos contratos unimodales. De esta manera, los subcontratados responden ante el OTM en virtud de las reglas unimodales según el modo de transporte que emplearon. A pesar de ello, dicho sistema se modula para los casos en que la normativa de cada tramo no logra satisfacer la necesidad regulatoria. Es así en los casos de daños no localizados entendidos en sentido amplio como las averías o pérdidas cuyas fases no se pueden localizar y los perjuicios que derivan del retraso en la entrega con origen no identificable.¹⁰⁸ Además, en este sistema existe la posibilidad de que varios transportistas se comprometan a ejecutar de manera individual el tramo que les corresponda, pero respondan de la ejecución íntegra del contrato similar a lo dispuesto en el art. 34 CMR. De la misma manera, este sistema tiene virtudes y vicios, es eficiente para daños localizados al mismo tiempo que incierto porque no se conoce cuál será el régimen aplicable *ex ante*. Además, no es útil para los perjuicios a las mercancías producidos en las fases no consideradas como transporte, véase el almacenaje y la carga y descarga, en cuyo caso se encuentra en la necesidad de suplirse mediante remisiones a regulaciones unimodales.¹⁰⁹

El segundo caso es el sistema de responsabilidad uniforme que se fundamenta en la naturaleza del contrato multimodal de transporte (posicionándose en contra de la sucesión de contratos unimodales) aplicando un mismo régimen a todos los modos de transporte combinados en el mismo trayecto. Así, el OTM responde conforme a una normativa uniforme con independencia a los modos de transporte empleados en que se produjeron las causas de responsabilidad. Esta propuesta ciertamente corrige el problema de los daños no localizados, puesto que el régimen es el mismo para cualquier tramo del trayecto, permitiendo conocer *ex ante* el régimen de aplicación. Sin embargo, este último

¹⁰⁸ Vid. *Ibid.*, p. 366.

¹⁰⁹ *Ibidem*, p. 367.

sistema al prever generalmente límites de indemnización superiores a los sistemas unimodales incentiva a los OTM a rechazarlo. Además, hace imposible una acción de repetición si hay daños no localizados, porque al no poder identificar el responsable el OTM se ve forzado a asumir la indemnización íntegramente.

III. Regímenes jurídicos *de* la multimodalidad objetiva

Visto el rechazo de los OTM al sistema de responsabilidad uniforme se entiende el escaso éxito de regulación internacional de la multimodalidad objetiva: el Convenio sobre el Transporte Multimodal Internacional (CTMI). Se trata de un intento de regulación iniciado en 1973 por UNCTAD en colaboración con otras organizaciones como UNIDROIT o CMI para crear una normativa propia e integral sobre la materia. Ha quedado estéril al no entrar en vigor por falta de ratificaciones (de los 30 países necesarios sólo 13 lo han ratificado: Burundi, Chile, Georgia, Líbano, Liberia, Malawi, México, Marruecos, Noruega, Ruanda, Senegal, Venezuela y Zambia). Es interesante cómo entre la lista de Estados no hay ni uno que sea una potencia económica internacional, pues denota que interesa complacer a los operadores de transporte que rechazan el régimen de responsabilidad (principalmente grandes navieras) antes que establecer un régimen jurídico uniforme y razonable.¹¹⁰

1. *Estudio del Convenio de Transporte Multimodal Internacional (CTMI)*

Por tanto, vista la importancia del CTMI, posiblemente como futura regulación aplicable dentro del ámbito del transporte internacional procede dedicarle un análisis particular del régimen que establece para la multimodalidad objetiva.

En primer lugar, antes de entrar en el articulado es importante poner el foco a los motivos detrás del CTMI y los principios que lo rigen. Así, el transporte multimodal se entiende como uno de los medios para facilitar una expansión ordenada del comercio mundial. De la misma manera, se considera conveniente asegurar el desarrollo del transporte multimodal en beneficio de todos los Estados incluyendo disposiciones equitativas de responsabilidad de los OTM considerando en especial los intereses y problemas de los países en desarrollo. Quizá precisamente por estas razones las potencias comerciales se tomaron la molestia de ratificar el CTMI en sus ordenamientos jurídicos. Además, se establece que la regulación del CTMI no debe afectar la aplicación de otros convenios internacionales o normas internas relativas a la reglamentación y control de las operaciones del transporte. Dicho de otra manera, las leyes nacionales imperativas deben prevalecer sobre las disposiciones del convenio. Lo último destacable es que el CTMI también pretende facilitar los trámites aduaneros atendiendo los problemas de los países de tránsito. Asimismo se disponen cuatro principios: justo equilibrio entre los Estados desarrollados y aquellos en desarrollo, la consulta a los operadores antes de introducir nuevas tecnologías, autonomía de la voluntad de las partes contractuales pudiendo elegir entre el transporte multimodal regido por el CTMI o el segmentado y responsabilidad del OTM basada en el principio de culpa o negligencia.

Así, el art. 1 establece las definiciones del convenio. Las que interesan son: «transporte multimodal internacional» que se define como el porte de mercancías por dos o más modos de transporte en virtud de un contrato desde un lugar situado en un Estado en que se toman las mercancías hasta otro lugar situado en otro Estado diferente en el que se

¹¹⁰ *Ibidem*, p. 380.

deberán entregar a las personas autorizadas; «operador de transporte multimodal» (OTM) es la persona que por sí misma o por medio de otro actuando en su nombre celebra un contrato de transporte multimodal y actúa como principal y no por cuenta del expedidor o de los portadores de transporte, asumiendo la responsabilidad del cumplimiento del contrato; «contrato de transporte multimodal» es aquel en cuya virtud un OTM se compromete contra el pago de un flete, a ejecutar o hacer ejecutar el transporte multimodal; «expedidor» es la persona que celebra el contrato multimodal y entrega efectivamente las mercancías al OTM («remitante» en CMR); «consignatario» es la persona autorizada que debe recibir las mercancías («destinatario» en CMR).

De la misma manera el art. 2 establece el ámbito de aplicación material y territorial. Se aplica a todos los contratos de transporte multimodal entre lugares situados en dos Estados siempre que se cumpla o que el lugar de origen o el de destino sea de un Estado contratante. En el art. 3 se establece la aplicación obligatoria del CTMI para todos los contratos de transporte multimodal, sin perjuicio de la capacidad del expedidor de elegir entre el transporte multimodal y el segmentado. Esta estipulación denota la laxitud del CTMI a la hora de decantarse por uno de los dos sistemas en red o uniforme, dejándolo a la autonomía de la voluntad del expedidor siempre y cuando se asegure la aplicación del CTMI. Posiblemente este marco ha hecho que algún país europeo (Noruega) se anime a ratificar este marco normativo. De la misma forma, el CTMI asegura la tranquilidad de los Estados al disponer en el art. 4 que no se verá afectada su capacidad regulatoria en materia de reglamentación y control de las operaciones de transporte, además mandando a los OTM a cumplir con las normas imperativas operatorias en cada momento.

Los arts. 5 a 13 (Parte II del CTMI) regulan la documentación del transporte multimodal internacional. Los aspectos destacables (y que lo diferencian de la regulación de la carta de porte CMR) son que el documento podrá ser negociable o no negociable a elección del expedidor (art. 5.1). Es decir, la primera diferencia con la carta de porte CMR es que se parece más a un título valor que a un escrito meramente descriptivo de las circunstancias contractuales y materiales del transporte, asemejándose más a un conocimiento de embarque. Cuando es del tipo negociable se podrá extender a la orden o al portador (art. 6.1), siendo transferible por endoso en el primer caso y sin endoso en el segundo. En caso de que se emita un juego de diversos originales se deberá indicar su número, debiendo indicar cuando se trate de copias (obligatoriamente no negociables). Cuando es del tipo no negociable se debe mencionar el nombre del consignatario, liberando al OTM cuando entregue las mercaderías a éste (art. 7). De la misma manera, el art. 8 regula el contenido mínimo del documento de transporte multimodal. Siendo así, las diferencias con la carta de porte CMR son que debe incluir el flete correspondiente a cada modo de transporte que se utilizará y la moneda de pago, el itinerario previsto y los correspondientes modos de transporte de cada tramo y la declaración de que se aplicará el CTMI anulando toda cláusula que afecte negativamente al expedidor o consignatario (arts. 8.1 l), m), n) y 28.3). El art. 9 prevé la facultad del OTM para formular reservas para las inexactitudes relativas a las mercaderías que están bajo su cargo presumiéndose éstas últimas en buen estado aparente en caso de que no se hagan constar. Siguiendo el hilo, al documento de transporte multimodal se le otorga valor probatorio estableciendo una presunción de que el OTM ha tomado las mercancías tal y como consta en el documento (art. 10.1 a)) no admitiéndose prueba en contrario si se ha emitido de forma negociable y se ha transferido a un tercero que ha procedido de buena fe (art. 10 b)). Esta segunda precisión se ha redactado de esta

manera para evitar la mala fe de los OTM que para evitar la responsabilidad transfieren los documentos a los consignatarios para salvarse de la prueba por daños o retrasos. Igualmente, el art. 11 del CTMI ya declara que el OTM será responsable por omisiones o falsas declaraciones intencionales, esto es dolosas (por ejemplo, omitir las reservas que correspondan y endosar el documento al consignatario), castigándole con el veto al límite de responsabilidad del CTMI por los inconvenientes causados a terceros que actuaron de buena fe acorde a lo estipulado en el documento de transporte multimodal. Asimismo, el art. 12.2 establece que el expedidor también tendrá la responsabilidad y deberá indemnizar al OTM por perjuicios que resulten de la inexactitud de los datos que facilita, siendo responsable incluso cuando transfiere el documento de transporte multimodal.

A continuación, la parte III es el apartado más controvertido al regular el régimen de responsabilidad del OTM y principal causa del rechazo de los Estados no contratantes. Además, la parte IV introduce una diferencia con respecto al CMR pues regula expresamente la responsabilidad del expedidor. Estas dos partes del CTMI, sustanciales para su existencia, abarcan del art. 14 al 23.

De esta manera, el art. 14 dispone la regla de que el OTM (o sus empleados o agentes de cuyas acciones u omisiones es responsable acorde al art. 15) ostenta la responsabilidad desde el momento en que toma la posesión de las mercancías hasta su entrega. En virtud de lo cual el apartado segundo fija una serie de consideraciones que determinan cuándo el OTM está en posesión de la mercancía. Primero, desde el momento en que haya tomado el cargo del género (sea del expedidor sea de una autoridad o tercero quienes deben ponerlas a disposición del OTM por mandato legal) hasta la entrega (sea por poner la mercancía al poder del consignatario sea al poder de una autoridad que las debe recibir por mandato legal).

Así pues, el art. 16.1 CTMI fija el fundamento de la responsabilidad del OTM en los perjuicios resultado de la pérdida o daño de las mercancías y el retraso en la entrega siempre y cuando estuvieran en su posesión y se adoptaran todas las medidas razonables para evitar el hecho causante. El apartado segundo define el retraso en la entrega como no proceder a la entrega en destino dentro del plazo acordado y en caso de carencia de acuerdo extralimitando el período razonable a un operador diligente. Además, el apartado tercero dispone el plazo de 90 días de retraso en la entrega para considerar el género perdido (frente a los 30 días del art. 20 CMR). Dicho esto, el art. 17 hace una limitación de responsabilidad «preliminar» al recoger que en los casos en que concurran otras causas aparte de la culpa o negligencia el OTM responderá en la medida en que los hechos causantes sean atribuibles a estas conductas, recayéndole la carga de la prueba de su diligencia. Esto es así porque como se vio anteriormente estos comportamientos del OTM se presumen por principio del CTMI.

Llegados a este punto, se inicia el estudio del precepto más polémico del CTMI: el art. 18 encargado de establecer los límites de responsabilidad del OTM. Así, el límite se fija en el apartado 1 para los supuestos de responsabilidad por pérdida o daño en las mercaderías en 920 unidades de cuenta por bulto u otra unidad de carga transportada o de 2,75 unidades de cuenta por kilogramo de peso bruto de las mercancías perdidas o dañadas si ésta última es mayor. En virtud de lo anterior en el segundo apartado se establecen las normas para determinar qué cantidad es mayor y, por tanto, aplicable.

Primero, se define «bulto» como un elemento de transporte análogo a un contenedor o una paleta y la «unidad de carga transportada» como el contenido dentro de este bulto. Segundo, en los supuestos en que existan daños a los elementos de transporte empleados éstos se considerarán como una unidad independiente de carga transportada.

El apartado tercero establece el caso especial de no emplear el modo de transporte marítimo o de navegación interior fijando el límite de responsabilidad a 8,33 unidades de cuenta por kilogramo de peso bruto de las mercaderías dañadas o perdidas. De manera similar el apartado cuarto establece el límite por retraso en la entrega a dos veces y media el flete que corresponde pagar por las mercancías perdidas o averiadas sin superar la cuantía íntegra que corresponde pagar en virtud del contrato de transporte unimodal. Por otro lado, el apartado quinto dispone que la responsabilidad acumulada por pérdida o daño y retraso en la entrega no podrá superar la cuantía que correspondería por la pérdida total de las mercaderías. Sin perjuicio de lo anterior, el operador de transporte multimodal y el expedidor tienen la libertad de pactar en virtud de la autonomía de la voluntad límites de la responsabilidad superiores. Por último, el apartado séptimo establece que la unidad de cuenta se entiende acorde al art. 31, es decir es el derecho especial de giro del FMI.

De este modo, corresponde hacer una comparativa y extraer conclusiones con los límites de la responsabilidad de los convenios internacionales de transporte unimodales más importantes. Así, el Convenio CMR en su art. 23 prevé un límite genérico de 8,33 unidades de cuenta por kg de peso bruto de mercancía perdida, aplicando el valor de la depreciación sufrida en caso de daños totales o parciales. La indemnización por retraso no puede superar el precio del transporte. En el caso de RU CIM el límite genérico es de 17 unidades de cuenta por kg de mercancía perdida, aplicando en el supuesto de que las mercancías sufran merma por el mero hecho del transporte la limitación del 2% por el peso si son líquidas y 1% si son secas. La indemnización por retraso no puede exceder el cuádruplo del precio de transporte. En el Convenio de Montreal el límite genérico es de 17 unidades de cuenta por kg de mercancía excepto si hay declaración especial de valor (en cumplimiento del art. 24.1 CM de la revisión de responsabilidad quinquenal se ha fijado en 19 unidades de cuenta). Si se trata de destrucción, pérdida, avería o retraso parcial se tiene en cuenta sólo el peso total de los bultos afectados. Para las Reglas de la Haya-Visby la responsabilidad se fija en la cuantía más elevada entre 666,67 unidades de cuenta por bulto o 2 unidades de cuenta de peso bruto de mercancía. En las Reglas de Hamburgo el límite es la cuantía más alta entre 835 unidades de cuenta por bulto o 2,5 unidades de cuenta por kg de peso bruto de mercancía. Para los supuestos de retraso la limitación es 2,5 veces el flete que corresponda pagar por las mercancías que hayan sufrido retraso con límite a la totalidad del flete. Por último, las Reglas de Rotterdam establecen el límite en la cuantía más elevada entre 865 unidades de cuenta por bulto o 3 unidades de cuenta por kg de peso bruto de mercancías. Para los casos de retraso en la entrega es el mismo límite que en las Reglas de Hamburgo. En definitiva, se puede observar quién presiona que no se ratifique el CTMI, pues los principales beneficiarios son los transportistas en las modalidades terrestre y aérea y los perjudicados en la modalidad marítima. Así pues los límites de responsabilidad en la regulación unimodal marítima son más beneficiosos de lo que ofrece el CTMI. De ahí que se vea claramente por qué las grandes navieras presionen para no uniformizar el transporte multimodal, cargando con los costes de ello al resto de operadores del transporte que se encuentran ante una situación jurídica que les obliga a pagar indemnizaciones abultadas. Igualmente,

el CTMI es razonable también con los expedidores cuando no se emplea la modalidad de transporte marítimo fijando el límite en 8,33 unidades de cuenta por kg de peso bruto, siendo indulgente con la elección de la cuantía a la hora de desfavorecer a los transportistas, pues no se trata de los 17 DEG del RU CIM o del Convenio de Montreal sino de la limitación establecida en el Convenio CMR.¹¹¹

Estudiado el régimen de limitación de la responsabilidad y sus repercusiones se debe añadir la solución del problema de los daños localizados que ofrece el CTMI. Pues el art. 19 dispone que cuando la pérdida o daño de las mercaderías tengan su causa en una fase específica del transporte multimodal respecto al cual una norma imperativa o convenio internacional establezca un límite de responsabilidad más alto a la normativa anteriormente estudiada se aplicará con preferencia al CTMI. Sin embargo, este precepto soluciona el problema solamente para los casos en que los daños localizados queden demostrados y la responsabilidad no quede diluida en las diferentes fases del transporte.

Asimismo el art. 20 dictamina que el CTMI también será aplicable para los supuestos de responsabilidad extracontractual tanto del propio OTM (apartado 1) como de sus agentes o empleados (apartado 2) sin posibilidad de sobrepasar los límites del art. 18 por tratarse de otro tipo de responsabilidad (apartado 3).

Seguidamente, otro precepto polémico es el art. 21 el cual regula las circunstancias para la pérdida del derecho de limitación de la responsabilidad. Así, el apartado primero estipula que el OTM perderá el derecho a la limitación cuando quede probado que las causas de responsabilidad recogidas en el CTMI se hayan producido intencionalmente o de manera temeraria sabiendo que probablemente el hecho ocurriría. De la misma manera, el apartado segundo dispone que los empleados o agentes del OTM no podrán acogerse al límite de responsabilidad cuando quede probado que actuaron u omitieron intencional o negligentemente. En esta parte el CTMI no se diferencia tanto de los convenios unimodales, así por ejemplo el art. 29 del convenio CMR regula la pérdida del beneficio de la limitación cuando los daños sean causados de manera dolosa o por falta equivalente. Lo mismo para el RU CIM, la pérdida del límite se produce si se demuestra que los hechos se causaron de forma dolosa o temeraria si de ésta última hubo consciencia de que se pudiese causar daño. El Convenio de Montreal, en cambio, no establece ningún supuesto en que se pierda el límite, eliminando dicho apartado con el Protocolo 4. Sin embargo, hubo una normativa de aplicación a la modalidad de transporte aéreo que sí lo preveía y es el Convenio de Varsovia que regulaba que la inexactitud o ausencia de la carta de porte aéreo que sea imputable al transportista, el dolo de éste o sus agentes y faltas equivalentes según la Ley del Tribunal que conozca del asunto llevaría a la pérdida del beneficio de limitación. Para la modalidad de transporte marítimo tanto las Reglas de la Haya-Visby, como las Reglas de Hamburgo y las Reglas de Rotterdam prevén que el límite de la responsabilidad se perderá cuando el daño causado resulte de acto u omisión intencionado del transportista o de una conducta temeraria con conocimiento de que probablemente se produciría el daño.

A continuación, los arts. 22 a 24 regulan la responsabilidad del expedidor, novedad con respecto a algunos convenios unimodales, porque normalmente no hay apartados específicos que regulen las obligaciones del remitente, sino que dichas se hallan

¹¹¹ *Ibidem*, pp. 388-398.

esparcidas a lo largo de los textos normativos. Así, la norma general del art. 22 es que el expedidor responderá de cualquier perjuicio al OTM causado por culpa o negligencia de él mismo o de sus empleados o agentes. Especialmente se regulan los supuestos de mercancías peligrosas, pues es obligación del expedidor señalarlas debidamente (art. 23.1) e informar de su carácter peligroso (art. 23.2), permitiéndose con ciertos matices al OTM descargarlas, destruirlas o hacerlas inofensivas si el expedidor incumple con estas obligaciones.

La parte V del CTMI regula las reclamaciones y acciones, su prescripción y las normas de competencia judicial internacional. Así, el apartado 1 del art. 24 obliga al consignatario con límite el día laboral inmediatamente posterior a la entrega o fecha de entrega hacer un escrito al OTM en que avise de la pérdida o daño explicando la naturaleza general de éstos. Además, se presumirá que la carencia de dicho escrito indica que el OTM ha ejercido una entrega de las mercancías en las condiciones que se han descrito en el documento de transporte multimodal, excepto prueba en contrario. El apartado 2 amplía el plazo a los 6 días laborales siguientes en caso de daños no aparentes. El apartado 3 exime de la obligación de enviar escrito si en el momento de la entrega se hizo inspección conjunta por las partes y se constataron los defectos o incumplimientos. Asimismo, el apartado 4 recoge que las partes deberán darse todas las facilidades razonables en el momento de la inspección de las mercancías y la comprobación del número de bultos. Por otra parte, el quinto apartado dispone que para el caso del retraso en la entrega para que proceda el pago de indemnización por los perjuicios causados se debe remitir por escrito al OTM en un plazo de 60 días desde la entrega de las mercancías. A su vez, si el OTM no remite escrito en que avise de la pérdida o daño al expedidor en un plazo de 90 días desde que ocurrieron éstas o alternatively desde la fecha de entrega se presumirá que el OTM no sufrió perjuicio alguno por parte del expedidor. Los plazos se entienden prorrogados hasta el siguiente día laboral inmediato al día en que expira el plazo si éste se considera como «no laborable».

Para seguir, el CTMI establece las reglas para la prescripción de las acciones en el art. 25. Así, la regla general es la prescripción a los dos años si no se ha incoado un proceso judicial o arbitral en este plazo. Además, se considerará de 6 meses si no se remitieron los escritos de reclamación correspondientes del art. 24 contando desde la fecha de la entrega de las mercancías. De manera excepcional el art. 25.4 dispone que las acciones de repetición se podrán presentar incluso cuando haya expirado el plazo de prescripción siempre y cuando se respeten aquellos establecidos en la normativa del Estado en que se haya iniciado el procedimiento, no pudiendo ser inferior a 90 días contados desde que el que presenta la acción de reclamación satisfizo o quedó emplazado para el pago de cuantía indemnizatoria.

Siguiendo, las reglas de competencia judicial internacional están en el art. 26, siendo bastante similares con las recogidas en el art. 31 del Convenio CMR en cuando a la capacidad de elección de foro del demandante según determinadas consideraciones del demandado y la capacidad de las partes de pactar Tribunal competente en virtud de su autonomía de la voluntad. Sin embargo, la principal diferencia con el CMR es el precepto que regula el arbitraje, pues fija unas reglas muy concretas más allá de permitir cláusulas compromisorias en cualquier contrato (art. 27.1 CTMI y 33 CMR). De esta manera, el art. 27.2 establece que el procedimiento arbitral podrá iniciar en el lugar del

establecimiento principal (o residencia habitual) del demandante; el lugar en que se celebró el contrato multimodal, siempre que el demandado tenga un establecimiento, sucursal o agencia en dicho; el lugar en que se hayan tomado las mercancías bajo custodia para su transporte; en defecto de los anteriores, cualquier otro lugar que las partes hayan designado en la cláusula compromisoria. El apartado tercero obliga igual que en el art. 33 CMR que se apliquen las disposiciones del CTMI, siendo esta mención y la de elegir lugar de arbitraje obligatorias a efecto de la validez del compromiso arbitral, pues cualquier incompatibilidad con dichas llevará a la nulidad de pleno derecho de la cláusula.

Pasando a otro punto, el CTMI dispone la condición, vista en la mayoría de otros convenios internacionales que regulan la materia contractual del transporte, de que toda estipulación contraria de manera directa o indirecta al CTMI será nula de pleno derecho (art. 28.1). Sin embargo, la nulidad de dicha cláusula no afectará la validez del resto del contrato o documento de transporte multimodal, en tanto en cuanto no afecte elementos esenciales. Sin perjuicio de lo anterior, el CTMI permite que las partes acuerden que el OTM soporte mayores responsabilidades y obligaciones que las previstas. Asimismo, el documento de transporte multimodal deberá contener la mención de que el servicio se rige bajo el CTMI (regla similar al art. 6.1.k) CMR relativo a la carta de porte).

El CTMI además define la unidad de cuenta a efectos del art. 18 como el derecho especial de giro del FMI. La pauta para las indemnizaciones es que la conversión en la moneda nacional de un Estado se harán en la fecha de la sentencia, laudo o la acordada por las partes fijando el valor definitivamente en este momento del tiempo. Posteriormente se hace la misma distinción que en el art. 23 CMR para Estados que forman parte del FMI y para los que no. Para los primeros, el cálculo se hará mediante el método de evaluación aplicado por el FMI para sus operaciones y transacciones. Para los segundos, en el caso de que su ordenamiento jurídico permita aplicar lo dispuesto en el art. 31.1 se calculará con el método que determine el propio Estado. En otro sentido, si el ordenamiento no permite la aplicación, es decir la indemnización no se calcula con DEG, el límite se establece en 13.750 unidades monetarias por bulto o 41,25 unidades monetarias por kg de peso bruto de mercancías. Para los casos en que el transporte multimodal no incluya la modalidad marítima se fija en 124 unidades monetarias por kg de peso bruto. Así, el apartado 3 del art. 31 define que la unidad monetaria alternativa al DEG son 65,5 miligramos de oro de novecientas milésimas siendo la conversión en moneda nacional acorde a las reglas del Estado que corresponda.

Por último, el CTMI no es un convenio que tenga vocación de tratar únicamente cuestiones de contratos de transporte internacional, sino que también pretende establecer normas de tránsito aduanero. Así, lo regula su art. 32 y los posteriores anexos que recogen los arts. I a VI en este ámbito. Como el presente proyecto no trata esta cuestión específica, materia además de derecho administrativo, no se procederá al estudio pormenorizado. Aun así sería interesante para futuras ocasiones analizar cómo complementarían estos pocos artículos del Anexo relativos al transporte multimodal la regulación del Convenio aduanero relativo al transporte internacional de mercaderías (Convenio TIR).

2. Estudio de las Reglas de la UNCTAD y el CCI

Como se vio con anterioridad a pesar de la existencia de un régimen jurídico internacional este no es aplicable debido a la falta de ratificaciones cuyo origen son los diferentes intereses cruzados no necesariamente de carácter jurídico. Una vez estudiado se

comprende que el CTMI ofrece una regulación provechosa para el desarrollo del transporte a nivel internacional de manera que exista un marco de reglas uniformes sin perjuicio de las ya existentes. Sin embargo, aunque no exista una norma imperativa universalmente aplicable para el transporte multimodal internacional, dejando de lado las legislaciones nacionales, que son variopintas y de poca uniformidad, existen las Reglas de la UNCTAD y la CCI relativas a los documentos de transporte multimodal. Este documento, incluso si no es de obligado cumplimiento para las partes, al menos favorece a que exista la opción de aplicar un marco específico para el transporte multimodal al cual los operadores puedan optar. Habiéndolas mencionado, procede hacer un estudio de las trece Reglas, puesto que se entiende su importancia dentro de este trabajo.

Así, como se dijo anteriormente la Regla 1.1 dispone que las Reglas UNCTAD-CCI se aplicarán solamente por remisión de las partes con independencia de que se trate de un contrato de transporte unimodal o multimodal con varios modos de transporte. La Regla 1.2 recoge que si se hace la remisión dentro del contrato de transporte las Reglas prevalecerán sobre cualquier otra cláusula contraria a éstas, excepto si se trata de ampliar la responsabilidad u obligaciones del OTM.

Seguidamente, la Regla 2 establece las definiciones, en este apartado cabe detenerse sólo para mencionar que son casi idénticas a las que aporta el art. 1 CTMI. Esto se debe a que el transporte multimodal, como materia jurídica, presenta siempre unos rasgos similares que a efectos de definición no presentan mayor inconveniencia interpretativa.

A continuación, la tercera Regla hace referencia al valor probatorio de los datos del documento de transporte multimodal y lo dispone de manera similar al art. 10 CTMI, por lo que tampoco cabe detenerse a estudiarla.

Visto lo anterior, la Regla 4 define en 3 subapartados las obligaciones del OTM. El primero hace referencia al periodo de responsabilidad y es desde que toma las mercancías hasta que hace su entrega (igual que el art. 14.1 CTMI). El segundo dispone que el OTM responderá por las acciones u omisiones de sus agentes o empleados (de la misma manera que el art. 15 CTMI). El tercer apartado, por otro lado define cuándo se ha hecho la entrega de las mercaderías al consignatario, definiendo las diferentes formas en que se puede emitir el documento de transporte multimodal (en definitiva, se trata de una versión reducida de los arts. 5, 6 y 7 CTMI).

Seguidamente, la quinta Regla fija la responsabilidad del OTM. Así, la Regla 5.1 define el fundamento de la responsabilidad del OTM como la pérdida o daño de las mercancías o el retraso en su entrega (idéntico al art. 16.1 CTMI). Asimismo, la Regla 5.2 define el retraso en la entrega como la no entrega en el plazo expresamente acordado de las mercaderías y a falta de éste aquel exigible a «un OTM diligente» (de la misma forma que el art. 16.2 CTMI). De la misma forma la 5.3 considera las mercancías perdidas cuando existe retraso mayor a los 90 días al plazo pactado de entrega (art. 16.3 CTMI). En otro sentido, se presenta una diferencia importante con el CTMI en la Regla 5.4 ya que establece causas de exoneración específicas para el transporte de mercancías por mar o por vías de navegación interior. Esta regla exime al OTM de cualquier tipo de responsabilidad cuando: hubo actos de negligencia o falta del capitán, marinero, práctico o empleados del porteador en el manejo del buque; hubo incendio, excepto si es por culpa del porteador, siempre que cuando que el buque se haga innavegable y el OTM pruebe

que tuvo la diligencia debida para poner el buque en buen estado al inicio del viaje. Otra Regla que difiere del CTMI es la 5.5 que fija la cuantía de la indemnización por daños o pérdida según el valor del género en el lugar y momento de la entrega o en todo caso aquellos que acorde al contrato tuvieron que ser. El segundo apartado de la Regla 5.5 define que el valor de las mercancías se debe determinar acorde a las siguientes normas: primero, la cotización en bolsa; segundo, al valor de mercado; tercero, subsidiariamente, según el valor usual de las mercancías de igual naturaleza y calidad (este apartado es análogo al art. 23.2 CMR).

De la misma manera, la Regla más importante es la 6, el derecho de limitación de responsabilidad del OTM. Así, de nuevo al igual que el CTMI se encuentra la diferenciación en dos supuestos: cuando se utiliza la modalidad de transporte marítimo y cuando dicha no se emplea. En el primer supuesto el límite de responsabilidad es 666,67 DEG por bulto o unidad transportada o 2 DEG por kg de peso bruto de las mercancías perdidas o dañadas en caso de que esta segunda cuantía es superior. El segundo caso está en la Regla 6.3 y es el clásico límite de 8,33 DEG por kg de peso bruto del género perdido o dañado. Las limitaciones anteriores sin perjuicio de la presencia de daños localizados en cuyo caso será de aplicación preferente el límite establecido del convenio unimodal o ley nacional imperativa correspondiente a la modalidad de transporte. Para el retraso en la entrega la Regla 6.5 dispone que la suma de indemnización no podrá superar la totalidad del flete pagado en virtud del contrato de transporte multimodal. De la misma manera, la Regla 6.6 determina que la responsabilidad acumulada no excederá de los límites de responsabilidad considerados para pérdida total. Es destacable, empero, que a efectos de estas Reglas los límites de responsabilidad se fijan solamente en derechos especiales de giro, sin la mención correspondiente a los Estados que no forman parte del FMI. Por lo que se entiende, haciendo una interpretación restrictiva de texto jurídico, que los operadores de dichos países no podrán utilizar los límites de responsabilidad establecidos. Aun así, existe la solución de buscar una equivalencia en moneda nacional del derecho del foro que resuelva la reclamación de tal manera que el OTM no resulte perjudicado en exceso, a pesar de no estar expresamente recogido en las Reglas.

La Regla 7 es prácticamente un calco de lo dispuesto en el art. 21.1 CTMI, porque dispone que el OTM perderá el derecho a la limitación de la responsabilidad si se prueba que el hecho causante tuvo de origen una acción u omisión realizada de manera personal por el OTM con la intención de causar el daño, pérdida o retraso en la entrega.

Además, la Regla 8 al igual que el CTMI recoge un régimen de responsabilidad para el expedidor. Curiosamente, las Reglas son más claras que el art. 22 CTMI puesto que determinan de manera clara la responsabilidad del expedidor en el sentido de que se hace lista de todas las cuestiones cuya exactitud debe garantizar y que deberá pagar indemnización al OTM si incumple dicho deber. Dicho esto, el art. 23 CTMI establece normas específicas para las mercancías peligrosas, disposiciones imprescindibles si lo que se pretende es un tráfico seguro. Sin embargo, como las Reglas establecen sólo pactos de mínimo cualquier cláusula que no las contradiga cabe en el contrato de transporte multimodal por lo que en principio la peligrosidad de las materias transportadas no debería generar mayores percances siempre y cuando se trate de contratantes sensatos.

La novena Regla también sigue el tenor del CTMI, pues la 9.1 dispone que si el consignatario no avisa por escrito al OTM de las pérdidas o daños en las mercancías en el momento en que se pusieron en su poder (en el art. 24 CTMI es al día laboral inmediato siguiente a la recepción) se presumirá, excepto prueba contraria, que la entrega se hizo acorde a lo descrito en el documento de transporte multimodal. La siguiente regla regula el caso de daños no aparentes estableciendo la misma presunción *iuris tantum* si el aviso no se da en el plazo de 6 días desde la puesta de las mercancías en poder del consignatario.

Así, el plazo de prescripción de la décima Regla se diferencia del CTMI (donde el plazo es de 2 años o 6 meses dependiendo de si se remitió reclamación escrita), ya que establece el periodo de 9 meses para presentar demanda contando desde la entrega de las mercancías, desde la fecha en que se debieron entregar o desde el momento en que se consideraron pérdidas en virtud de la regla 5.3.

La undécima Regla al igual que el art. 20 CTMI, art. 28 CMR y otros similares en la normativa unimodal dispone que las Reglas se aplicarán a las acciones basadas en responsabilidad extracontractual. De la misma manera, la duodécima Regla es otra disposición común en los convenios de transporte internacional, puesto que es la cláusula que amplía la aplicabilidad a los empleados y agentes del OTM. La particularidad de las Reglas es que lo separan en un apartado distinguido, mientras que la práctica común dentro de los convenios es esparcirlo en cada apartado que concierne (por ejemplo, responsabilidad del transportista o normas de límite de la responsabilidad). Para terminar, la decimotercera Regla dispone que toda norma imperativa nacional o convencional se aplica con preferencia a las Reglas. De esta manera, las Reglas no tienen la naturaleza de una norma jurídica *per se* sino que actúan de «cláusulas tipo» dentro de aquellos contratos en que las partes acuerden incluirlas. Es de esta manera, ya que no se somete solamente a las normas de control y reglamentación de los Estados (como sería el art. 4 CTMI) sino a cualquier tipo de disposición imperativa, *de facto* restringiendo considerablemente su ámbito aplicativo y su eficacia dentro de los contratos.

En resumen, las Reglas de la UNCTAD y la CCI son una recolección de normas que intentan incentivar el uso de contratos de transporte multimodal, especialmente el sistema de responsabilidad uniforme. Así, queda patente que busca incentivar más a los de la modalidad marítima y de navegación interior, pues establece regímenes especiales de limitación y exención de la responsabilidad de las cuales las otras modalidades no gozan. De este modo, el hecho de que este documento jurídico exista es prueba del fracaso del CTMI, porque pretende aportar a los operadores del transporte un marco mínimo de regulación internacional en la materia. A pesar de la buena voluntad y de la corrección técnica de las Reglas (son prácticamente un calco resumido del CTMI) el éxito del que gozan es relativo, su eficacia dentro de los contratos y ámbito de aplicación son reducidos y no impiden que se apliquen los demás convenios unimodales cuando concurren determinadas circunstancias por lo que los operadores tampoco tienen incentivo para incorporarlas en sus contratos. En definitiva, es un buen intento de aportar soluciones para una materia que requiere de un marco normativo bastante más amplio y preciso.

IV. El art. 2 CMR: sistema de responsabilidad en red y consideraciones jurisprudenciales.

Visto el estado de la multimodalidad objetiva en cuanto a su regulación internacional se comprende la necesidad de que existan normas imperativas nacionales que resuelvan los problemas que surjan a raíz de la figura jurídica objeto de este capítulo.

En este sentido se podría hacer un estudio de derecho comparado para establecer cuáles son los principales criterios y diferencias entre los diferentes sistemas jurídicos. Por la extensión del presente trabajo esta aspiración queda en el tintero. En cambio, lo que sí es posible es hacer una exposición de la normativa española, analizar cómo regula la multimodalidad objetiva y compararla con el art. 2 del Convenio CMR para identificar las principales incógnitas de la aplicación de ambas normas en España y meditar si existe solución posible a éstas.

Así pues, el art. 2 del Convenio CMR regula el supuesto del transporte superpuesto (denominado *Roll on-Roll off* en inglés) en que el vehículo que contiene la mercancía es desplazado mediante otra modalidad de transporte sin ruptura de carga. En tal caso será aplicable el Convenio CMR al conjunto del contrato de transporte, sea o no multimodal. De todas maneras, a continuación procede a establecer un régimen de exención de responsabilidad del porteador por carretera cuando el hecho causante no acaeció durante el tramo que correspondía a dicha modalidad y no se origina de un acto u omisión del transportista. Así, cuando se presenta tal situación en que con plena certeza la responsabilidad procede del momento y por causa de otra modalidad de transporte la regla que aplica el CMR es remitir a la normativa convencional o nacional que aplique a dicha como si el contrato de transporte fuese con ésta y no con la modalidad terrestre. Por contrario, el CMR se considera aplicable únicamente cuando tal normativa no existe. Seguidamente, el apartado segundo del art. 2 establece la ficción jurídica de que se considerará como dos personas separadas el transportista que ejerza el servicio utilizando sendas modalidades (por ejemplo, un conductor de camión que transporta el vehículo por sí mismo manejando un buque marítimo) a efectos de aplicación de los distintos regímenes jurídicos que correspondan en cada supuesto de responsabilidad.

Tal y como se observa, el precepto del CMR apuesta claramente por el sistema en red, pues al ser una normativa unimodal pretende solventar exclusivamente los asuntos que sobrevengan en su modalidad. De ahí que no presente consideraciones jurídicas de multimodalidad objetiva, sino que solucione asuntos de transporte superpuesto atribuyéndose la aplicación cuando la responsabilidad es causada empleando la modalidad terrestre por carretera y haciendo remisión a otras normas cuando no lo sea.

La jurisprudencia ha estudiado ampliamente este artículo pues es el único que hace referencia a la multimodalidad objetiva dentro del Convenio. Así, la sentencia del Tribunal Supremo Federal de Alemania de 15 de diciembre de 2011¹¹² dictó que la destrucción de vehículos de transporte terrestre y sus cargas mientras se transportan por mar (o cualquier otra modalidad) se deberán aplicar las disposiciones de la norma relativa al transporte marítimo, siendo suficiente para el transporte por carretera si prevé disposiciones de exención de responsabilidad para el transportista. Esta decisión supone

¹¹² Instituto de Derecho del Transporte Internacional. Base CMR. Jurisprudencia. [Sentencia]. <https://www.idit.fr/pdfs/web/viewer.php?file=/documents/41575.pdf&q=>

una excepción al tratar de la responsabilidad por averías causadas en un contexto de transporte superpuesto. De esta manera, se encuentran sentencias como la del Tribunal de Apelación de Brescia de 6 de enero de 2001¹¹³ que consideró que el Convenio es de aplicación obligatoria incluso si las partes no han indicado en la carta de porte que el contrato se rige por sus disposiciones al ser contrario al art. 1. Además, el Tribunal entendió que en virtud del art. 2, incluso si una parte del transporte se realiza mediante otra modalidad sin que las mercancías se descarguen del vehículo se deben aplicar las reglas del Convenio de Ginebra.

Asimismo, otras resoluciones como la sentencia del Tribunal de Comercio de Amberes del 25 de febrero de 2000¹¹⁴ estudiaron los diferentes tramos del transporte multimodal para dilucidar la responsabilidad de cada uno de los partícipes. Primero, en la parte superpuesta (en que el vehículo terrestre se encontraba en un ferry y sufrió daños por la estiba defectuosa de la tripulación del navío) se consideró que se cumplían las tres condiciones para la aplicación del artículo 2.1: el daño se produjo durante el viaje en alta mar, no fue causado por una acción u omisión del transportista por carretera y proviene de un hecho que sólo pudo haber ocurrido durante o con motivo del transporte marítimo. Sin embargo, durante el viaje de vuelta, realizado por carretera, el Tribunal falló que la responsabilidad de los daños (lo poco que había sobrevivido de la mercancía se estropeó debido a que no se cubrió debidamente de la lluvia) era del transportista por carretera, sin embargo le aplicó el régimen de responsabilidad de la normativa marítima. Tomó esta decisión sin examinar si esta parte del transporte era una extensión del contrato inicial o si se trataba de un nuevo contrato de transporte en el sentido del artículo 14.

Por último, en cuanto al sistema de responsabilidad en red el Tribunal Supremo de España en sentencia de 16 de junio de 2001¹¹⁵ consideró que a un transporte combinado o multimodal (en el caso, marítimo y carretera) desde Bilbao hasta Gante (EE. UU.) no se le debía aplicar la normativa del Convenio ya que el transporte por carretera se realizó exclusivamente en territorio de EE. UU. (no incluía el elemento de internacionalidad exigido por el art. 1).

Esto es uno de los graves problemas que supone a efectos de interpretación uniforme el sistema de responsabilidad en red que impide la aplicación de la norma unimodal cuando realmente en este caso era aplicable a efectos de evaluación de los perjuicios que alegó soportar el destinatario por la demora en la entrega. Como tampoco se trataba de un vehículo de transporte terrestre llevado por mar sin rotura de carga no era aplicable el art. 2 del Convenio por lo que no se pudo derivar la aplicación del Convenio por esta vía.

¹¹³ Instituto de Derecho del Transporte Internacional. Base CMR. Jurisprudencia. [Ficha]. https://www.idit.fr/private/moteur_cmr/jurisprudence/fiche.php?id=41428

¹¹⁴ Instituto de Derecho del Transporte Internacional. Base CMR. Jurisprudencia. [Ficha]. https://www.idit.fr/private/moteur_cmr/jurisprudence/fiche.php?id=40514

¹¹⁵ Sentencia núm. 590/2001. Consultada en la base de datos de Aranzadi (RJ 2001/4341): https://insignis-aranzadidigital-es.eu1.proxy.openathens.net/maf/app/document?redirect=true&srguid=i0ad82d9b0000018f6d86dbab2aeb a3d8&marginal=RJ\2001\4341&docguid=I43345160005311dc8a470000846fb0e8&ds=ARZ_LEGIS_CS &infotype=arz_juris;&spos=1&epos=1&td=1&predefinedRelationshipsType=documentRetrieval&fromTemplate=&suggestScreen=&&selectedNodeName=&selec_mod=false&displayName=

V. El derecho autónomo español: arts. 67 a 70 Ley 15/2009, de 11 de noviembre, de contrato de transporte de mercancías por carretera.

La normativa autónoma española sigue un tenor similar al apostar nuevamente por el sistema de responsabilidad en red en detrimento del uniforme. Si en el caso del CMR hay una limitación del modo de transporte regulado en España el impedimento es el ámbito territorial restringido. Por ello, es comprensible que no pretenda ir más allá en cuestiones de transporte multimodal, pues el alcance es tan reducido que el esfuerzo resultaría fútil. En todo caso, procede hacer un examen mínimo de los arts. 67 a 70 de la Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del contrato de transporte terrestre de mercancías dedicados a la materia para conocer cuáles son las normas aplicables a la materia en España.

De esta manera, el art. 67 define el transporte multimodal como el contrato entre cargador y porteador para el traslado de mercaderías mediante el empleo de más de un modo de transporte, siendo uno de ellos terrestre independientemente del número de porteadores intervinientes en su ejecución. Esta última consideración denota la finalidad de este precepto y capítulo de la Ley, pues no pretende regular la vertiente subjetiva de la multimodalidad sino que claramente se trata de la objetiva dada la definición positiva (el empleo de más de un modo de transporte) y negativa (el número de transportistas no afecta las consideraciones posteriores que sean relativas a la figura jurídica regulada).

Asimismo, el art. 68.1 claramente acaba por posicionar la normativa a favor del sistema de responsabilidad en red puesto que remite a cada normativa unimodal correspondiente como regímenes de aplicación al contrato multimodal, en palabras de la propia Ley: «como si el porteador y el cargador hubieran celebrado un contrato de transporte diferente para cada fase del trayecto». El apartado segundo cimienta esta misma regla al disponer que las protestas correspondientes por pérdidas, averías o retrasos (las tres causas de responsabilidad clásicas en los contratos de transporte) se deben regir por las normas unimodales del lugar en que deba hacerse la entrega fijando mínimamente el ámbito territorial pertinente. El apartado tercero trata los daños no localizados disponiendo que en caso de imposibilidad de determinación de la fase del trayecto en que ocurrieron los daños la responsabilidad del porteador se regirá por la misma Ley, esto es aplicando el régimen del derecho autónomo español para los contratos de transporte terrestre.

Para seguir, el art. 69 recoge tres supuestos especiales y establece normas para su resolución. En primer lugar, en caso de que se haya pactado el uso de dos o más modalidades de transporte y a la práctica se emplee sólo una de estas u otras diferentes a las del acuerdo se aplicará el régimen de responsabilidad de los modos de transporte contratados que beneficie en mayor medida al agraviado. De la misma manera, si se ha contratado un transporte terrestre, pero efectivamente el servicio se realice por otras modalidades diferentes será aplicable el régimen de responsabilidad tanto del modo terrestre como de los realmente utilizados sobreponiéndose el que sea más favorable al perjudicado. Por último, si en el contrato no se especifica la modalidad de transporte y éste se efectúe por vía terrestre se aplicarán las normas de este modo. En el caso de que se realice por varios modos a la vez, siendo uno de ellos el terrestre se aplicará el régimen de responsabilidad de la Ley 15/2009, es decir el derecho autónomo español.

Finalmente, el art. 70 regula el transporte superpuesto. Primero, dispone la aplicación del régimen de responsabilidad expuesto en el mismo cuerpo legal para la totalidad del

transporte terrestre incluso cuando el vehículo, el remolque o semirremolque se hayan transportado empleando modalidad distinta, siempre y cuando no haya habido trasbordo de las mercancías en cuyo caso procedería aplicar lo dispuesto en los anteriores artículos. Visto esto, el apartado segundo establece una regla análoga al art. 2 CMR, puesto que remite a la normativa imperativa de las otras modalidades de transporte en que se haya producido el daño, pérdida o retraso cuando los hechos no se hayan producido en la fase de transporte por carretera. Además, éstos deben haberse producido sólo con ocasión de otra modalidad (por ejemplo, es poco probable que la mercancía se inunde con agua del mar durante el transporte por carretera). Por ende, los eventos no deben germinar de actos u omisiones del porteador por carretera.

Para finalizar, es importante recordar que lo que establecen el art. 2 CMR y 70.2 LCTTM son remisiones a otros regímenes en ocasiones incompatibles entre sí y que en la práctica llevan a problemas serios de aplicación que merma severamente el principio de seguridad jurídica de los operadores al encontrarse con una cantidad de normas inabarcable de diverso ámbito. En definitiva, el CMR y la LCTTM como se mencionó anteriormente, por diversos impedimentos, no tienen otra opción más que recurrir a estas técnicas de remisión con la finalidad de alcanzar un marco jurídico relativamente definido que permita un funcionamiento mínimamente adecuado del objeto regulado. Sin embargo, es necesario seguir avanzando hacia un marco normativo propio de la multimodalidad para uniformizar las reglas aplicables a todos los operadores del transporte y salvaguardar verdaderamente la seguridad jurídica a nivel internacional.

Conclusiones

El presente trabajo se centró en el estudio detallado del régimen jurídico privado del transporte internacional de mercancías por carretera, con un enfoque en el Convenio CMR y la carta de porte como instrumentos clave. Se analizaron las complejidades del derecho internacional privado en este contexto, abordando las obligaciones del transportista, el derecho de disposición, la limitación y exoneración de responsabilidad, así como la carga de la prueba en situaciones de averías, pérdidas, demoras o retrasos en la entrega de mercancías. Se examinó en profundidad el proceso de indemnización por daños y perjuicios, considerando la importancia del transporte multimodal. Además, se exploró la relevancia del arbitraje como mecanismo de resolución de conflictos en el contexto internacional, destacando la necesidad de una interpretación uniforme y coherente de las normativas del Convenio de Ginebra para garantizar la protección de los derechos y responsabilidades de todas las partes involucradas en operaciones de transporte internacional de mercancías por carretera.

Este proyecto, aunque amplio, dejó diversas cuestiones pendientes. El objetivo del proyecto era facilitar un marco introductorio para diferentes líneas de investigación relacionadas con el transporte internacional. Así, abre camino a consideraciones procedentes de todas las ramas básicas del derecho, desde el mercantil pasando por el administrativo (especialmente para consideraciones de derecho comparado en cuanto a las normas aplicables al transporte en los diferentes Estados) y llegando al laboral. Sin embargo, suscitan especial interés, como se ha desglosado durante el trabajo, las investigaciones relativas a la subcontratación como figura principal del transporte actualmente existente, la multimodalidad como el marco jurídico del transporte del futuro

y el estudio en profundidad del Convenio TIR como la normativa internacional insignia relativa a las aduanas como garantía del movimiento libre de mercaderías.

Algunas de las principales conclusiones que se pueden extraer del proyecto es que el Convenio CMR ha sido un éxito para la regulación internacional del contrato de transporte por cartería desde que se hizo en el año 1956 en Ginebra. No obstante, a pesar del excelente marco regulatorio que ofrece ha quedado desfasado en diferentes puntos. Es necesaria una actualización del Convenio en varios apartados para poder abarcar las nuevas necesidades del tráfico jurídico. En primer lugar, es necesario establecer una fecha de caducidad en los preceptos relativos a la prescripción para evitar los problemas que surgen con la suspensión. Segundo, es necesario sustituir el apartado de los transportistas sucesivos que respondía a un marco jurídico de los mediados del s. XX (e incluso antes si se tiene en cuenta que el Convenio CMR tuvo como principal fuente el Convenio de Berna de 1890) por un marco que abarque las distintas problemáticas de la subcontratación, ya que es una figura reiteradamente estudiada y matizada en las resoluciones internacionales. Por último, se debe crear un apartado específico para la multimodalidad en su acepción objetiva. Ciertamente es difícil establecer normas sustanciales desde el marco de un instrumento de transporte unimodal, pero desde luego lo que queda claro es que el art. 2 como única regulación de esta materia es insuficiente, hecho que lleva a la constante remisión a las normas autónomas de los Estados parte del Convenio.

En conclusión, el Convenio CMR es un instrumento integrador en el régimen jurídico privado internacional que ha funcionado muy bien durante más de cincuenta años. Sin embargo, debido al largo tiempo que lleva vigente sin una actualización y las necesidades cambiantes del tráfico moderno se va quedando desfasado en una serie de apartados clave para el funcionamiento adecuado del transporte internacional. Un hecho cada vez más preocupante teniendo en cuenta que la finalidad de esta norma es la uniformidad del Derecho entre las naciones.

Referencias

Noticias

Grupo Comunicación (14 de octubre de 2022). La excepción ibérica de la carga y descarga de camiones en Europa. *Asociación de Cargadores de España*.

<https://www.ace-cargadores.com/2022/10/14/la-excepcion-iberica-de-la-carga-y-descarga-de-camiones-en-europa/>

Carrera, I. (6 de noviembre de 2023). Expertos animan al transportista a consignar objeciones en la carta de porte. *eIMERCANTIL*.

<https://elmercantil.com/2023/11/06/expertos-animan-al-transportista-a-consignar-objeciones-en-la-carta-de-porte/>

Normativa

Convenio Relativo al Contrato de Transporte Internacional de Mercancías por Carretera (C. M. R.), hecho en Ginebra el 19 de mayo de 1956. Ratificado por España el 13 de mayo de 1974. Boletín Oficial del Estado núm. 109/1974, de 7 de mayo, pp. 9338 a 9344. BOE-A-1974-753.

Reglamento UE 910/2014 de 23 de julio de 2014, «DOUE» núm. 257, de 28 de agosto de 2014, DOUE-L-2014-81822.

Ley 6/2020, de 11 de noviembre, reguladora de determinados aspectos de los servicios electrónicos de confianza, «BOE» núm. 298, de 12 de noviembre de 2020, BOE-A-2020-14046.

Real Decreto de 24 de julio de 1889 por el que se publica el Código Civil, Gaceta de Madrid» núm. 206, de 25/07/1889, BOE-A-1889-4763.

Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Vehículos, «BOE» núm. 22, de 26 de enero de 1999, BOE-A-1999-1826.

Proyecto de Convenio sobre el Transporte Multimodal Internacional de Mercancías (C. T. M. I.), hecho en Nueva York el 24 de mayo de 1980 (1981).

Reglas de la UNCTAD y la CCI relativas al documento de transporte multimodal de 9 de julio de 1991.

Reglamento UE 1215/2012 de 12 de diciembre de 2012, «DOUE» núm. 351, de 20 de diciembre de 2012, DOUE-L-2012-81822.

Reglamento CE 864/2007 de 11 de julio de 2007, «DOUE» núm. 199, de 31 de julio de 2007, DOUE-L-2007-81334.

Reglamento CE 593/2008 de 17 de junio de 2008, «DOUE» núm. 177, de 4 de julio de 2008, DOUE-L-2008-81325.

Ley 15/2009, de 11 de noviembre del contrato de transporte terrestre de mercancías, «BOE» núm. 273, de 12 de noviembre de 2009, BOE-A-2009-18004.

Ley 60/2003, de 23 de diciembre, de arbitraje, «BOE» núm. 309, de 26/12/2003, BOE-A-2003-23646.

Ley 16/1987, de 30 de julio, de ordenación de los transportes terrestres, «BOE» núm. 182, de 31/07/1987, BOE-A-1987-17803.

Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de la ley de ordenación de los transportes terrestres, «BOE» núm. 241, de 08/10/1990, BOE-A-1990-24442.

Real Decreto de 24 de julio de 1889 por el que se publica el Código Civil, Gaceta de Madrid» núm. 206, de 25/07/1889, BOE-A-1889-4763.

Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Vehículos, «BOE» núm. 22, de 26 de enero de 1999, BOE-A-1999-1826.

Orden FOM/3386/2010, de 20 de diciembre, por la que se establecen normas para la realización por las juntas arbitrales del transporte de funciones de depósito y enajenación de mercancías, «BOE» núm. 318, de 31/12/2010, BOE-A-2010-20146.

Bibliografía

Fernández Rozas, J. C., Arenas García, R., de Miguel Asensio, P. A., *Derecho de los negocios internacionales*, Madrid, Ed. Iustel Portal Derecho, 7ª edición, 2024.

Iriarte Ángel, J. L., Calderón Marengo, E. A., Torres Buelvas, J. E., González Rivera, T. V., Belintxon Martin, U., “Contratación y documentación electrónica en el transporte internacional: especial mención a la Carta de Porte. Un análisis desde el Derecho Internacional privado”, Cuadernos Europeos de Deusto, 2022, n.º 66. <https://doi.org/10.18543/ced.2371>

Juan y Mateu, F., “La prueba del dolo o culpa equivalente del porteador en los casos de mercancías robadas o extraviadas”, Revista de Derecho del Transporte, 2015, n.º 16, pp. 99-120. <https://repositori.uji.es/xmlui/handle/10234/159892>

Lizarreta Barrios, P.: “El Transporte Multimodal de mercancías en la regulación unimodal”. *Estudios De Deusto*, 2017, vol. 65, n.º 1, pp. 363-400. [https://doi.org/10.18543/ed-65\(1\)-2017pp363-400](https://doi.org/10.18543/ed-65(1)-2017pp363-400)

Llácer Matacás, M. R., “El asunto Chronostop: cláusulas limitativas de responsabilidad contractual y servicio de transporte. Análisis comparativo de Derecho español y francés”, Anuario da Facultade de Dereito da Universidade da Coruña, 2008, n.º 12, pp. 565-581, p. 570. <https://ruc.udc.es/dspace/handle/2183/7441>

Llorente Gómez de Segura, C. "La ley aplicable al contrato de transporte internacional según el Reglamento Roma I", *Cuadernos de Derecho Transnacional*, vol. 1, n.º 2. <https://e-revistas.uc3m.es/index.php/CDT/article/view/80>

Radionov, N., “Suspension of the period of limitation under the CMR and silence of the carrier: new approach”, European Transport Law, 2020, vol. 55, n.º 1, pp. 3-19. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=6853357>

Recalde Castells, A. J., “El “derecho de disposición” en el transporte internacional de mercancías por carretera”, Indret: Revista para el Análisis del Derecho, 2006, ISSN-e 1698-739X, n.º 2. <https://indret.com/el-derecho-de-disposicion-en-el-transporte-internacional-de-mercancias-por-carretera/>

Sánchez-Gamborino, F., La llamada culpa grave en el transporte de mercancías por carretera. Barcelona, Marge Books, 2016.

<https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=6052642>

Serra Rodríguez, A., Cláusulas abusivas en la contratación. En especial las cláusulas limitativas de la responsabilidad, Aranzadi-Thomson, Cizur Menor, 2002.
<https://dialnet.unirioja.es/servlet/libro?codigo=35723>

Solernou Sanz, S.: “Los límites a la autonomía privada en el marco del contrato de transporte de mercancías por carretera”, Cuadernos de Derecho Transnacional, 2017, vol. 9, n.º 2. <https://doi.org/10.20318/cdt.2017.3885>

Spanjaart, M.: “The successive carrier: a relic from the past”. *Uniform Law Review*, vol. 21, n.º 4.

<https://academic.oup.com/ulr/article-abstract/21/4/522/2738890?login=false>

Tincani, C., The Period of Limitation, Contract for the International Carriage of Goods by Road, Cham, Springer International Publishing, 2022, pp. 289-312.
https://doi.org/10.1007/978-3-031-08487-4_1

Jurisprudencia

Alemania

Sentencia del Tribunal Supremo Federal de 13 de marzo de 2014.

Sentencia del Tribunal Supremo Federal de 28 de febrero de 2013.

Sentencia del Tribunal Supremo Federal de 13 de junio de 2012.

Sentencia del Tribunal Supremo Federal de 15 de diciembre de 2011.

Sentencia del Tribunal de Apelación de Koblenz de 22 de febrero de 2007.

Sentencia del Tribunal Supremo Federal de 6 de junio de 2007.

Sentencia del Tribunal de Apelación de Düsseldorf de 3 de julio de 2007.

Sentencia del Tribunal de Apelación de Köln de 27 de septiembre de 2005.

Sentencia del Tribunal Supremo Federal de 7 de abril de 2002.

Sentencia del Tribunal Supremo Federal de 25 de octubre de 2001

Sentencia del Tribunal Supremo Federal de 15 de octubre de 1998.

Sentencia del Tribunal de Apelación Düsseldorf de 23 de noviembre de 1989.

Sentencia del Tribunal Supremo Federal de 27 de enero de 1982.

Austria

Sentencia del Tribunal Supremo de 30 de mayo de 2012.

Sentencia del Tribunal Supremo de 16 de mayo de 2002.

Sentencia del Tribunal Supremo de 19 de septiembre de 2002.

Sentencia del Tribunal Supremo de 12 de junio de 2001.

Bélgica

Sentencia del Tribunal de Apelación de Amberes de 1 de febrero de 2017.

Sentencia del Tribunal de Casación de 18 de marzo de 2016. Caso C.15.0183.F.

Sentencia del Tribunal de Casación de 12 de mayo de 2016.

Sentencia del Tribunal de Casación, Sala Conjunta de 23 de enero de 2014.

Sentencia del Tribunal de Apelación de Amberes, Sala Cuarta de 3 de marzo de 2014.

Sentencia del Tribunal de Casación de 12 de julio de 2012.

Sentencia del Tribunal de Apelación de Amberes, Sala Cuarta de 13 de septiembre de 2010.

Sentencia del Tribunal de Apelación de Mons de 4 de marzo de 2002.

Sentencia del Tribunal de Comercio de Amberes de 25 de febrero de 2000.

Sentencia del Tribunal de Comercio de Amberes de 17 de diciembre de 1999.

España

Sentencia del Tribunal Supremo (núm. rec. 610/2014) de 7 de abril de 2016. ECLI:ES:TS:2016:3118.

Sentencia del Tribunal Supremo. Sala de lo Civil de 10 de julio de 2015. Núm. rec. 2018/2013. ECLI:ES:TS:2015:4267.

Sentencia de la Audiencia Provincial de Zaragoza (Sección 5ª) de 20 de febrero de 2012.

Sentencia de la Audiencia Provincial de La Rioja (Sección 1ª) de 26 de marzo de 2012. ECLI:ES:APLO:2012:201.

Sentencia del Tribunal Supremo de 10 de agosto de 2003.

Sentencia del Tribunal Supremo de 16 de junio de 2001.

Federación Rusa

Laudo del Tribunal Federal de Arbitraje de la Región de Moscú de 28 de diciembre de 2006.

Francia

Sentencia del Tribunal de Casación, Sala Comercial de 9 de mayo de 2018.

Sentencia del Tribunal de Apelación de Bordeaux, Sala Segunda de 29 de marzo de 2016.

Sentencia del Tribunal de Apelación de Bordeaux, Sala Segunda de 12 de diciembre de 2016.

Sentencia del Tribunal de Apelación de Douai de 17 de diciembre de 2015. RG n°13/06592.

Sentencia del Tribunal de Apelación de Lyon, Sala Tercera de 16 de enero de 2014.

Sentencia del Tribunal de Apelación de Reims, Sala Decimosegunda de 25 de marzo de 2014.

Sentencia del Tribunal de Apelación de Metz de 5 de diciembre de 2013. RG n° 09/01527.

Sentencia del Tribunal de Apelación de Douai de 19 de enero de 2012. RG n° 11-01503.

Sentencia del Tribunal de Apelación de Lyon, Sala Tercera de 16 de marzo de 2012. RG n°10-08676.

Sentencia del Tribunal de Apelación de Colmar, Sala Primera de 11 de julio de 2012.

Sentencia del Tribunal de Casación, Sala Comercial de 30 de octubre de 2012.

Sentencia del Tribunal de Apelación de Douai, Sala Segunda, Sección Primera de 22 de noviembre de 2012.

Sentencia del Tribunal de Casación de 18 de septiembre de 2007.

Sentencia del Tribunal de Casación de 10 de julio de 2007.

Sentencia del Tribunal de Apelación de París de 19 de septiembre de 2001.

Sentencia del Tribunal de Casación, Sala Comercial de 26 de octubre de 1999.

Sentencia del Tribunal de Casación, Sala Comercial de 17 de junio de 1997.

Sentencia del Tribunal de Apelación de Orleans, Sala Civil, n.º 2 de 12 de noviembre de 1996.

Sentencia del Tribunal de Casación de 17 de diciembre de 1996.

Grecia

Tribunal Supremo (Areópago), Sala Civil I, Secc. 1 de 18 de diciembre de 2012. Sentencia n.º 1795/2012.

Hungría

Sentencia del Tribunal de Justicia Metropolitano (Fovárosi Ítélotábla) de 7 de enero de 2004.

Sentencia del Tribunal Supremo, Sala Civil de 11 de enero de 1998.

Italia

Sentencia del Tribunal de Bolonia de 19 de marzo de 2012.

Sentencia del Tribunal de Apelación de Florencia de 22 de diciembre de 2011.

Sentencia del Tribunal de Casación (Corte di Casazione) de 30 de enero de 2009. N.º 2477.

Sentencia del Tribunal de Casación (Corte di Casazione) de 30 de enero de 2009. N.º 2483.

Sentencia del Tribunal de Apelación de Brescia de 6 de enero de 2001.

Sentencia de la Corte de Casación de 2 de julio de 2006.

Países Bajos

Sentencia del Tribunal Supremo de 18 de diciembre de 2015. ECLI:NL:HR:2015:3624.

Polonia

Sentencia del Tribunal Supremo, Sala Civil de 19 de diciembre de 2013. Caso N.º II CSK 70/13.

Sentencia del Tribunal Supremo, Sala Civil de 9 de marzo de 2003. Caso N.º II CKN 415/01.

Reino Unido

Sentencia de Queen's Bench Division de 29 de octubre de 1992.

República Checa

Sentencia de la Corte Constitucional de 19 de abril de 2001.

Suecia

Sentencia del Tribunal Supremo de 14 de junio de 2016. Caso T-2934-15.

Ucrania

Sentencia del Tribunal Superior de Comercio de 14 de marzo de 2013. Caso 5008/247/2012.

Sentencia del Tribunal Comercial de la Región de Rivne de 6 de mayo de 2012. Caso 5019/511/12

Tribunal de Justicia de la Unión Europea

Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea de 5 de abril de 2010. Asunto C-533/08. Cuestión preliminar presentada por el Hoge Raad der Nederlanden (Tribunal Supremo de los Países Bajos), mediante decisión de 28 de noviembre de 2008.

Anexos

Primer ejemplar de la carta de porte que corresponde al remitente.

1 Ejemplar para el remitente - Exemplaire de l'expéditeur Copy for sender		<input type="checkbox"/> CMR <small>Marque si que procede</small>		<input type="checkbox"/> DOCUMENTO DE CONTROL <small>DOCUMENTO DE CONTROL (B.O.E. 05/01/2013) (FORM 2015/02)</small>	
1 Remitente (nombre, domicilio, país) Sender (name, address, country) Expéditeur (nom, adresse, pays)		16 Excmo. de comercio (nombre, país) Excmo. de comercio (name, country) Transporteur (nom, adresse, pays)		<div>1140</div> <div>DOCUMENTO DE CONTROL</div> <div>CMR</div> <div>Este es un porte que se somete al convenio sobre el transporte internacional de mercancías por carretera (CMR)</div>	
2 Consignatario (nombre, domicilio, país) Consignee (name, address, country) Destinataire (nom, adresse, pays)		17 Portadores sucesivos (nombre, domicilio, país) Successive carriers (name, address, country) Transporteur successifs (nom, adresse, pays)		18 Reservas y observaciones del portador / Carriers reservations and observations / Réserves et observations du transporteur	
3 Lugar de entrega de la mercancía Place of delivery of the goods (place, country) Lieu pour la livraison de la marchandise		19 Estipulaciones particulares Special agreements Conventions particulières		20 A pagar por / To be paid by	
4 Lugar, fecha de cargo de la mercancía Place and date of loading of the goods (place, country, date) Lieu et date de la prise en charge de la marchandise		21 Formalizado en / Established in		22 Recibo de la mercancía Goods received Marchandises reçues	
5 Documentos anejos Documents annexes Attached documents		23 Firma y sello del transportista Signature and stamp of the carrier Signature et timbre du transporteur		24 Recibo de la mercancía Goods received Marchandises reçues	
6 Marcas y números Marks and numbers Marques et numéros		7 Números de bultos Numbers of packages Nombre de colis		8 Clase de embalaje Method of Packing Mode d'emballage	
9 Naturaleza de la mercancía Nature of the goods Nature de la marchandise		10 N.º estadístico N.º statistical number N.º statistique		11 Peso bruto kg Gross weight in kg Poids brut kg	
12 Volumen m3 Volume in m3 Cuboage m3		13 Instrucciones del remitente Sender's instructions Instruction de l'expéditeur		14 Forma de pago / Prescriptions d'affranchissement / Instructions as to payment for carriage	
15 Clase Class		16 Excmo. de comercio (nombre, país) Excmo. de comercio (name, country) Transporteur (nom, adresse, pays)		17 Portadores sucesivos (nombre, domicilio, país) Successive carriers (name, address, country) Transporteur successifs (nom, adresse, pays)	
18 Reservas y observaciones del portador / Carriers reservations and observations / Réserves et observations du transporteur		19 Estipulaciones particulares Special agreements Conventions particulières		20 A pagar por / To be paid by	
21 Formalizado en / Established in		22 Recibo de la mercancía Goods received Marchandises reçues		23 Firma y sello del transportista Signature and stamp of the carrier Signature et timbre du transporteur	
24 Recibo de la mercancía Goods received Marchandises reçues		25 Firma y sello del consignatario Signature and stamp of the consignee Signature et timbre du destinataire		26 Recibo de la mercancía Goods received Marchandises reçues	

Segundo ejemplar de la carta de porte que le corresponde al destinatario.

2 Ejemplar para el consignatario - Exemplaire du destinataire Copy for consignee		<input type="checkbox"/> CMR		<input type="checkbox"/> DOCUMENTO DE CONTROL	
1 Remitente (nombre, domicilio, país) Expéditeur (nom, adresse, pays)		16 Emisor (nombre, domicilio, país) Carrier (nom, adresse, pays)		1140 DOCUMENTO DE CONTROL	
2 Consignatario (nombre, domicilio, país) Consignee (nom, adresse, pays)		17 Portadores sucesivos (nombre, domicilio, país) Successive carriers (nom, adresse, pays)		18 Reservas y observaciones del portador / Carriers reservations and observations / Réserves et observations du transporteur	
3 Lugar de entrega de la mercancía Place of delivery of the goods (place, country)		19 Estipulaciones particulares Special agreements Conventions particulières		20 A pagar por / To be paid by	
4 Lugar y fecha de carga de la mercancía Place and date of taking over the goods (place, country, date)		21 Formalizado en / Established in		22 Recibo de la mercancía Goods received Marchandises reçues	
5 Documentos anexos Documents annexes Attached documents		23 Firma y sello del transportista Signature and stamp of the carrier		24 Recibo de la mercancía Goods received Marchandises reçues	
6 Marca y números Marks and numbers		7 Números de bultos Numbers of packages		8 Clase de embalaje Method of Packing	
9 Naturaleza de la mercancía Nature of goods		10 N° estadístico N° statistical number		11 Peso bruto kg Gross weight in kg	
12 Volumen m3 Volume in m3		13 Instrucciones del remitente Sender's instructions		14 Forma de pago / Prescriptions d'affranchissement / Instructions as to payment for carriage	
15 Clase Classe		16 Emisor (nombre, domicilio, país) Carrier (nom, adresse, pays)		17 Portadores sucesivos (nombre, domicilio, país) Successive carriers (nom, adresse, pays)	
18 Reservas y observaciones del portador / Carriers reservations and observations / Réserves et observations du transporteur		19 Estipulaciones particulares Special agreements Conventions particulières		20 A pagar por / To be paid by	
21 Formalizado en / Established in		22 Recibo de la mercancía Goods received Marchandises reçues		23 Firma y sello del transportista Signature and stamp of the carrier	
23 Firma y sello del transportista Signature and stamp of the carrier		24 Recibo de la mercancía Goods received Marchandises reçues		25 Firma y sello del consignatario Signature and stamp of the consignee	

DOCUMENTO DE CONTROL

DOCUMENTO DE CONTROL

DOCUMENTO DE CONTROL

Tercer ejemplar de la carta de porte que le corresponde al porteador.

3 Ejemplar para el porteador - Exemplaire du transporteur Copy for carrier		CMR		DOCUMENTO DE CONTROL	
1 Remitente (nombre, domicilio, país) Sender (name, address, country) Expéditeur (nom, adresse, pays)		16 Porteador (nombre, domicilio, país) Carrier (name, address, country) Transporteur (nom, adresse, pays)		<div>1140</div> <div>DOCUMENTO DE CONTROL</div>	
2 Consignatario (nombre, domicilio, país) Consignee (name, address, country) Destinataire (nom, adresse, pays)		17 Porteadores sucesivos (nombre, domicilio, país) Successive carriers (name, address, country) Transporteurs successifs (nom, adresse, pays)		18 Reservas y observaciones del porteador / Carriers reservations and observations / Réserves et observations du transporteur	
3 Lugar de entrega de la mercancía Place of delivery of the goods (place, country) Lieu prévu pour la livraison de la marchandise		4 Lugar y fecha de carga de la mercancía Place and date of loading of the goods (place, country, date) Lieu et date de la prise en charge de la marchandise		5 Documentos anejos Documents annexes Attachments documents	
6 Marca y número Mark and number Marques et numéros		7 Número de bultos Numbers of packages Nombre de colis		8 Clase de embalaje Method of packing Mode d'emballage	
9 Naturaleza de la mercancía Nature of goods Nature de la marchandise		10 N.º estadístico N.º statistical number N.º statistique		11 Peso bruto kg Gross weight in kg Poids brut kg	
12 Volumen m³ Volume in m³ Cubage m³		13 Instrucciones del remitente Sender's instructions Instructions de l'expéditeur		19 Disposiciones particulares Special agreements Conventions particulières	
14 Forma de pago / Prescriptions d'affranchissement / Instructions as to payment for carriage		20 A pagar por To be paid by Precio del transporte Carriage charges Deductions Eliquid / Balance Suplementos Supplm. Charges Gastos accesorios Other expenses Total		21 Formado en Established in Etablie à	
22 Firma y sello del remitente Signature and stamp of the sender Signature et timbre de l'expéditeur		23 Firma y sello del transportista Signature and stamp of the carrier Signature et timbre du transporteur		24 Recibo de la mercancía Goods received Marchandises reçues Lugar Place Lieu	

Cuarto ejemplar que es una copia que tienen todos los juegos de carta de porte.

4		<input type="checkbox"/> CMR		<input type="checkbox"/> DOCUMENTO DE CONTROL	
Remitente (nombre, domicilio, país) Sender (name, address, country) Expéditeur (nom, adresse, pays)		Este transporte queda sometido, no obstante toda cláusula contraria, al Convenio sobre el Contrato de Transporte Internacional de Mercaderías por Carretera (CMR). Ce transport est soumis, nonobstant toute clause contraire à la Convention relative au contrat de Transport International de marchandises par route (CMR).		1140 DOCUMENTO DE CONTROL	
Consignatario (nombre, domicilio, país) Consignee (name, address, country) Destinataire (nom, adresse, pays)		16 Porteador (nombre, domicilio, país) Carrier (name, address, country) Transporteur (nom, adresse, pays)		Este transporte queda sometido, no obstante a toda cláusula contraria al convenio sobre el contrato de transporte, según la norma B O E 13/02/2003. O FOM 23/02/2003	
Lugar de entrega de la mercancía Place of delivery of the goods (place, country) Lieu prévu pour la livraison de la marchandise		Metrícula Camión		Metrícula Remolque	
Lugar y fecha de carga de la mercancía Place and date of taking over the goods (place, country, date) Lieu et date de la prise en charge de la marchandise		17 Porteadores sucesivos (nombre, domicilio, país) Successive carriers (name, address, country) Transporteurs successifs (nom, adresse, pays)			
5 Documentos anejos Documents annexés Attached documents		18 Reservas y observaciones del porteador / Carriers reservations and observations / Réserves et observations du transporteur			
6 Marca y números Marks and numbers Marques et numéros		7 Números de bultos Numbers of packages Nombre de colis		8 Clase de embalaje Method of Packing Mode d'emballage	
9 Naturaleza de la mercancía Nature of goods Nature de la marchandise		10 N° estadístico N° statistical number N° statistique		11 Peso bruto kg Gross weight in kg Poids brut kg	
12 Volumen m3 Volume in m3 Cubage m3					
13 Instrucciones del remitente Sender's instructions Instruction de l'expéditeur		19 Estipulaciones particulares Special agreements Conventions particulières			
14 Forma de pago / Prescriptions d'affranchissement / Instructions as to payment for carriage		20 A pagar por / To be paid by:			
21 Formalizado en Established in Etablie à		22 Recibo de la mercancía Goods received Marchandises reçues			
23 Firma y sello del remitente Signature and stamp of the sender Signature et timbre de l'expéditeur		24 Firma y sello del consignatario Signature and stamp of the consignee Signature et timbre du destinataire			

DOCUMENTO DE CONTROL