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

Sanz Romero, Mario; Blázquez Giménez, Concepción, dir. El contrato de transporte terrestre de mercancías por carretera : la responsabilidad, el impacto de la IA y demás conceptos. 2025. (Grau en Dret)

This version is available at <https://ddd.uab.cat/record/319401>

under the terms of the  license



**Universitat Autònoma
de Barcelona**

**EL CONTRATO DE TRANSPORTE TERRESTRE DE
MERCANCÍAS POR CARRETERA**

*La responsabilidad, el impacto de la IA
y demás conceptos*

MARIO SANZ ROMERO

DERECHO

TUTORA DEL TFG CONCEPCIÓN BLÁZQUEZ GIMÉNEZ

Martes 13 de mayo de 2025.

ÍNDICE

ABREVIATURAS

RESUMEN y ABSTRACT

CAPÍTULO I: MARCO CONCEPTUAL DEL CONTRATO DE TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA y SUS ELEMENTOS ESENCIALES

1. Marco conceptual del contrato de transporte de mercancías por carretera...	1
1.1 Definición y naturaleza jurídica.....	1
1.2 El contrato de transporte de mercancías por carretera.....	3
2. Elementos esenciales del contrato.....	3
2.1 Sujetos del contrato.....	4
2.1.1 Cargador.....	4
2.1.2 Porteador.....	4
2.1.3 Destinatario.....	5
2.2 Formalización del contrato.....	6
2.2.1 Carta de porte.....	7

CAPÍTULO II: RESPONSABILIDAD DEL CONTRATO DE TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA Y JURISPRUDENCIA RELEVANTE SOBRE LA RESPONSABILIDAD POR PÉRDIDAS, DAÑOS O RETRASOS

3. Responsabilidad del contrato de transporte de mercancías por carretera....	11
3.1 Responsabilidad del cargador.....	11
3.2 Responsabilidad del porteador.....	14
3.2.1 Obligaciones del porteador en el contrato.....	14
3.2.2 Responsabilidad por pérdida, daño o retraso de la mercancía.....	17
3.3 Supuestos de exoneración de la responsabilidad.....	22
3.4 Límites de la responsabilidad.....	24
4. Jurisprudencia relevante sobre la responsabilidad por pérdidas, daños o retrasos.....	26
4.1 STS 66/2020, de 20 de febrero.....	26
4.1.1 Análisis de la sentencia y la doctrina jurisprudencial que genera.....	27

CAPÍTULO III: EL IMPACTO DE LA INTELIGENCIA ARTIFICIAL EN EL TRANSPORTE DE MERCANCIAS POR CARRETERA

5. El impacto de la IA en el transporte de mercancías por carretera.....	36
5.1 Breve introducción del impacto de la IA en el transporte.....	36
5.2 Vehículos automatizados o autónomos en el contrato de transporte terrestre de mercancías por carretera.....	36
5.3 Responsabilidad derivada de un fallo o defecto de un vehículo autónomo o automatizado.....	38
5.3.1 La posible responsabilidad del porteador en el transporte de mercancías cuando el daño sea ocasionado por un fallo en el vehículo automatizado.....	39
5.3.2 Posibles vías de reclamación por daños ocasionados por fallo o defecto del vehículo automatizado o autónomo.....	42
CONCLUSIONES.....	44
BIBLIOGRAFIA.....	47

ABREVIATURAS

ADAS: Advanced Driver Assistance Systems

ATS: Auto del Tribunal Supremo

CC: Código Civil

IA: Inteligencia Artificial

LCS: Ley del contrato de seguro

LCTTM: Ley del contrato de transporte terrestre de mercancías.

Orden FOM: Orden del Ministerio de Fomento.

SAE: Society of Automotive Engineers

SAP: Sentencia de la Audiencia Provincial

STS: Sentencia del Tribunal Supremo.

TRLGDCU: Texto refundido de la Ley General para la Defensa de Consumidores y Usuarios.

TS: Tribunal Supremo

RESUMEN

El presente trabajo de investigación girará en torno al contrato de transporte de mercancías por carretera en el ámbito nacional, en el que se analizarán varios aspectos relevantes del mismo. Como bien procede, antes de entrar en la materia que, quizás, adquiere mayor relevancia, se proporcionará la explicación y análisis de varios conceptos cuyo entendimiento es fundamental para la comprensión de las dos temáticas estrella. La primera de ellas tratará de la responsabilidad del porteador en la pérdida, avería o retraso en la entrega de las mercancías, analizando tanto la normativa nacional vigente como jurisprudencia relevante, en la que se podrá ver la aplicación práctica y los problemas de interpretación existentes. La segunda de ellas se referirá al impacto de la IA en el transporte de mercancías por carretera, en la que se dará un especial análisis a la conducción autónoma, viendo cómo opera la responsabilidad en el caso de que los perjuicios ocasionados en la mercancía tengan la causa en un defecto del vehículo autónomo, con el objetivo de, no solo ver cómo funciona la responsabilidad en este ámbito, sino comprobar si la normativa se está adaptando a la nueva realidad actual.

ABSTRACT

This research work will revolve around the road freight transport contract at the national level, in which several relevant aspects of it will be analyzed. As it should be, before entering into the subject that, perhaps, acquires greater relevance, the explanation and analysis of several concepts whose understanding is fundamental for the understanding of the two star themes will be provided. The first of these will deal with the carrier's liability for the loss, damage or delay in delivery of the goods, analysing both the national legislation in force and relevant case law, in which the practical application and the existing problems of interpretation can be seen. The second of them will refer to the impact of AI on the transport of goods by road, in which a special analysis will be given to autonomous driving, looking at how liability operates in the event that the damage caused to the goods is caused by a defect in the autonomous vehicle, with the aim of, not only to see how responsibility works in this area, but also to check if the regulations are adapting to the new current reality.

CAPÍTULO I: MARCO CONCEPTUAL DEL CONTRATO DE TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA y SUS ELEMENTOS ESENCIALES

Como bien se ha dicho anteriormente, el primer capítulo del presente trabajo es esencial, aunque su contenido refleje lo contrario, dado que es primordial definir tanto la regulación legal a nivel nacional del contrato de mercancías por carretera, como sus elementos esenciales antes de poder llevar a cabo el grueso de la investigación en la que se basa este trabajo de final de grado. Se van a detallar de forma precisa las bases conceptuales de la investigación, de tal manera que se pueda comprender el resto del proyecto.

1. Marco conceptual del contrato de transporte de mercancías por carretera

1.1 Definición y naturaleza jurídica

Para posteriormente poder profundizar en el contrato de transporte de mercancías por carretera, primero se debe de hacer una definición del contrato de transporte en términos generales. Pues bien, el contrato de transporte se puede definir como aquel en el que una persona llamada porteador o transportista se obliga a trasladar de un punto a otro personas o cosas a cambio de un precio¹. Esta sería una definición general sobre en qué consiste el contrato de transporte, pero en esta investigación se debe de acotar el cerco y reducirlo exclusivamente al contrato de transporte de mercancías por carretera.

En cuanto a la naturaleza jurídica del contrato de transporte, hay muchas opiniones distintas dadas por grandes autores de la materia, aunque hay algunas que adquieren más fuerza que otras. Por ejemplo, el profesor **Uria, R.**, lo califica como un contrato *sui generis*, es decir, un contrato que no encaja de forma exacta en las categorías del derecho contractual². Otros autores lo han llegado a calificar como un contrato de depósito o incluso como un contrato mixto, aunque la tesis que coje más fuerza dentro de la doctrina

¹ GADEA SOLER, E., GAMINDE EGIA, E., REGO LÓPEZ, A., *Derecho de la Contratación Mercantil*, 2ª ed., Dykinson, Madrid, 2016, pág. 240.

² URÍA GONZÁLEZ, R., “Contrato de transporte”, en MENÉNDEZ MENÉNDEZ, A. (Dir.), APARICIO GONZÁLEZ, M.L. (Coord.), *Curso de Derecho mercantil*, (vol.) 2, 2ª ed., Thompson Civitas, Madrid, 2006, pp. 323 a 350.

es la que califica al contrato de transporte como un contrato de arrendamiento de obra. Cualquier persona que posea nociones de derecho de los contratos, aunque estas sean pocas, sabe que un contrato de arrendamiento de obra es aquel en el que una persona, que podríamos llamar prestador, se obliga a realizar una actividad o prestar un servicio en favor de otra a cambio de una remuneración. Es importante destacar que esta calificación del contrato de transporte como un contrato de arrendamiento de obra, centra la nota de su naturaleza jurídica en el propio resultado que ha de ofrecer y conseguir el porteador, puesto que lo que se garantiza en este tipo de contratos es la consecución de un resultado completo e indivisible³.

Una vez hemos tratado de integrar el contrato de transporte en un tipo contractual, que ya hemos podido ver que hay varias opiniones y tesis que integran la doctrina referente a esta cuestión, hay otros aspectos que también se refieren a la naturaleza jurídica del contrato de transporte como podrían ser algunos de sus caracteres, en particular, que se trata de un contrato oneroso y bilateral, ya que genera obligaciones para ambas partes contratantes⁴. Una de sus características más relevantes es que el contrato de transporte es un contrato de adhesión, dado que es una de las actividades empresariales donde más se dan las condiciones generales de la contratación, por tanto, en muchas ocasiones las condiciones del contrato están preestablecidas por el transportista o la normativa aplicable. Cabe decir que también se trata al contrato de transporte como un contrato consensual. Este tipo de contratos son aquellos que se pueden llegar a perfeccionar con el simple acuerdo de voluntades entre las partes, sin necesidad de cumplir con alguna formalidad específica. Ciertamente es, que en el contrato de transporte existe la llamada **carta de porte**, que posteriormente a lo largo de la investigación se analizará que es y cuál es su función, pero los contratos de obra pueden llegar a ser consensuales. Así pues, si anteriormente se ha dicho que una de las tesis que posee más fuerza defiende que el contrato de transporte puede encajarse en un contrato de arrendamiento de obra, podemos

³ SÁNCHEZ CALERO, F., SÁNCHEZ-CALERO GUILARTE, J., *Instituciones de derecho mercantil*, 34ª ed., Aranzadi (Thomson Reuters), 2011, pág. 476.

⁴ Artículo 1274 del Real Decreto de 24 de julio de 1889 por el que se publica el Código Civil, Publicado en *Gaceta Madrid* núm. 206, de 25 de julio de 1889, el cual expone que “En los contratos onerosos se entiende por causa, para cada parte contratante, la prestación o promesa de una cosa o servicio por la otra parte...”

concluir que el contrato de transporte, aun existiendo la carta de porte, puede considerarse un contrato consensual⁵.

1.2 El contrato de transporte de mercancías por carretera

En el apartado inmediatamente anterior a este se ha definido en términos generales el contrato de transporte, pero este proyecto se centra exclusivamente en el contrato de transporte de mercancías por carretera, así que vamos a adaptar la anterior definición. Podríamos definirlo como aquel contrato en el que un sujeto llamado **porteador o transportista** se obliga con otro sujeto llamado **cargador** a trasladar una mercancía concreta de un lugar a otro a cambio de una remuneración⁶. Las funciones y características de los sujetos que integran el contrato y que se acaban de nombrar se establecerán en un apartado futuro.

Este apartado de corta duración ha sido incluido para dar una temprana concepción de lo que es el contrato de transporte de mercancías, puesto que la profundización en los sujetos del contrato, en su objeto y su contenido y, sobre todo, en su formalización, se va a desarrollar en el segundo punto del presente capítulo.

2. Elementos esenciales del contrato

En este apartado se expondrán cuáles son los elementos esenciales del contrato de transporte terrestre de mercancías que, todos ellos, están definidos en la normativa vigente, concretamente en la Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del contrato de transporte terrestre de mercancías, ley nacional de la que se hablará a continuación en este segundo punto.

⁵ Artículo 1258 del CC, Publicado en *Gaceta Madrid* núm. 206, de 25 de julio de 1889, el cual expone que “Los contratos se perfeccionan por el mero consentimiento, y desde entonces obligan, no sólo al cumplimiento de lo expresamente pactado, sino también a todas las consecuencias que, según su naturaleza, sean conformes a la buena fe, al uso y a la ley”.

⁶ Artículo 2.1 de la Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del contrato de transporte terrestre de mercancías, Publicado en *BOE* núm. 273, de 12 de noviembre de 2009.

2.1 Sujetos del contrato

Los sujetos que integran el contrato objeto de la presente investigación están definidos en el **artículo 4** de la LCTTM, y son los siguientes.

2.1.1 Cargador

Según la ley ya mencionada, el cargador es quien contrata en nombre la realización de un transporte y frente al cual el porteador se obliga a efectuarlo⁷.

No podemos pasar por alto la figura del expedidor, que es el tercero que por cuenta del cargador hace entrega de las mercancías al transportista en el lugar de recepción de la mercancía⁸.

En torno a la figura del cargador giran muchos aspectos importantes, como la responsabilidad en el que puede incurrir o sus obligaciones, pero son aspectos que van a ser tratados en el siguiente capítulo del proyecto.

2.1.2 Porteador

De acuerdo con la misma ley que ya se ha mencionado, el porteador es quien asume la obligación de realizar el transporte en nombre propio con independencia de que lo ejecute por sus propios medios o contrate su realización con otros sujetos⁹. En el supuesto de que el porteador contratase la realización del transporte con otros sujetos, al porteador contratante se le llama primer porteador, y a los sujetos contratados para la ejecución de dicho transporte se les llama porteadores efectivos, dado que son los que efectivamente van a llevar a cabo el traslado de la mercancía¹⁰.

Por ende, el porteador es responsable frente al cargador de la realización íntegra del transporte, obligándose a cumplir con todas las exigencias que la Ley 15/2009 prevé,

⁷ Art. 4.1 de la LCTTM, Publicada en *BOE* núm. 273, de 12 de noviembre de 2009.

⁸ Artículo 4.4 de la LCTTM, Publicada en *BOE* núm. 273, de 12 de noviembre de 2009

⁹ Artículo 4.2 de la LCTTM, Publicada en *BOE* núm. 273, de 12 de noviembre de 2009

¹⁰ CABRERA CÁNOVAS, A., *El Contrato de transporte por carretera (ley 15/2009)*, 1ª ed., Marge Books, Barcelona, 2010, pág. 28.

incluso en la situación en la que el porteador contrate la realización del transporte con otros sujetos¹¹.

Centrándonos en la situación ahora comentada, la relación contractual entre el primer porteador y el porteador efectivo ha de caracterizarse como de transporte, en consecuencia, va a estar sometida a la Ley 15/2009, la ley del contrato de transporte terrestre de mercancías. Esta relación contractual entre ambas partes va a suponer que el primer porteador ocupe la posición de cargador y el porteador efectivo ocupe la de primer porteador. Es precisamente por este motivo por el que se ha afirmado anteriormente que el porteador siempre responde frente al cargador de la ejecución íntegra del transporte, aunque contrate el mismo para que sea realizado por otros sujetos, debido a que la relación contractual entre ambos porteadores es independiente de la que contraen el primer porteador y el cargador. Así pues, se puede concluir que no existe ningún tipo de relación contractual entre el cargador y el porteador efectivo, siendo cualquier reclamación que pueda efectuar el uno contra el otro de naturaleza extracontractual, nunca contractual¹².

Respecto del porteador, sucede exactamente lo mismo que con el cargador, es una figura muy importante como para únicamente describirla y analizarla en este apartado, pero se da de esta manera porque posteriormente se analizará con mucho más detalle la responsabilidad en la que puede incurrir y las obligaciones que contrae al suscribir el contrato, aspectos esenciales.

2.1.3 El destinatario

Siguiendo la línea de explicación de los anteriores sujetos que integran el contrato de transporte terrestre de mercancías, la LCTTM estipula que el destinatario es la persona a quien el porteador ha de entregar las mercancías en el lugar de destino¹³. La figura del destinatario en sí misma no es parte originaria del contrato, puesto que este se celebra entre cargador y porteador, pero no por ello no podemos dejar de considerarla como sujeto esencial del contrato de transporte, dado que, en el momento en el que llega la entrega de la mercancía o a transcurrido el plazo en el que debería de haber llegado, se convierte en

¹¹ Artículo 6.1 de la LCTTM, Publicada en BOE núm. 273, de 12 de noviembre de 2009

¹² CABRERA CÁNOVAS, A., *El Contrato de transporte por carretera (ley 15/2009)*, cit., pág. 28.

¹³ Art. 4.3 de la LCTTM, Publicada en BOE núm. 273, de 12 de noviembre de 2009.

titular de los derechos y obligaciones que derivan de dicho contrato pudiendo requerir al porteador sobre la entrega de la mercancía¹⁴. Este caso es un claro ejemplo de concesión de derechos contractuales a terceros no contratantes, por este motivo, el contrato de transporte es calificado como contrato “a favor de tercero”¹⁵.

De la anterior explicación se derivan definiciones del destinatario tales como “la persona autorizada para recibir la prestación concertada por otro”¹⁶.

Regresando a lo que se estaba comentando, como bien se ha dicho, el destinatario es titular tanto de derechos como de obligaciones, y una de sus obligaciones previstas es que el destinatario que se prevalega de lo dispuesto en el apartado primero del artículo inmediatamente anterior referenciado a pie de página estará obligado a hacer efectivo el precio del transporte y los gastos causados o, en caso de disputa sobre estos conceptos, a prestar la caución suficiente¹⁷. Se entiende que ello sucederá en caso de que así se haya pactado, obligándose el destinatario al pago de los mismos en el momento en el que acepte la mercancía¹⁸.

En cuanto al análisis de la figura del destinatario, se puede ir mucho más allá, pero una parte del grueso que va a integrar la presente investigación se centrará en las figuras del cargador y porteador, del destinatario solo se pretende dar una introducción para conocerlo y así poder tener una visión más completa de las partes que integran el contrato de transporte, introducción que está más que conseguida con la realización del presente apartado.

2.2 Formalización del contrato

Anteriormente se ha llegado a la conclusión que el contrato de transporte de mercancías se trata de un contrato de naturaleza consensual, es decir, no requiere de ninguna

¹⁴ Art. 35.1 de la LCTTM, Publicada en BOE núm. 273, de 12 de noviembre de 2009.

¹⁵ SÁNCHEZ CALERO, F., SÁNCHEZ-CALERO GUILARTE, J., *Instituciones de derecho mercantil*, cit., pág. 482.

¹⁶ MENÉNDEZ MENÉNDEZ, A., ROJO FERNÁNDEZ RÍO, A.J., *Lecciones de derecho mercantil*, 9ª ed., Civitas (Thomson Reuters), 2011, pág. 145.

¹⁷ Art. 35.2 de la LCTTM, Publicada en BOE núm. 273, de 12 de noviembre de 2009.

¹⁸ Art. 37.2 de la LCTTM, Publicada en BOE núm. 273, de 12 de noviembre de 2009.

formalidad específica para ser válido, no obstante, la confección de dicho contrato suele derivar en la expedición de un documento llamado **carta de porte**¹⁹.

2.2.1 Carta de porte

Antes que nada, valga la redundancia, la **carta de porte** está regulada en la **LCTTM**, que la define y establece algunos de sus aspectos más importantes. De hecho, su entera regulación abarca los artículos 10 a 16 de esta misma ley. Sin embargo, la definición como tal de la carta de porte se encuentra en la **Orden FOM/1882/2012, de 1 de agosto, por la que se aprueban las condiciones generales de la contratación de los transportes de mercancía por carretera**. En concreto dice que, *se denomina carta de porte al documento en que se hagan constar todas o una parte de las condiciones de realización del transporte contratado, que habrá de sujetarse a lo dispuesto en la Ley del Contrato de Transporte Terrestre de Mercancías y en estas condiciones generales de contratación*²⁰. Como bien afirma, se harán constar todas o una parte de las condiciones de realización del transporte contratado, por ende, puede constar el lugar y, en su caso, fecha prevista de la entrega de la mercancía en destino, la naturaleza de las mercancías, número de bultos y signos y señales de identificación, cantidad de mercancías enviadas etc. Todas estas condiciones están recogidas en la **LCTTM** que, además, también establece otras condiciones como, por ejemplo, que será necesario emitir una carta de porte por cada envío o que cuando el envío se distribuya en varios vehículos, el porteador o cargador podrá exigir la emisión de una carta de porte por cada envío²¹. Básicamente lo que establece la ley es una regulación muy general.

Para entrar en materia, en primer lugar, hay que aclarar un aspecto altamente importante sobre la carta de porte que, a su vez, nos permitirá comprender muchas de sus funciones, puesto que dicha aclaración vendrá aparejada de varias explicaciones. Este aspecto es la obligatoriedad de la misma, es decir, determinar si es o no obligatoria la confección de la carta de porte, o en que supuestos es obligatoria y en cuáles no.

¹⁹ GADEA SOLER, E., GAMINDE EGIA, E., REGO LÓPEZ, A., *Derecho de la Contratación Mercantil*, cit., pág. 244.

²⁰ Anexo 2.1 de la Orden FOM/1882/2012, de 1 de agosto, por la que se aprueban las condiciones generales de la contratación de los transportes de mercancía por carretera, Publicada en *BOE* núm. 214, de 5 de septiembre de 2012.

²¹ Artículo 10 de la LCTTM, Publicado en *BOE* núm. 273, de 12 de noviembre de 2009.

Para poder comenzar con el análisis de esta cuestión, deberemos de retroceder un poco en la investigación. Es preciso recordar que, cuando se examinó la naturaleza jurídica del contrato de transporte se determinó que dicho contrato es de naturaleza consensual, dicho con otras palabras, que simplemente con el consentimiento, con el mero acuerdo de voluntades, el contrato puede existir y pueden ser exigibles las obligaciones nacidas del mismo²². Con esta manifestación, podría ser suficiente para llegar a la conclusión de que la formalización del contrato de transporte mediante la carta de porte no es preceptiva, pero no solo nos podemos hacer valer de esta conjetura para determinar que, efectivamente, la carta de porte no es obligatoria, sino que también existe soporte documental, las leyes. La **Orden FOM/1882/2012, de 1 de agosto** lo puede decir más alto, pero no más claro, *La carta de porte no es un documento obligatorio. La ausencia o irregularidad de la carta de porte no producirá la inexistencia o nulidad del contrato*²³. Ahora bien, ¿Qué relevancia tiene la carta de porte si no es obligatoria? Pues tiene una gran relevancia, toda vez que la misma firmada por ambas partes contratantes, salvo prueba en contrario, hará fe de la conclusión y del contenido del contrato, así como de la recepción de las mercancías por el porteador²⁴, por lo que se considera un medio de prueba privilegiado²⁵, operando como una presunción *iuris tantum*²⁶. En resumidas cuentas, sirve como comprobante del envío de las mercancías y su función principal es acreditar la existencia del contrato, estableciendo los términos y condiciones del traslado de la carga. Se puede concluir, por tanto, que la carta de porte tiene una finalidad **probatoria** y no **constitutiva**, hecho que no impide que el contrato pueda existir, aunque este documento no haya sido emitido o presente irregularidades²⁷.

El hecho de haber demostrado que la confección de la carta de porte en un contrato de transporte terrestre de mercancías no es preceptiva, no significa que no puedan existir

²² Artículo 13.1 de la LCTMM, Publicado en *BOE* núm. 273, de 12 de noviembre de 2009, el cual expone que “La ausencia o irregularidad de la carta de porte prevista en el artículo 10 bis no producirá la inexistencia o la nulidad del contrato”.

²³ Anexo 2.2 de la Orden FOM/1882/2012, Publicado en *BOE* núm. 214, de 5 de septiembre de 2012.

²⁴ Art. 14.1 de la LCTTM, Publicado en *BOE* núm. 273, de 12 de noviembre de 2009.

²⁵ GADEA SOLER, E., GAMINDE EGIA, E., REGO LÓPEZ, A., *Derecho de la Contratación Mercantil*, cit., pág. 244.

²⁶ La SAP va 399/2020, de 19 de febrero (*TOL* 7.964.919) hace referencia a esta presunción en su fundamento segundo.

²⁷ La SAP Cuenca de 9 de febrero de 1996 (*LA LEY* 7013/1996) se pronuncia en este sentido en su fundamento segundo.

ciertos supuestos en los que dicha confección sí pueda ser obligatoria, y esto es lo que sucede justamente en esta situación. Hay dos casos en los que la **LCTTM** prevé que la carta de porte puede devenir preceptiva y son los que se expondrán a continuación.

1. El primer supuesto es el siguiente: *Cualquiera de las partes del contrato podrá exigir a la otra que se extienda una carta de porte*²⁸. De esta afirmación podemos extraer que, si una de las partes pretende que el contrato se formalice mediante la carta de porte, será suficiente con que lo manifieste y la otra parte estará obligada a confeccionarla, por consiguiente, en estos casos la carta de porte deviene preceptiva. Además, en caso de que la parte requerida a formalizar la carta de porte se negase a ello, la otra parte la podrá considerar como desistida del contrato, con los efectos que, en su caso, correspondan de conformidad con lo dispuesto en 18.2 y 19.1 de la misma ley, la LCTTM²⁹
2. El segundo caso es el siguiente: *En los contratos celebrados con el porteador efectivo deberá formalizarse una carta de porte, con efectos probatorios, por cada envío siempre que el precio del transporte sea superior a ciento cincuenta euros*³⁰. En este caso se hace referencia a los contratos celebrados con el porteador efectivo, sujeto que ya ha sido explicado anteriormente y en el que no hay que entrar en detalles, siendo la carta de porte obligatoria en los envíos cuyo precio por el transporte sea superior a 150 euros.

Estos son los dos claros supuestos en los que, a partir de indicaciones expresas de la ley, la realización de la carta de porte es preceptiva, pero hay un tercer caso en el que dicha carta no acaba siendo definitivamente obligatoria, aunque la ley da ciertas indicaciones que serían interesantes de comentar.

Con tal de explicar el caso mencionado, hay que introducir un nuevo concepto, que es el llamado transporte continuado. Dicho transporte, es aquel en el que el porteador se obliga frente a un mismo cargador a realizar una pluralidad de envíos de forma sucesiva en el

²⁸ Art. 10.1 de la LCTTM, Publicado en *BOE* núm. 273, de 12 de noviembre de 2009.

²⁹ GÓMEZ DE SEGURA, C.L., “La nueva ley sobre el contrato de transporte terrestre de mercancías”, en *Estudios de Deusto: revista de Derecho Público*, vol. 57, núm.2, 2009, pág. 122.

³⁰ Art. 10 bis.1 de la LCTTM, Publicado en *BOE* núm. 273, de 12 de noviembre de 2009.

tiempo³¹. Pues bien, referente al transporte continuado la ley de la que se viene hablando dice lo siguiente:

*El contrato de transporte continuado se formalizará por escrito, con efectos probatorios, y deberá reflejar el precio como mención obligatoria. La ausencia de formalización por escrito o la no inclusión del precio no producirá la inexistencia o la nulidad del contrato*³².

Es curioso porque el mismo artículo indica expresamente que el contrato en este tipo de transportes se formalizará por escrito, dando a entender a simple vista que la carta de porte podría ser preceptiva, pero automáticamente nos muestra que dicha formalización tendrá efectos **probatorios**. Ítem más, el mismo apartado estipula que la ausencia de formalización no provocará la inexistencia o nulidad del contrato³³. Con toda esta información se puede concluir que, realmente, la carta de porte en los contratos de transporte continuado opera con una finalidad probatoria, así que no lo podemos incluir en los supuestos en los que esta es preceptiva.

No se puede decir mucho más en cuanto a la carta de porte, ya que se han tratado los temas más importantes que giran en torno a su figura, destacando el tema de la obligatoriedad. Ha quedado claro que el contrato de transporte es de naturaleza consensual, hecho que provoca que su formalización pueda ser una opción, pero nunca una obligación, excepto los supuestos específicos que se han visto y comentado en el presente apartado.

³¹ Art. 8 de la LCTTM, Publicado en BOE núm. 273, de 12 de noviembre de 2009; La SAP Madrid 34/2022, de 21 de enero (LA LEY 38864/2022) aplica la definición de dicho artículo.

³² Art. 16.1 de la LCTTM, Publicado en BOE núm. 273, de 12 de noviembre de 2009.

³³ GÓMEZ DE SEGURA, C.L., “La nueva ley sobre el contrato de transporte terrestre de mercancías”, *cit.*, pág. 125.

CAPÍTULO II: RESPONSABILIDAD DEL CONTRATO DE TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA Y JURISPRUDENCIA RELEVANTE SOBRE LA RESPONSABILIDAD POR PÉRDIDAS, DAÑOS O RETRASOS

El anterior capítulo se ha centrado en la introducción de conceptos clave, conceptos los cuales su conocimiento y entendimiento es crucial para poder entender la investigación que se realizará a continuación. El presente apartado, como su propio nombre indica, tratará principalmente de la responsabilidad que se puede dar en el contrato que se viene analizando, el contrato de transporte terrestre de mercancías y, específicamente, el que se lleva a cabo por carretera. Finalmente, se procederá al análisis de jurisprudencia sobre la temática en cuestión, que ayudará a reforzar la presente investigación.

3. Responsabilidad del contrato de transporte de mercancías por carretera

3.1 Responsabilidad del cargador

Aunque el claro objeto de este capítulo sea la responsabilidad en la que puede incurrir el porteador, las causas de exoneración de la misma y sus límites, se hará una breve explicación acerca de las obligaciones que tiene el cargador y, por ende, cuáles son sus responsabilidades como parte en el contrato de transporte. Como era de esperar, estas obligaciones están definidas y reguladas en la **LCTTM**³⁴.

Pese a que, como se acaba de decir, este conjunto de obligaciones y deberes se encuentran recogidos y regulados en la ley LCTTM, los artículos que las definen se encuentran desperdigados en su **Capítulo III** sin seguir un orden claro y específico. Es por este mismo motivo por el que es tan importante la presente explicación, puesto que va a mostrarse de forma clara y ordenada cuales son las obligaciones y deberes que tiene que cumplir esta parte esencial del contrato de transporte terrestre de mercancías.

Las obligaciones y deberes del cargador son las siguientes:

³⁴ Ley 15/2009, de 11 de noviembre de 2009, del contrato de transporte terrestre de mercancías, Publicada en *BOE* núm. 273, de 12 de noviembre de 2009.

a) Pago del precio del transporte.

El carácter que se le atribuye a esta obligación es el de esencial, y, evidentemente, pesa sobre el cargador. Ahora bien, esto solamente sucederá en los casos en los que no exista un pacto que establezca lo contrario, es decir, el cargador ostenta la obligación de pagar el precio del transporte siempre y cuando las partes integrantes del contrato no pacten algo distinto. Si se diese el caso en el que se pacte que el precio del transporte deba ser pagado por el destinatario, las obligaciones del cargador no cesan, toda vez que será subsidiariamente responsable de abonar dicho precio en el caso de que el destinatario no cumpla con su obligación de pago³⁵. La explicación referente a esta información también se encuentra en el **art. 37 de la LCTTM**³⁶.

b) Entrega de las mercancías al porteador

La propia definición del cargador como sujeto del contrato de transporte terrestre de mercancías hace que la presente obligación se pueda extraer de su tenor literal, puesto que, indudablemente, el cargador deberá entregar las mercancías al porteador en el lugar y en el tiempo pactados³⁷.

De esta obligación se desprenden otras, como puede ser el deber que tiene el cargador de entregar las mercancías al porteador convenientemente acondicionadas, embaladas y, cuando sea oportuno, identificadas y señalizadas por medio de las oportunas marcas o inscripciones que permitan el aviso del riesgo que puede producir su manipulación para las personas o para las propias mercancías. Además, si el cargador incurriese en cualquier tipo de defecto en el embalaje de dichas mercancías que provocase algún tipo de daño a personas, al material de transporte o a otras mercancías, este responderá de los mismos, así como de los gastos que ocasione dicha actuación, siempre y cuando tales defectos no

³⁵ FERÁNDEZ-QUIROS, T., LÓPEZ QUIROGA, J., “La Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del contrato de transporte terrestre de mercancías”, en *Actualidad Jurídica Uría Menéndez*, núm. 26, 2010, pág. 44, en <https://www.uria.com/documentos/publicaciones/2591/documento/articuloUM.pdf?id=3023> (visitado el 26 de abril de 2024).

³⁶ La STS 194/2020, de 25 de mayo (LA LEY 42479/2020), aplica este artículo en su fundamento tercero, inciso sexto.

³⁷ FERNÁNDEZ-QUIROS, T., LÓPEZ QUIROGA, J., “La Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del contrato de transporte terrestre de mercancías”, *cit.*, pág. 43.

sean manifiestos o hubieran sido ya conocidos por el porteador en el momento de hacerse cargo de las mercancías y no haya hecho las oportunas reservas³⁸.

c) La carga y descarga

Antes que nada, habría que distinguir claramente lo que significa una operación de carga y una operación de estiba, ya que no son lo mismo. La carga es la simple colocación de la mercancía sobre el vehículo, mientras que la estiba es la acción mediante la cual se acondiciona dicha mercancía para evitar que se produzcan daños durante el transporte de la misma³⁹.

Después de haber aclarado estos conceptos, cabe decir que tanto la carga y estiba en origen como la descarga y desestiba en destino serán realizadas por el cargador y destinatario correspondientemente. Estos dos sujetos son los responsables de llevar a cabo la ejecución de dichas operaciones, atribución la cual parece más que razonable, dado que son los mismos los que tienen el poder de disposición del personal y maquinaria suficientes y necesarias para realizar las operaciones referenciadas. No obstante, se pueden dar casos en los que las empresas pacten con sus porteadores la carga y descarga de las mercancías, proporcionándoles los instrumentos necesarios para ello, aunque no es lo más común⁴⁰.

Como la carga y descarga será realizada por el cargador y el destinatario por cuenta de uno y de otro, serán ellos mismos los que sufrirán las consecuencias de los daños derivados de tales operaciones. Ahora bien, cuando estas operaciones se hayan llevado a cabo bajo las instrucciones y directrices del porteador, este responderá de los daños sufridos por las mercancías⁴¹.

³⁸ GADEA SOLER, E., GAMINDE EGIA, E., REGO LÓPEZ, A., *Derecho de la Contratación*, cit., pág. 245.

³⁹ CABRERA CÁNOVAS, A., *El Contrato de transporte por carretera (ley 15/2009)*, cit., pág. 53.

⁴⁰ CABRERA CÁNOVAS, A., *El Contrato de transporte por carretera (ley 15/2009)*, cit., pp. 53 y 54.

⁴¹ GADEA SOLER, E., GAMINDE EGIA, E., REGO LÓPEZ, A., *Derecho de la Contratación Mercantil*, cit., pág. 246.

d) Entrega de la documentación correspondiente.

El último deber que tiene el cargador es el de entregar la documentación necesaria al porteador. El porteador tiene que saber qué es lo que está transportando y de qué forma lo tiene que hacer, porque son muchas las cargas que presentan características especiales que hacen que se requiera de un transporte especial, ya sea por la naturaleza de las mismas, por el destino o por razones comerciales⁴².

Por ejemplo, si el cargador entrega al porteador mercancías peligrosas, deberá de especificar en la carta de porte la naturaleza exacta del peligro que representan, indicándole las precauciones a tomar. Si este aviso no se consigna en la carta de porte, recaerá sobre el cargador o el destinatario la carga de la prueba de que el porteador tuvo conocimiento de la naturaleza exacta del peligro que presentaba el transporte de dichas mercancías⁴³.

Como es lógico, esta obligación recae en el cargador porque es la persona que conoce mejor las mercancías que son objeto del transporte y, por tanto, puede comunicar las precauciones que hay que tener en cuenta en el momento de efectuar su transporte⁴⁴.

3.2 Responsabilidad del porteador

3.2.1 Obligaciones del porteador en el contrato

El porteador es el sujeto clave para lo que queda de este capítulo, en vista de que todo lo que se va a tratar hasta el comienzo del siguiente capítulo gira en torno a su figura. Por este motivo, es clave introducirlo comentando cuáles son sus obligaciones y deberes dentro del contrato de transporte terrestre de mercancías.

Las obligaciones y deberes del porteador son las siguientes:

⁴² CABRERA CÁNOVAS, A., *El Contrato de transporte por carretera (ley 15/2009)*, cit., pág. 60.

⁴³ GADEA SOLER, E., GAMINDE EGIA, E., REGO LÓPEZ, A., *Derecho de la Contratación Mercantil*, cit., pág. 246.

⁴⁴ CABRERA CÁNOVAS, A., *El Contrato de transporte por carretera (ley 15/2009)*, cit., pág. 60.

a) Custodia y transporte de las mercancías

El porteador tiene la obligación de custodiar y transportar la mercancía hasta el lugar de destino⁴⁵. Estas dos obligaciones las podríamos calificar como las obligaciones principales que tiene el porteador, además, presentan una característica que, sin duda, hay que resaltar y tener especialmente en cuenta. La característica en cuestión es que estas obligaciones son de resultado⁴⁶, es decir, solamente se tendrán por cumplidas si las mercancías se ponen a disposición del destinatario en las mismas condiciones en las que el porteador las recibió en origen del cargador, cumpliendo el transporte con las condiciones pactadas, como podría ser el plazo acordado en el que este se debe de efectuar⁴⁷.

Por ende, estas obligaciones son totalmente diferentes a las que asume, por ejemplo, un abogado. La profesionalidad de un letrado y las obligaciones que asume con sus clientes jamás se van a medir por el resultado que obtenga, por el simple hecho de que no son ellos mismos los que dictan la sentencia que pone fin al procedimiento. Su trabajo se evalúa en función de la diligencia con la que lo realizan, no en función del resultado de dicho trabajo⁴⁸. Son obligaciones totalmente diferentes a la custodia y transporte de mercancías que se acaba de explicar.

⁴⁵ La STS 548/2020, de 22 de octubre (*RJ 2020/3795*), hace referencia en su fundamento primero, inciso primero, a lo que se entiende por deber de vigilancia en el caso de robo de mercancías. Estrechamente relacionado con el deber de custodia.

⁴⁶ La SAP Barcelona 62/2014, de 24 de febrero (*AC\2014\244*), se pronuncia en exacto sentido en su fundamento segundo, al decir que “La entrega de la mercancía incólume en destino es una obligación de resultado del transportista en el contrato de transporte terrestre”

⁴⁷ CABRERA CÁNOVAS, A., *El Contrato de transporte por carretera (ley 15/2009)*, cit., pág. 66.

⁴⁸ LOBATO GÓMEZ, J.M., “Contribución al estudio de la distinción entre obligaciones de medios y obligaciones de resultado”, en *Anuario de Derecho Civil*, 1992, pág. 653, en el que expone que “se entiende por obligación de medios aquella obligación en la cual la prestación debida consiste en el despliegue de una actividad del deudor, dirigida a proporcionar, de forma mediata, la satisfacción del interés del acreedor, o lo que es lo mismo, en el desarrollo de una conducta diligente encaminada a conseguir el resultado previsto por el acreedor al contratar. Esto es, el deudor debe poner los medios a través de una actuación diligente, que posibiliten al acreedor obtener el resultado o fin práctico esperado al contraer la obligación, resultado que, sin embargo, no forma parte de la prestación, no está in obligatione. Consiguientemente, su cumplimiento e incumplimiento son independientes de la obtención del resultado esperado por el acreedor y dependen únicamente de la actuación diligente o negligente del deudor;”

b) Atender el derecho de disposición

Hay un concepto que no ha sido expuesto hasta el momento, y se trata del derecho de disposición que tiene el cargador sobre las mercancías. El porteador está sometido a dicho derecho de disposición, pudiendo el cargador ordenar a este que detenga el transporte, que entregue la mercancía en un lugar o a un destinatario distintos de los expresados en la carta de porte o, incluso, que devuelva la mercancía al lugar de origen⁴⁹.

Es de pura lógica que el cargador ostente tal derecho de disposición, toda vez que nos hace recordar que las mercancías tienen un legítimo propietario y no es el porteador, que solamente tiene la función de custodiarlas y transportarlas, pero ni mucho menos y en ningún momento es el propietario de las mismas⁵⁰.

Cabe señalar que las condiciones para el correcto ejercicio de este derecho de disposición están previstas en el **artículo 30 de la LCTTM**.

c) Riesgo de pérdida o daño de las mercancías

Se puede dar la situación en la exista un riesgo de que se puedan perder las mercancías o de que se pueda producir un daño en las mismas. Ante esta situación la LCTTM prevé una serie de medidas que tendrá que poner en práctica el porteador. La prima acción prevista que debe emprender el porteador es solicitar instrucciones al titular del derecho de disposición sobre las mercancías, que puede ser el cargador, de hecho, lo será en la gran mayoría de casos, o puede ser el destinatario si así se pacta. Evidentemente, los costes que genere la ejecución de dichas instrucciones correrán a cuenta del sujeto que las emita⁵¹.

Si bien es cierto que la tecnología de hoy en día nos permite poder comunicarnos al instante, la ley prevé medidas que se podrán aplicar en la situación en la que dicha comunicación no sea posible y no se puedan recibir las instrucciones pertinentes. En este

⁴⁹ GADEA SOLER, E., GAMINDE EGIA, E., REGO LÓPEZ, A., *Derecho de la Contratación Mercantil*, cit., pág. 247.

⁵⁰ CABRERA CÁNOVAS, A., *El contrato de transporte por carretera (ley 15/2009)*, cit., pág. 67.

⁵¹ CABRERA CÁNOVAS, A., *El contrato de transporte por carretera (ley 15/2009)*, cit., pág. 70.

caso, siempre y cuando la naturaleza de la carga lo permita, el porteador podrá acudir al JAT (Juzgado Arbitral de Transporte) para realizar la venta de las mercancías. El producto derivado de dicha venta quedará a disposición de la persona que ostente el derecho sobre la mercancía vendida, previa deducción del precio del transporte y de los gastos ocasionados⁵².

d) Impedimentos al transporte

Las obligaciones que se desprenden de la situación en la que aparezca un obstáculo que impida la realización del transporte van en la misma línea de actuación que el punto anterior, toda vez que el porteador deberá solicitar instrucciones al sujeto que ostente el derecho de disposición sobre las mercancías. En este caso concreto el impedimento para realizar el transporte tendrá que ser siempre justificado por el porteador. Si el porteador no recibiese las instrucciones necesarias, la LCTTM prevé que sea el porteador el que actúe de la forma que el crea que es la que más se ajusta en términos de diligencia al caso concreto. Entre otras actuaciones esta que el porteador restituya las mercancías a su lugar de origen, las deposite en un almacén seguro o las transporte hasta el lugar de destino en unas condiciones diferentes. Como sucede en el punto anterior, todos los gastos que sean ocasionados por esta situación serán sufragados por el cargador⁵³.

3.2.2 Responsabilidad por pérdida, daño o retraso de la mercancía.

Llegados a este punto de la investigación, ya se ha explicado tanto la figura del porteador como sus obligaciones y deberes en el contrato y, como se verá a continuación, la obligación de, no solamente entregar las mercancías en el lugar de destino sino también la de custodiarlas de forma debida, genera un complejo régimen de responsabilidad del porteador que va a ser analizado en todo lo que resta del presente capítulo⁵⁴.

⁵² CABRERA CÁNOVAS, A., *El contrato de transporte por carretera (ley 15/2009)*, cit., pág. 70.

⁵³ CABRERA CÁNOVAS, A., *El contrato de transporte por carretera (ley 15/2009)*, cit., pág. 69.

⁵⁴ PÉREZ RODRÍGUEZ, D.J., “La responsabilidad del porteador en el transporte nacional de mercancías por carretera”, en *Actualidad Jurídica Uría Menéndez*, núm. 56, 2021, pág. 215, en https://www.uria.com/documentos/publicaciones/7633/documento/foro_esp_07.pdf?id=12527&forceDownload=true (visitado el 1 de mayo de 2025).

En primer lugar, como era de esperar, la responsabilidad del porteador se encuentra regulada en la LCTTM, concretamente en los artículos 46 a 63. Para dar introducción a este régimen de responsabilidad, es importante dar pie a las características que presenta dicho régimen⁵⁵.

La primera de todas ellas es **la parcialidad**, característica que establece que el presente régimen de responsabilidad regulado en la LCTTM solo se aplica para el supuesto de responsabilidad en el que incurre el porteador por la pérdida, total o parcial, por las averías o por el retraso en la entrega de las mercancías transportadas. Cualquier otro supuesto que pueda generar responsabilidad en el porteador, se regirá por la normativa general en materia de responsabilidad contractual y no por la ya famosa ley que se viene mencionando a lo largo del proyecto⁵⁶.

La imperatividad de mínimos que presenta este régimen de responsabilidad es algo a tener muy en cuenta, dado que, a diferencia del carácter dispositivo que presenta el marco normativo de la LCCTM, las disposiciones de esta misma ley que regulan la responsabilidad del porteador presentan un carácter imperativo, es decir, cualquier intento de aminorar la responsabilidad establecida en esta ley será en vano, porque la imperatividad de mínimos que la caracteriza así lo impide. Dicho con otras palabras, la responsabilidad del porteador establecida en la LCTTM jamás podrá reducirse, dado que la finalidad de la norma es la de dar una protección especial a la contraparte del transporte. No obstante, las partes sí que podrán pactar una mejora de esta. Esta característica será más que relevante cuando se realice la explicación acerca de los límites de dicha responsabilidad⁵⁷.

⁵⁵ GADEA SOLER, E., GAMINDE EGIA, E., REGO LÓPEZ, A., *Derecho de la Contratación Mercantil*, cit., pág. 248.

⁵⁶ PÉREZ RODRÍGUEZ, D.J., “La responsabilidad del porteador en el transporte nacional de mercancías por carretera”, cit., pág. 215.

⁵⁷ PÉREZ RODRÍGUEZ, D.J., “La responsabilidad del porteador en el transporte nacional de mercancías por carretera”, cit., pág. 216

Otro rasgo importantísimo que juega un papel clave a la hora de determinar la responsabilidad del porteador es el **período de responsabilidad**. Este concepto es muy simple, pero, a su vez, muy significativo, puesto que establece cual es el período mínimo de responsabilidad, el período de tiempo durante el cual el porteador puede incurrir en responsabilidad. Este comprende el espacio de tiempo que se da desde el momento de recepción de las mercancías hasta su entrega al destinatario⁵⁸.

Una de las características que presenta mayor controversia es el **fundamento de dicha responsabilidad**, toda vez que existen dos tendencias doctrinales distintas que causan una doble interpretación de esta cuestión. Estas dos vertientes son de pensamiento opuesto, en vista de que una interpreta que el modelo de responsabilidad que procede es el de responsabilidad objetiva, mientras que la otra entiende que lo correcto sería aplicar el modelo de responsabilidad por culpa presunta. Para tratar de decantar la balanza hacia un lado se debe atender a lo dispuesto en la LCTTM. Dicha ley realiza un pronunciamiento general en el que hace responsable al porteador de los daños derivados del retraso en la entrega, así como de la pérdida total o parcial de las mercancías, y de las averías que sufran las mismas desde su recepción para el transporte hasta la entrega en su lugar de destino. Visto desde esta perspectiva, parece bastante claro que se trata de un régimen de responsabilidad objetivo, toda vez que en ningún momento la ley hace alusión a que el cargador deba demostrar elementos de carácter subjetivo como son el dolo y la culpa para probar que el porteador es responsable, simplemente es necesario demostrar que dicha pérdida, daño o retraso se ha producido dentro del período de responsabilidad. A la inversa, tampoco se hace referencia en el precepto normativo a que el porteador pueda exonerarse de responsabilidad probando su nivel de diligencia o su ausencia de culpa. De hecho, según la imperatividad de mínimos que caracteriza a este régimen de responsabilidad, el porteador solo podrá exonerarse de este tipo de responsabilidad cuando se cumpla alguna de las causas previstas en el **art. 48 de la LCTTM**, y probar que se ha actuado con la diligencia debida y que no se ha incurrido en culpa no es una de ellas⁵⁹.

⁵⁸ PÉREZ RODRÍGUEZ, D.J., “La responsabilidad del porteador en el transporte nacional de mercancías por carretera”, *cit.*, pág. 216.

⁵⁹ MARTÍNEZ BALMASEDA, A., “Régimen de responsabilidad del porteador: fundamento, supuestos y causas de exoneración”, en *Revista de derecho del transporte*, núm. 6, 2010, pp. 260 y 261.

Esta explicación permite que se decante la balanza hacia un lado concreto, el lado que defiende que este régimen de responsabilidad se rige por el modelo de responsabilidad objetiva.

Finalmente, la última característica que presenta este régimen de responsabilidad, pero no por ello menos importante, es la llamada **independencia de la naturaleza de la acción**. Este rasgo beneficia al porteador, especialmente al porteador efectivo, habida cuenta de que las normas sobre responsabilidad del porteador previstas en la LCTTM se aplicarán independientemente de la forma legal en la que se reclame al porteador, contractual o extracontractual. Es decir, el porteador efectivo es el que realiza efectivamente el transporte de las mercancías, pero este no figura como parte en el contrato de transporte realizado entre el cargador y el porteador contractual, por tanto, el rasgo del que se está hablando permite que, en caso de que el porteador efectivo sea demandado, pueda gozar de los supuestos de exoneración y limitación de responsabilidad que figuran en la LCTTM⁶⁰.

Una vez introducido el régimen de responsabilidad del porteador previsto en la LCTTM mediante la explicación de las características que este presenta, se pueden exponer **los supuestos de responsabilidad**, aunque ya han sido brevemente expuestos a lo largo del presente apartado.

Los supuestos de responsabilidad principales son los que están definidos en el **art. 47.1 de la LCTTM**, que establece que el porteador responderá de la pérdida total o parcial de las mercancías, así como de las averías que sufran, desde el momento de su recepción para el transporte hasta el de su entrega en destino. Asimismo, el porteador responderá de los daños derivados del retraso en la ejecución del transporte conforme a lo previsto en esta ley⁶¹.

Ahora se debe comprender que se entiende por pérdida, por avería etc. Está claro que por pérdida se entiende aquellos casos en los que la mercancía no es entregada, en todo o en parte, dado que esta pérdida puede ser total o parcial, en el lugar de destino pactado. Hay

⁶⁰ PÉREZ RODRÍGUEZ, D.J., “La responsabilidad del porteador en el transporte nacional de mercancías por carretera, *cit.*, pág. 216.

⁶¹ Artículo 47.1 de la LCTTM, Publicada en *BOE* núm. 273, de 12 de noviembre de 2009.

que tener en consideración que hay varias situaciones en las que no se ha perdido de forma total la mercancía, pero las condiciones en las que esta se entrega provocan que se equipare a una pérdida total de las mismas. Esto sucede cuando, por ejemplo, se le entrega al destinatario una parte de las mercancías, pero este no puede usarlas sin la parte que no se ha entregado, cuando en los casos de avería las mercancías entregadas no sirvan ni para su venta ni para su consumo y cuando hayan transcurrido 20 días desde la fecha en la que se pactó la entrega de las mercancías, o en defecto de pacto, cuando hayan transcurrido 30 días desde que el porteador las recibiese para efectuar su transporte. Cuando se dé una de estas 3 situaciones, esta se considerará como si se hubiese perdido la mercancía en su total integridad⁶².

En cuanto a la avería se refiere, esta se dará cuando se produzca una modificación interna o externa de la sustancia de las mercancías que supone una disminución de su valor, como por ejemplo podría ser el caso de que se rompan, de que se oxiden etc.⁶³

El retraso no presenta ninguna duda de entendimiento, toda vez que, indudablemente, se da cuando las mercancías se entregan en un momento posterior al pactado. En ausencia de pacto, la regla que operará en este caso será el período de tiempo que tardaría un porteador diligente en entregar las mercancías en cuestión, atendiendo al caso concreto, pero, en ningún caso, este plazo podrá ser superior al establecido para la situación en la que el retraso en la entrega implique la pérdida total de lo que se debe entregar⁶⁴.

Por último, cabe mencionar que, este tipo de responsabilidad es contractual, ya que los supuestos que han sido mencionados son supuestos típicos de incumplimiento del contrato de transporte⁶⁵. Ítem más, la LCTTM en su **art. 47.2** establece que, a falta de regulación específica al respecto, el incumplimiento por parte del porteador de otras obligaciones del contrato de transporte se regirá por las normas generales de

⁶² MARTÍNEZ BALMASEDA, A., “Régimen de responsabilidad del porteador: fundamento, supuestos y causas de exoneración”, *cit.*, pág. 257.

⁶³ MARTÍNEZ BALMASEDA, A., “Régimen de responsabilidad del porteador: fundamento, supuestos y causas de exoneración”, *cit.*, pág. 258.

⁶⁴ PÉREZ RODRÍGUEZ, D.J., “La responsabilidad del porteador en el transporte nacional de mercancías por carretera”, *cit.*, pp. 216 y 217.

⁶⁵ MARTÍNEZ BALMASEDA, A., “Régimen de responsabilidad del porteador: fundamento, supuestos y causas de exoneración”, *cit.*, pág. 257.

responsabilidad contractual, lo que corrobora aún más que se trata de responsabilidad contractual⁶⁶.

3.3 Supuestos de exoneración de la responsabilidad

Con la explicación que se acaba de dar acerca de las características y el fundamento de la responsabilidad por pérdida, avería o retraso de las mercancías, se puede apreciar claramente que este régimen es bastante, por no decir muy duro con el porteador. Ahora bien, la LCTTM también contiene en su articulado una atenuación a esta responsabilidad, y lo hace mediante el establecimiento de los llamados supuestos de exoneración de la responsabilidad. Básicamente, dichos supuestos se basan en la concurrencia de determinadas circunstancias que, por encontrarse fuera de la esfera de control del porteador, impiden la imputación de responsabilidad al porteador por pérdida, avería o retraso de las mercancías. Estos supuestos de exoneración de la responsabilidad se dividen en dos grupos distintos, las llamadas **causas de exoneración** y las **presunciones de exoneración**. Como se verá a continuación, estos dos grupos presentan una gran diferencia que los separa, y esta es la carga de la prueba⁶⁷.

Las causas de exoneración permiten que el porteador pueda exonerarse de responsabilidad simplemente acreditando la concurrencia de la concreta causa de exoneración y la relación de causalidad entre el hecho y el daño causado en la mercancía⁶⁸. Es imprescindible destacar que dicha acreditación de que concurre una causa de exoneración la debe llevar a cabo el porteador.

El **artículo 48.1** de la LCTTM prevé las causas de exoneración, en vista de que establece que el porteador no será responsable siempre y cuando pruebe que la pérdida avería o el retraso han sido ocasionados:

- a) Por culpa del cargador o del destinatario
- b) Por una instrucción de éstos no motivada por una acción negligente del porteador

⁶⁶ Artículo 47.2 de la LCTTM, Publicada en BOE núm. 273, de 12 de noviembre de 2009.

⁶⁷ ⁶⁷ MARTÍNEZ BALMASEDA, A., “Régimen de responsabilidad del porteador: fundamento, supuestos y causas de exoneración, *cit.*, pág. 261.

⁶⁸ MARTÍNEZ BALMASEDA, A., “Régimen de responsabilidad del porteador: fundamento, supuestos y causas de exoneración, *cit.*, pág. 262.

- c) Por vicio propio de las mercancías
- d) Por circunstancias que el porteador no pudo evitar y cuyas consecuencias no pudo impedir (caso fortuito o fuerza mayor del artículo 1105 del CC)⁶⁹.

Por el contrario, en las presunciones de exoneración basta con que se acredite el supuesto de hecho liberatorio y la posibilidad de que el daño haya podido resultar verosímilmente de tal hecho, atendidas las circunstancias del caso concreto⁷⁰.

La LCTTM establece cuando se produce la exoneración de responsabilidad del porteador por la concurrencia de una presunción de exoneración.

1. El porteador quedará exonerado de responsabilidad cuando pruebe que, atendidas las circunstancias del caso concreto, la pérdida o avería han podido resultar verosímilmente de alguno de los siguientes riesgos:

- a) Empleo de vehículos abiertos y no entoldados, cuando tal empleo haya sido convenido o acorde con la costumbre.*
- b) Ausencia o deficiencia en el embalaje de mercancías, a causa de las cuales éstas quedan expuestas, por su naturaleza, a pérdidas o daños.*
- c) Manipulación, carga, estiba, desestiba o descarga realizadas, respectivamente, por el cargador o por el destinatario, o personas que actúen por cuenta de uno u otro.*
- d) Naturaleza de ciertas mercancías expuestas por causas inherentes a la misma a pérdida total o parcial o averías, debidas especialmente a rotura, moho, herrumbre, deterioro interno y espontáneo, merma, derrame, desecación, o acción de la polilla y roedores.*
- e) Deficiente identificación o señalización de los bultos.*
- f) Transporte de animales vivos en las condiciones previstas en el artículo siguiente⁷¹.*

Con la explicación de ambos supuestos se puede ver claramente que la gran diferencia entre ambos radica en la carga de la prueba. En las causas de exoneración es el porteador

⁶⁹ GADEA SOLER, E., GAMINDE EGIA, E., REGO LÓPEZ, A., *Derecho de la contratación mercantil*, cit., pág. 249.

⁷⁰ MARTÍNEZ BALMASEDA, A., “Régimen de responsabilidad del porteador: fundamento, supuestos y causas de exoneración”, cit., pág. 262.

⁷¹ Artículo 49.1 de la LCTTM, Publicado en BOE núm. 273, de 12 de noviembre de 2009.

el que debe probarlas para poder ser liberado de toda responsabilidad⁷², mientras que las presunciones de exoneración son presunciones *iuris tantum*, es decir, la causa del daño no será imputable al porteador salvo prueba en contrario⁷³. Por tanto, en estos casos deberá de ser el reclamante el que pruebe que no se cumple la presunción de exoneración alegada por el porteador para que este último pueda ser declarado como responsable.

3.4 Límites de la responsabilidad

Con la realización de este último apartado concluirá todo lo referente a la responsabilidad en el contrato de transporte terrestre de mercancías, aunque, quizás, los límites de esta responsabilidad es la sección más importante y de la que se puede hacer un mejor análisis.

Primero que nada, la ley principal en materia de transporte en nuestro país, la LCTTM, establece cuales son estos límites de responsabilidad del porteador. Es curioso, porque la expresión “límites de responsabilidad” puede parecer que no es la más adecuada para explicar el presente concepto, toda vez que se refiere al *quantum*, es decir, al importe con el que debe indemnizarse. Por tanto, los límites de responsabilidad hacen referencia al importe máximo con el que el porteador debe indemnizar en caso de que incurra en responsabilidad por pérdida, avería o retraso en la mercancía, y la LCTTM establece un límite a dicha indemnización. Por este motivo parece que la expresión más precisa para definir este concepto podría ser, por ejemplo, “limitación del importe de indemnización⁷⁴”, pero lo cierto es, que la expresión “limitación de la responsabilidad” ha sido utilizada y aplicada a lo largo de la historia, generando certidumbre acerca de la misma e implantándose de forma sólida en los ordenamientos jurídicos internacionales,

⁷² Como bien dice la STS 382/2015, de 9 de julio (RJ 2015/3692), en su fundamento quinto, inciso primero, párrafo segundo.

⁷³ MARTÍNEZ BALMASEDA, A., “Régimen de responsabilidad del porteador: fundamento, supuestos y causas de exoneración”, *cit.*, pág. 262.

⁷⁴ Jurisprudencia relevante en esta materia prefiere la utilización de esta expresión, como por ejemplo la STS 99/2020 de 12 febrero 2020 (Cendoj 28079119912020100002), que en su fundamento de derecho tercero inciso primero expone que “En sentido estricto, los límites cuantitativos son limitaciones de la deuda indemnizatoria y no una limitación de la responsabilidad del porteador”. En el mismo sentido se pronuncia la SAP León núm. 930/2021, de 13 de diciembre de 2021 (Cendoj 24089370012021100946), en su fundamento de derecho tercero inciso cuarto.

por consiguiente, no puede considerarse, ni mucho menos, como una expresión incorrecta, además de que no genera ningún tipo de engaño ni confusión⁷⁵.

La LCTTM establece el límite de los importes de la indemnización, para el supuesto de pérdida y avería, retraso e incluso para los casos en los que se dé una concurrencia de indemnizaciones por varios de estos conceptos⁷⁶.

No obstante, para poder comprender la limitación de la indemnización establecida en la LCTTM, también debemos saber de qué manera se valora la cuantía de la indemnización en cuestión en función de si se trata de una pérdida, avería o retraso de la mercancía, dado que la valoración será distinta en cada uno de estos casos. Estas valoraciones se encuentran reguladas en los **arts. 52⁷⁷, 53⁷⁸ y 56⁷⁹ de la LCTTM**.

En este mismo cuerpo legal, también está prevista una pérdida de este beneficio de limitación del importe indemnizatorio, porque, evidentemente, supone un beneficio para el porteador que se establezca un importe máximo a indemnizar. Pues bien, el porteador perderá este beneficio de limitación cuando el daño o perjuicio haya sido causado por él o por sus auxiliares, dependientes o independientes, con actuación dolosa o con una infracción consciente y voluntaria del deber jurídico asumido que produzca daños que, sin ser directamente queridos, sean consecuencia necesaria de la acción⁸⁰.

La realidad es que hay mucha más información y muchos más aspectos que tratar que engloban los límites de responsabilidad del porteador, pero en el siguiente apartado se va a analizar la **STS 99/2020, de 20 de febrero**, una sentencia importantísima en materia de

⁷⁵ PENDÓN PÉREZ, E., “El límite de responsabilidad (“límite de indemnización”) del porteador terrestre en el artículo 61.3 de la Ley del contrato de transporte terrestre de mercancías”, en *Revista de Estudios Jurídicos y Criminológicos*, núm. 9, 2010, pp. 355 y 356.

⁷⁶ Artículo 57 de la LCTTM, Publicado en *BOE* núm. 173, de 12 de noviembre de 2009.

⁷⁷ Artículo 52 de la LCTTM, Publicado en *BOE* núm. 173, de 12 de noviembre de 2009, el cual expone que “En caso de pérdida total o parcial de las mercancías, la cuantía de la indemnización vendrá determinada por el valor de las no entregadas, tomando como base el valor que tuvieran en el momento y lugar en que el porteador las recibió para su transporte”

⁷⁸ Artículo 53 de la LCTTM, Publicado en *BOE* núm. 173, de 12 de noviembre de 2009, el cual expone que “En caso de averías, el porteador estará obligado a indemnizar la pérdida de valor que experimenten las mercancías. La indemnización equivaldrá a la diferencia entre el valor de las mercancías en el momento y lugar en que el porteador las recibió para su transporte y el valor que esas mismas mercancías habrían tenido con las averías en idéntico tiempo y lugar”

⁷⁹ Artículo 56 de la LCTTM, Publicado en *BOE* núm. 173, de 12 de noviembre de 2009, el cual expone que “En caso de retraso, se indemnizará el perjuicio que se pruebe que ha ocasionado dicho retraso”.

⁸⁰ Artículo 62 de la LCTTM, Publicado en *BOE* núm. 173, de 12 de noviembre de 2009.

responsabilidad en el contrato de transporte a raíz de la cual se van a ir explicando y comentando los aspectos más importantes de esta responsabilidad.

4. Jurisprudencia relevante sobre la responsabilidad por pérdidas, daños o retrasos

4.1 STS 99/2020, de 20 de febrero

La presente Sentencia del Supremo es de las más relevantes en materia de contratos de transporte, más concretamente en lo referente a la responsabilidad del porteador por pérdida, avería o retraso de la mercancía, toda vez que esta resolución trata de un supuesto de daños producidos en un transporte de mercancías por carretera. Con tal de analizarla, se deberá de hacer primeramente una breve exposición de los hechos acontecidos.

Una empresa llamada Gamesa Eólica (GEOL), actuando como cargador, contrata los servicios de la empresa Megabaia para que, actuando como porteador, lleve a cabo el transporte de unos aerogeneradores. El camión donde se transportaban dichas mercancías sufrió un accidente con causa en un exceso de velocidad y la mercancía quedó totalmente destruida. GEOL tenía contratada una aseguradora llamada RSA, que se encargó de abonarles el precio total de dichos aerogeneradores, obteniendo así la cantidad de **698.847,00.- €**.

RSA, en virtud del **artículo 43** de la Ley de Contrato de Seguro⁸¹, ejerció la acción de subrogación y presentó demanda contra Megabaia y su compañía aseguradora, la empresa Reale. Dicha reclamación se sostenía por la existencia de un pacto en el contrato de transporte que excluía el límite de responsabilidad del porteador.

Las aseguradoras alcanzaron un acuerdo por el que Reale pagó a RSA la cantidad de **300.000,00.- €**, mientras que el pleito continuó respecto de Megabaia, dado que se

⁸¹ Artículo 43 de la Ley 50/1980, de 8 de octubre, de Contrato de Seguro, Publicada en BOE núm. 250, de 17 de octubre de 1980, que dice: *El asegurador, una vez pagada la indemnización, podrá ejercitar los derechos y las acciones que por razón del siniestro correspondieran al asegurado frente las personas responsables, del mismo, hasta el límite de la indemnización*; La SAP Barcelona 844/2022, de 19 de mayo (LA LEY 145438/2022), en su fundamento quinto establece de qué forma opera este art. 43 de la LCS, explicando que la aseguradora solamente podrá reclamar la cantidad que la misma haya satisfecho en concepto de indemnización (límite).

opusieron a la demanda alegando resultaba de aplicación el límite de responsabilidad establecido en la LCTTM, aun con la existencia de la cláusula mencionada anteriormente.

En primera instancia la demanda se estimó parcialmente, puesto que se consideró que no se había acreditado el valor real del daño y fue tasado en 300.000,00.- €, que se consideraron pagados en virtud de la transacción realizada entre las compañías aseguradoras.

RSA ante tal resolución presenta recurso de apelación, que es admitido y que, además, revoca la sentencia de primera instancia condenando a Megabaia a pagar el valor de lo aún no pagado, es decir, **398.847,00.- €** más los intereses legales.

Finalmente, la empresa Megabaia, no conforme con la resolución, presente recurso de casación por interpretación errónea del artículo 61 de la LCTTM⁸².

Conociendo los antecedentes de este supuesto ya se puede empezar con el análisis de la materia en cuestión para así poder ver cuál es la Doctrina del Tribunal Supremo respecto de este tema.

4.1.1 Análisis de la sentencia y la doctrina jurisprudencial que genera

En primer lugar, cabe presentar al complejo régimen de responsabilidad del porteador establecido en la LCTTM como un régimen que tiene un claro objetivo, proteger al cargador, pero, a su vez, que el porteador no deba soportar cargas que no pueda cumplir, toda vez que si el porteador se encuentra en situación de insolvencia la eficacia de este sistema de responsabilidad deviene inútil, como así lo establece la STS 99/2020 de 12 de

⁸² CERVERA-MARTÍN, A., ARIAS VARONA, J.F., “Comentario de la Sentencia del Tribunal Supremo de 12 de febrero de 2020 (99/2020): Eficacia de los pactos de superación de los límites de responsabilidad que no consten en la carta de porte”, en YZQUIERDO TOLSADA, M. (Dir.), *Comentarios a las sentencias de unificación de doctrina civil y mercantil*, (vol.) 12, Boletín Oficial del Estado: BOE, España, 2020, pp. 326 y 327.

febrero⁸³. Este objetivo se ve cumplido con el establecimiento de los límites de responsabilidad del cargador. Atendiendo a esta limitación de responsabilidad, el Tribunal Supremo destaca que, en la mayoría de los casos, cuando se establece una limitación de responsabilidad del porteador, ya sea por ley o por acuerdo entre las partes contratantes, existe una clara relación entre el nivel de riesgo que asume el transportista y el precio que se cobra al cargador por el servicio. Es decir, se limita la responsabilidad del porteador a cambio de un abaratamiento en el servicio de transporte⁸⁴. Esta estrecha relación entre ambas cosas, como se verá a lo largo del presente análisis, consta de forma clara en la regulación de las cláusulas que amplían la responsabilidad del porteador, en el sentido de que, si se pacta una limitación de dicha responsabilidad superior a la establecida en la LCTTM, puede acarrear un encarecimiento del servicio de transporte⁸⁵.

Por tanto, la conclusión que expone la doctrina del Tribunal Supremo es que el régimen de responsabilidad del porteador pretende otorgar cierto equilibrio al sistema. Por una parte, se facilita la carga de la prueba al perjudicado, toda vez que el porteador será responsable en un mayor número de ocasiones, sin embargo, la propia ley establece el límite máximo de la indemnización que deberá asumir el porteador por los daños causados de los que imperativamente deberá responder. Se genera un equilibrio en el sistema porque, de esta manera, se asegura que la indemnización sea pagada a la vez que se reduce el riesgo de que la misma resulte impagada por falta de recursos del porteador⁸⁶.

En conexión con lo anterior, cabe resaltar las conclusiones que elabora la doctrina del TS respecto de la Valoración del daño. La forma en la que se valora el daño en función del supuesto de responsabilidad en el que se incurra ya ha sido comentada con anterioridad, y de esa explicación el Tribunal hace su interpretación. Según el mismo, la

⁸³ STS 99/2020 de 12 febrero 2020 (*Cendoj 28079119912020100002*), fundamento de derecho tercero, inciso primero el cual expone que “Desde las primeras legislaciones internacionales en materia de transportes, se viene considerando que el endurecimiento de las responsabilidades de los transportistas no supone necesariamente una mayor protección de los usuarios de los servicios, ya que la eficacia de tales regímenes de responsabilidad deviene inútil en caso de insolvencia del porteador.

⁸⁴ STS 12 febrero 2020 (*Cendoj 28079119912020100002*)

⁸⁵ CERVERA-MARTÍN, A., ARIAS VARONA, J.F., “Comentario de la Sentencia del Tribunal Supremo de 12 de febrero de 2020 (99/2020): Eficacia de los pactos de superación de los límites de responsabilidad que no consten en la carta de porte”, *cit.*, pág. 328 y 329.

⁸⁶ CERVERA-MARTÍN, A., ARIAS VARONA, J.F., “Comentario de la Sentencia del Tribunal Supremo de 12 de febrero de 2020 (99/2020): Eficacia de los pactos de superación de los límites de responsabilidad que no consten en la carta de porte”, *cit.*, pág. 329.

responsabilidad del porteador por pérdida o avería de la mercancía, únicamente se limitará a los daños directos, en ningún caso, cubrirá daños que se deriven de dicha pérdida o avería que, normalmente, podrían resultar más cuantiosos que los directos. Si el eventual perjudicado estuviera interesado en que se diesen por cubiertos dichos daños, debería pactarlo de forma expresa.

Por el contrario, esto es inaplicable a la responsabilidad por retraso en la entrega de la mercancía, toda vez que el retraso no supone un perjuicio en sí mismo, sino que, en esencia, es la causa de otros perjuicios, por ende, los daños producidos por el retraso son daños derivados y no directos. En consecuencia, en los casos en los que se incurra en retraso, la responsabilidad del porteador se ceñirá al resarcimiento de los perjuicios que se hayan ocasionado a causa del retraso⁸⁷.

Además de la limitación de la responsabilidad a los daños directos, la LCTTM también establece otro tipo de límite, pero, en este caso, se tratará de un límite mínimo imperativo a las cuantías indemnizatorias. El establecimiento de dicho límite, según lo establecido en la STS 99/2020 de 12 de febrero, supone una excepción al principio general de Derecho Civil previsto en el **art. 1106 del CC**⁸⁸ que opera en nuestro ordenamiento jurídico. El motivo que lleva a pensar de esta forma al TS es bien simple. Este límite mínimo imperativo implica que las partes jamás podrán pactar una responsabilidad del porteador que sea inferior a la establecida en la LCTTM, y la tendencia contractual por la que se rigen las partes es acogerse al mínimo establecido legalmente. Por consiguiente, lo que parece una medida que trata de evitar la ausencia de responsabilidad, tiene la habitual apreciación de ser una medida que genera desprotección, ya que impide la cobertura de la totalidad del perjuicio⁸⁹.

⁸⁷ CERVERA-MARTÍN, A., ARIAS VARONA, J.F., “Comentario de la Sentencia del Tribunal Supremo de 12 de febrero de 2020 (99/2020): Eficacia de los pactos de superación de los límites de responsabilidad que no consten en la carta de porte”, *cit.*, pág. 330.

⁸⁸ Artículo 1106 del CC, Publicado en *Gaceta de Madrid* núm. 206, de 25 de julio de 1889, el cual expone que “La indemnización de daños y perjuicios comprende, no sólo el valor de la pérdida que haya sufrido, sino también el de la ganancia que haya dejado de obtener el acreedor, salvo las disposiciones contenidas en los artículos siguientes”.

⁸⁹ CERVERA-MARTÍN, A., ARIAS VARONA, J.F., “Comentario de la Sentencia del Tribunal Supremo de 12 de febrero de 2020 (99/2020): Eficacia de los pactos de superación de los límites de responsabilidad que no consten en la carta de porte”, *cit.*, pp. 330 y 331.

Los pactos cartulares

Como se acaba de precisar, aunque las disposiciones del régimen de responsabilidad del porteador sean imperativas, se han establecido ciertas limitaciones. Estas limitaciones no impiden, ni mucho menos, que las partes no puedan pactar que el porteador asuma una responsabilidad por una indemnización mayor⁹⁰. De hecho, estas posibilidades están recogidas en el **art. 61 de la LCTTM** y van a ser comentadas a continuación.

Por ahora nos vamos a centrar en los dos primeros apartados del presente artículo. El primero de ellos permite al cargador asegurar una mayor indemnización mediante la declaración del valor real de las mercancías en la carta de porte. Este valor real declarado substituirá al límite legal de indemnización siempre y cuando sea superior al mismo. Ahora bien, el cargador solo podrá servirse de esta acción siempre y cuando aumente el precio porte. Esta figura es la llamada **declaración de valor**⁹¹.

El segundo punto permitirá adicionar a la responsabilidad regulada en la norma una indemnización por otro tipo de daños y, todo ello, mediante la **declaración de interés especial de entrega** en la carta de porte. En caso de supuesto de responsabilidad del porteador, el cargador estará facultado a reclamar el resarcimiento de los daños derivados ocasionados por los daños directos hasta el monto del interés especial que se ha declarado, siempre y cuando estos daños sean acreditados por el perjudicado. En circunstancias normales la ley solo permite el resarcimiento de los daños directos. Como en el supuesto anterior, el cargador deberá aumentar el precio del porte para poder realizar dicha declaración⁹².

Visto lo visto, queda más que claro, que el régimen de responsabilidad está directamente relacionado con el coste del transporte, puesto que un agravio en la responsabilidad del porteador supone también un agravio del precio del porte. De hecho, el TS se pronuncia en el mismo sentido dando justificación a este hecho en el momento que dice “*parece*

⁹⁰ En este sentido se pronuncia la STS 99/2020, de 12 de febrero de 2020 (*Cendoj 28079119912020100002*), en su fundamento de derecho cuarto inciso segundo el cual expone que “se hace una excepción, en favor de la autonomía contractual de las partes, mediante la posibilidad de pactar en el contrato cantidades máximas distintas a las que resultan de aplicar las fórmulas legales de cálculo”.

⁹¹ Artículo 61.1 de la LCTTM, Publicado en *BOE* núm. 273, de 12 de noviembre de 2009.

⁹² Artículo 61.2 de la LCTTM, Publicado en *BOE* núm. 273, de 12 de noviembre de 2009

más adecuado considerar que el aumento de la responsabilidad -mediante la superación convencional de los límites legalmente previstos- debe ir acompañado en todo caso de un aumento del precio, a fin de no alterar la economía del contrato y no desnaturalizar el sentido de las excepciones a las limitaciones de responsabilidad”⁹³.

Sin embargo, esta cuestión genera una gran problemática para los contratos de transporte en el que no se confeccione carta de porte. Hay que recordar que el contrato de transporte es de naturaleza consensual y que, en virtud del **artículo 13 de la LCTTM**, la ausencia de la carta de porte no producirá la inexistencia o nulidad del contrato⁹⁴. Por tanto, se exige una incorporación necesaria del pacto en cuestión en la carta de porte, cuando puede haber contratos en los que no se formalice esta. A criterio de los autores realizadores del comentario de la ya citada sentencia, la responsabilidad aplicable debería de ser la pactada por las partes al margen de como quede documentada y, al menos, la referenciada exigencia no debería de extenderse a los casos en los que no se ha emitido carta de porte⁹⁵.

El último pacto de superación del límite de responsabilidad del porteador

Hasta ahora, solamente han sido desarrollados los dos primeros apartados del **art. 61 de la LCTTM**, pero, a continuación, se abordará el análisis del tercer y último apartado. El estudio por separado de este aspecto procede dadas las características especiales que presenta, además de que es el elemento en el que la sentencia que se viene tratando adquiere una mayor relevancia⁹⁶.

El tercer apartado del referenciado artículo establece que las partes del contrato de transporte podrán acordar el aumento del límite de indemnización previsto en el art. 57.1. Según el TS, para que este pacto tenga validez, se tiene que probar su existencia, el correspondiente aumento de valor en el servicio de transporte y el daño efectivamente

⁹³ STS 99/2020, de 12 de febrero de 2020 (*Cendoj 28079119912020100002*), fundamento sexto inciso quinto.

⁹⁴ Artículo 13 de la LCTTM, Publicado en *BOE* núm. 273, de 12 de noviembre de 2009.

⁹⁵ CERVERA-MARTÍN, A., ARIAS VARONA, J.F., “Comentario de la Sentencia del Tribunal Supremo de 12 de febrero de 2020 (99/2020): Eficacia de los pactos de superación de los límites de responsabilidad que no consten en la carta de porte”, *cit.*, pp. 333 y 334.

⁹⁶ CERVERA-MARTÍN, A., ARIAS VARONA, J.F., “Comentario de la Sentencia del Tribunal Supremo de 12 de febrero de 2020 (99/2020): Eficacia de los pactos de superación de los límites de responsabilidad que no consten en la carta de porte”, *cit.*, pág. 334.

causado. Que la LCTTM no exija que este pacto conste en la carta de porte es la gran diferencia existente entre el presente pacto y los dos analizados anteriormente.

Ahora bien, una vez explicado en que consiste este pacto, no es muy difícil apreciar que la existencia del mismo da lugar a confusión. No deja de ser sorprendente que, tanto la declaración de valor como la de interés especial de entrega, que ambas requieren la necesidad de que consten en la carta de porte, puedan quedar desplazadas por un pacto extra documental que produce el mismo efecto. Ante tal contradicción, el TS decide hacer una interpretación exegética, toda vez que considera que, cuando el art. 61.3 dice “sin perjuicio de los dispuesto en los apartados anteriores”, está indicando que el presente pacto y las declaraciones de valor i de interés especial en la entrega no se excluyen entre sí, por lo que van a poder acumularse. Es decir, partiendo de esta interpretación, parece que el cargador y el porteador podrán pactar el aumento de la indemnización mediante los pactos de declaración de valor o de interés especial en la entrega, además de poder aumentarla también mediante un pacto adicional, que será el previsto en este art. 61.3⁹⁷.

De la explicación dada en el párrafo inmediatamente superior y, por tanto, de lo contenido en la STS 99/2020, de 20 de febrero, se desprende que no es contrario a la ley que se pueda pactar un aumento del límite por los daños directos y, a su vez, que se pacte una indemnización por los daños indirectos que se acrediten. No obstante, el Alto Tribunal, no le encuentra la utilidad al pacto del art. 61.3 para materializar este hecho, toda vez que ya existe regulada la declaración de interés especial en la entrega que permite establecer una indemnización por daños indirectos que no es incompatible con la declaración de valor en virtud del artículo que las regula⁹⁸. Menos sentido tiene para el TS que sea compatible una declaración de valor con un pacto establecido fuera de la carta de porte que aumente aún más la indemnización. De hecho, el Tribunal caracteriza a esta extraña situación como el “aumento del aumento”⁹⁹.

⁹⁷ CERVERA-MARTÍN, A., ARIAS VARONA, J.F., “Comentario de la Sentencia del Tribunal Supremo de 12 de febrero de 2020 (99/2020): Eficacia de los pactos de superación de los límites de responsabilidad que no consten en la carta de porte”, *cit.*, pp. 335 y 336.

⁹⁸ Artículo 61.2 de la LCTTM, Publicado en *BOE* núm. 273, de 12 de noviembre de 2009, el cual expone que “2. Igualmente el cargador puede declarar en la carta de porte...”

⁹⁹ CERVERA-MARTÍN, A., ARIAS VARONA, J.F., “Comentario de la Sentencia del Tribunal Supremo de 12 de febrero de 2020 (99/2020): Eficacia de los pactos de superación de los límites de responsabilidad que no consten en la carta de porte”, *cit.*, pág. 336.

Sin perjuicio de la interpretación que ha hecho el TS sobre la utilidad del art. 61.3, los autores del comentario que se está citando constantemente, plantean otro posible escenario. Formulan la posibilidad de que la utilidad de dicho pacto se encuentre en limitar la eficacia del pacto de superación de los límites, mediante su establecimiento en un documento distinto al de la carta de porte. La finalidad que se persigue con esta acción es que el cargador y el porteador puedan pactar un límite indemnizatorio que solo sea aplicable a las reclamaciones efectuadas por el cargador. De esta manera se atribuye sentido a la acumulación de dos límites, dado que el límite establecido en la carta de porte correspondiente a una declaración de valor de interés especial de entrega podría ser invocado por el destinatario, mientras que del límite establecido en el documento a parte solo podrá servirse el cargador, toda vez que los efectos de un contrato solo vinculan a quienes lo firman, y el destinatario no figuraría en el mismo (principio de relatividad de los contratos).

No obstante, este escenario planteado se enfrenta a un grave problema. Este problema radica en que en el contrato de transporte terrestre la carta de porte carece de la condición de título de valor. Esto significa que la misma no transfiere derechos por la simple tenencia y entrega de esta, por consiguiente, los derechos del destinatario estarán limitados a la literalidad del documento¹⁰⁰.

Volviendo a la interpretación de la cuestión dada por el TS otorgando validez a los pactos consignados fuera de la carta de porte, cabe destacar una importante restricción que se ve reflejada en la sentencia comentada. La misma consiste en que no cabe pactar una responsabilidad ilimitada del porteador, sino que se tratará de un aumento cuantificado que dará derecho al transportista a un aumento del precio del transporte. Por este motivo, el Tribunal Supremo decide finalmente aceptar el recurso presentado por el transportista. Aunque se reconoce que existía un acuerdo de este tipo, en dicho acuerdo se señalaba expresamente que “el proveedor (Megabiaga) será responsable de todas las pérdidas o daños que se produzcan en los bienes”. Esta formulación, por ser vaga e imprecisa, lleva

¹⁰⁰ CERVERA-MARTÍN, A., ARIAS VARONA, J.F., “Comentario de la Sentencia del Tribunal Supremo de 12 de febrero de 2020 (99/2020): Eficacia de los pactos de superación de los límites de responsabilidad que no consten en la carta de porte”, *cit.*, pp. 336 y 337.

al Alto Tribunal a declarar nula la cláusula y a tenerla por no puesta, contemplando que, en este caso, se debe aplicar el límite legal establecido en el art. 57 de la LCTTM¹⁰¹.

Pérdida del beneficio de limitación

En última instancia, se debería de hablar de una última posibilidad que, quizás, se podría haber tenido en cuenta a la hora de resolver el caso que ocupa a la STS 99/2020. Esta posibilidad se encuentra regulada en el **art. 62 de la LCTTM**, el cual permite la superación de los límites indemnizatorios fijados en caso de que el daño o perjuicio haya sido causado por el porteador con actuación dolosa o con una infracción consciente y voluntaria del deber jurídico asumido que produzca daños que, sin ser directamente queridos, sean consecuencia necesaria de la acción¹⁰². Vista esta definición y, como bien apuntan los antecedentes de hecho, el accidente fue causado por un exceso de velocidad en el que incurrió el conductor, no sería descartable la aplicación de esta norma para dar resolución al caso, toda vez que de esta forma se eliminaría el problema de la indeterminación de la cuantificación que supuso la nulidad del pacto en cuestión¹⁰³.

Ahora bien, cuando el art. 62 hace referencia a infracción consciente, refiriéndose a la consciencia del riesgo que asume con la realización de ciertas conductas, hay que tener bien claro de qué forma se evalúa dicho riesgo. El mismo se evalúa de una forma totalmente objetiva en función de las exigencias técnicas del transporte contratado, conforme a los datos técnicos que debe cumplir un porteador profesional. Es decir, el porteador está en plenas condiciones de conocer previamente las acciones o conductas que debe hacer o no hacer para cumplir con los parámetros objetivables que caracterizan a un porteador diligente. De esta manera, si el porteador no cumpliera con dichas acciones o conductas, siendo consciente de los riesgos que ello comporta, se le podrá imputar

¹⁰¹ CERVERA-MARTÍN, A., ARIAS VARONA, J.F., “Comentario de la Sentencia del Tribunal Supremo de 12 de febrero de 2020 (99/2020): Eficacia de los pactos de superación de los límites de responsabilidad que no consten en la carta de porte”, *cit.*, pág. 337.

¹⁰² Artículo 62 de la LCTTM, Publicado en BOE núm. 273, de 12 de noviembre de 2009; La SAP Madrid 553/2019, de 22 de noviembre (LA LEY 231326/2019) en su fundamento de derecho tercero muestra la similitud de la normativa nacional con la internacional, mostrando la relación que guarda el presente artículo con un precepto normativo internacional.

¹⁰³ CERVERA-MARTÍN, A., ARIAS VARONA, J.F., “Comentario de la Sentencia del Tribunal Supremo de 12 de febrero de 2020 (99/2020): Eficacia de los pactos de superación de los límites de responsabilidad que no consten en la carta de porte”, *cit.*, pág. 338.

responsabilidad que supere los límites legalmente establecidos en virtud del ya nombrado artículo 62¹⁰⁴.

En el ATS de 23 de octubre de 2019, podemos observar cómo se lleva a la práctica dicho art. 62 en relación con los arts. 47 y 48 de la LCTTM¹⁰⁵.

(Conclusión personal) En atención al soporte jurisprudencial ahora explicado y, atendiendo a las particularidades del caso, creo sin duda que la aplicación de este precepto normativo podría haberse considerado, al entender que el conductor asume un riesgo conscientemente del que conoce perfectamente las consecuencias que, sin ser intencionadamente perseguidas, se acaban produciendo (dolo eventual)¹⁰⁶.

¹⁰⁴ En este exacto sentido se pronuncia la STS 455/2016, de 4 de julio de 2016 (*RAJ 2016/3167*), en su fundamento segundo, inciso cuarto, tercer párrafo.

¹⁰⁵ El ATS de 23 de octubre de 2019 (*Cendoj 2807911001201920436*), se pronuncia al respecto en su fundamento tercero, inciso primero.

¹⁰⁶ La STS 399/2015, de 10 de julio (*LA LEY 145566/2015*) hace referencia a la noción del dolo eventual en estos casos en su fundamento segundo, inciso segundo; La STS 255/2009, de 21 de abril (*LA LEY 34594/2009*) también expresa el concepto de dolo eventual en su fundamento segundo, el cual expone que “*no solo comprende los daños producidos con intención de dañar o perjudicar, sino que basta, en sintonía con el concepto de mala fe, infringir de modo voluntario el deber jurídico, es decir, con la conciencia de que con la conducta observada se realiza un acto antijurídico, haciendo lo que no debe hacerse*”.

CAPÍTULO III: EL IMPACTO DE LA INTELIGENCIA ARTIFICIAL EN EL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA

5. El impacto de la IA en el transporte de mercancías por carretera

5.1 Breve introducción del impacto de la IA en el transporte

En el sector del transporte, particularmente en el transporte por carretera, la tecnología y la IA han ido progresando con gran rapidez a lo largo de estos últimos años, experimentando avances sustanciales sobre todo desde que la IA empezó a ganar protagonismo en muchísimos sectores. La carta de porte electrónica, la tarjeta digital para el control de los tiempos de conducción y descanso, la optimización de rutas y muchas cosas más, son lo que demuestra la mutación que experimentado la concepción clásica del contrato de transporte¹⁰⁷.

Como el impacto de la IA en el transporte es un tema tan amplio, el final de la investigación se centrará solamente en un tema concreto que está suponiendo un gran avance y, a su vez, un gran reto para el sector del transporte como son los vehículos automatizados.

5.2 Vehículos automatizados o autónomos en el contrato de transporte terrestre de mercancías por carretera

En primer lugar, resulta preciso definir que es un vehículo autónomo, y dicha definición la encontramos en la **Instrucción 15/V-113, de 13 de noviembre de 2015**. Pues bien, según esta, un vehículo autónomo es todo aquel con capacidad motriz equipado con tecnología que permita su manejo o conducción sin precisar la forma activa de control o supervisión de un conductor, tanto si dicha tecnología autónoma estuviera activada o desactivada, de forma permanente o temporal¹⁰⁸.

¹⁰⁷ BELINTXON, MARTIN, U., “Derecho internacional privado e inteligencia artificial: algunos retos e incertidumbres para el transporte en el siglo XXI, en *Sociología y tecnociencia: Revista digital de sociología del sistema tecnocientífico*, vol. 11, núm. extra-2, 2021, pp. 21 y 22.

¹⁰⁸ Instrucción 15/V-113, de 13 de noviembre de 2015 sobre Autorización de pruebas o ensayos de investigación realizados con vehículos de conducción automatizada en vías abiertas al tráfico en general, pág. 1.

Estos vehículos autónomos, son creados a partir de la incorporación en sí mismos de un conjunto de tecnologías llamadas ADAS (*Advanced Driver Assistance Systems*), que los mejoran en términos de seguridad y de facilitación en la conducción. Este conjunto de tecnologías permite que el vehículo realice una conducción de manera sostenida y segura en un entorno específico y, en caso de que detecte algún error, el mismo es capaz de conducir de forma segura hasta un entorno con riesgo mínimo¹⁰⁹.

La automatización de estos vehículos se mide en diferentes grados, de los cuales los más elevados son los que permiten una conducción verdaderamente autónoma llegando a sustituir al conductor humano¹¹⁰. Pues bien, la clasificación de dichos grados que es usada por las instituciones europeas es la publicada en 2014 por la *Society of Automotive Engineers* (SAE) que, básicamente, establece una clasificación basada en 5 grados de automatización, donde el nivel 0 no implica automatización en la conducción, mientras que el nivel 5 supone una plena automatización de la conducción¹¹¹.

Sin embargo, hay cierta doctrina que considera que no es del todo preciso identificar el grado de autonomía de carácter tecnológico con lo que implica la autonomía en el ámbito jurídico. Pues bien, el primero de ellos se refiere a la habilidad de una máquina o sistema para operar por sí mismo, sin ayuda humana o con una participación limitada de la misma, mientras que el segundo de ellos hace referencia a la capacidad que posee el ser humano para dirigir y controlar su propio pensamiento y acciones¹¹².

Los grados de automatización de los vehículos autónomos nombrados anteriormente, determinarán también un mayor o menor grado de intervención en la conducción por parte del ser humano, por ende, esta caracterización será un elemento clave a la hora de imputar

¹⁰⁹ NÚÑEZ ZORRILLA, M.C., “Hacia un marco legal europeo uniforme en la prevención de los riesgos y de la responsabilidad civil en el ámbito de la conducción automatizada inteligente”, en *Cuadernos de derecho transaccional*, vol. 15, núm. 1, 2023, pág. 703.

¹¹⁰ NAVARRO, MICHEL, M., “La aplicación de la normativa sobre accidentes de tráfico a los causados por vehículos automatizados y autónomos”, en *Cuadernos de derechos transaccional*, vol. 12, núm. 1, 2020, pág. 945.

¹¹¹ Sociedad de Ingenieros de Automoción. Estándar J3016-202104, “*Taxonomy and Definitions for Terms Related to Driving Automation Systems for On-Road Motor Vehicles*”

¹¹² ZORNOZA SOMOLINOS, A., *Vehículos automatizados y seguro obligatorio de automóviles. Estudio de Derecho Comparado*, Dykinson, Madrid, 2021, pág. 191.

responsabilidad por los daños causados por la utilización de dichos vehículos, y se verá en la explicación del próximo apartado¹¹³.

5.3 Responsabilidad derivada de un fallo o defecto de un vehículo autónomo o automatizado

En el capítulo anterior, la gran temática investigada giró en torno a la responsabilidad del porteador, especialmente a sus límites y como operaban los mismos en diferentes situaciones. Pues en este apartado no va a ser menos, dado que, si los vehículos automatizados han supuesto y suponen un gran impacto en el actual transporte terrestre de mercancías, es oportuno analizar en qué sentido opera la responsabilidad por los daños que sean ocasionados por un defecto o fallo en el vehículo automatizado en el que se transportan dichas mercancías. Un gran aspecto que tratar será determinar si el porteador incurre en responsabilidad en el caso de que se produzca un daño derivado de un fallo del vehículo autónomo o, en su caso, se puede valorar la concurrencia de alguna causa de exoneración de responsabilidad que lo libere de la misma¹¹⁴.

Lo ahora expuesto, se refiere a una hipotética reclamación del perjudicado en el ámbito del contrato de transporte, puesto que se requiere de responsabilidad al porteador, es decir, que se trata de reclamar por vía contractual. No obstante, en este concreto caso también se deberá de contemplar la reclamación por vía extracontractual, más concretamente mediante la responsabilidad por productos defectuosos, regulada en el TRLGDCU¹¹⁵. Este tipo de responsabilidad permite su acumulación a otros regímenes de responsabilidad, ya sea contractual o extracontractual en virtud del **art. 128.2** de esta misma ley¹¹⁶. Esto permitiría que pudieran concurrir ambos regímenes de responsabilidad, el derivado del contrato de transporte y el extracontractual por productos

¹¹³ TOBÍO RIVAS, A.M., “La utilización de vehículos automatizados y autónomos en el contrato de transporte terrestre: especial referencia a la aplicación del régimen legal de responsabilidad por producto defectuoso, en *Revista de Derecho Mercantil*, núm. 324, 2022, pág. 296.

¹¹⁴ TOBÍO RIVAS, A.M., “La utilización de vehículos automatizados y autónomos en el contrato de transporte terrestre: especial referencia a la aplicación del régimen legal de responsabilidad por producto defectuoso, *cit.*, pág. 312.

¹¹⁵ Real Decreto Legislativo 1/2007, de 16 de noviembre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley General para la Defensa de los Consumidores y Usuarios y otras leyes complementarias, Publicado en *BOE* núm. 287, de 30 de noviembre de 2007.

¹¹⁶ Artículo 128.2 del TRLGDCU, Publicado en *BOE* núm. 287, de 30 de noviembre de 2007, el cual expone que “Las acciones reconocidas en este libro no afectan a otros derechos que el perjudicado pueda tener a ser indemnizado por daños y perjuicios...”.

defectuosos. De todos modos, hay que tener en cuenta que esta compatibilidad de ambos regímenes genera cierta complejidad jurídica, puesto que será necesario precisar como se materializa la relación entre los diferentes sistemas de responsabilidad¹¹⁷.

5.3.1 La posible responsabilidad del porteador en el transporte de mercancías cuando el daño sea ocasionado por un fallo en el vehículo automatizado

Como se ha dicho anteriormente, es preciso analizar si el porteador puede incurrir en responsabilidad en el caso de que la pérdida, avería o retraso de la mercancía se produzca por un fallo o defecto en el sistema de automatización integrado en el vehículo de transporte. Pues bien, si atendemos al **art. 48. de la LCTTM**¹¹⁸, artículo que prevé las causas de exoneración de responsabilidad del porteador, en su apartado segundo podemos observar la imposibilidad de que el porteador pueda no ser declarado como responsable por los defectos de los vehículos empleados para el transporte. Los fallos de la inteligencia artificial incorporada al vehículo se entienden como un defecto, por lo que, del tenor literal de dicho artículo se desprende la clara no constitución de causa de exoneración de responsabilidad del porteador. Ahora bien, esto no excluirá el derecho de regreso que tiene el porteador contra el fabricante del producto defectuoso¹¹⁹.

Aunque haya quedado claro que en virtud del **art. 48 de la LCTTM** el porteador no puede quedar exonerado de responsabilidad por los defectos de los vehículos empleados para el transporte, no se puede alegar sin más que cualquier defecto impida exonerarse de responsabilidad al porteador. De hecho, este mismo artículo prevé que el porteador pueda quedar exonerado en el caso de que el daño sea causado por culpa del cargador o del destinatario o por circunstancias que el porteador no haya podido evitar y cuyas consecuencias no haya podido impedir. Siguiendo esta línea de explicación, si el fallo en el sistema automatizado que ha ocasionado la pérdida, avería o retraso ha tenido su origen en dichas circunstancias excepcionales, imprevisibles o previsibles pero inevitables, o el

¹¹⁷ MARTÍN OSANTE, J.M., “Desafíos de la regulación del contrato de transporte: robótica y responsabilidad”, en MIRANDA SERRANO, L.M., PAGADOR LÓPEZ, J., (dirs.); SERRANO CAÑAS, J.M., CASADO NAVARRO, A., GONZÁLEZ JIMÉNEZ, P.M., (coords.), *Desafíos del regulador mercantil en materia de contratación y competencia empresarial*, Marcial Pons, Madrid, 2021, pág. 162.

¹¹⁸ Artículo 48 de la LCTTM, Publicado en BOE núm. 273, de 12 de noviembre de 2009

¹¹⁹ MARTÍN OSANTE, J.M., “Desafíos de la regulación del contrato de transporte: robótica y responsabilidad”, *cit.*, pág. 160.

vehículo automatizado que ha tenido los defectos ha sido facilitado por el cargador o el destinatario, entonces el porteador sí que podrá alegar estas circunstancias para tratar de exonerarse de la responsabilidad, siempre y cuando las pruebe¹²⁰.

Realmente, el razonamiento lógico no nos lleva a dar con la interpretación dada en el párrafo anterior, sino que nos lleva a la pregunta de si el fallo en el vehículo automatizado se puede considerar una circunstancia inevitable o imprevisible, porque entonces el porteador sí que podría eximirse de responsabilidad. Se entiende que este tipo de fallos generan situaciones que pueden preverse y evitarse si se actúa con la diligencia debida, por consiguiente, no podrá ser alegado por el porteador la calificación de este fallo como un fenómeno inevitable para exonerarse de responsabilidad¹²¹. Esto es un claro ejemplo de porque hay doctrina que considera que los elementos que integran al caso fortuito y fuerza mayor se interpretan de una forma estricta y limitada, porque está claro que solo se reconocen bajo unas condiciones muy específicas¹²².

Cierto es que, con anterioridad, se ha dicho que la doctrina considera los fallos de la tecnología robótica incorporada al vehículo como defectos, pero lo que es pertinente es determinar si el fallo en un sistema de automatización puede encajarse en el concepto tradicional de defecto del vehículo que impide la exoneración de responsabilidad por parte del porteador. El defecto entendido como un fallo técnico o una avería mecánica del vehículo se basa principalmente en el deber que tiene el porteador de conservar en buen estado el medio de transporte utilizado, por tanto, como se centra en el buen hacer del mismo, se consideran que dichos fallos son más que previsibles y evitables, por lo que este defecto no podrá ser nunca invocado como eximente de responsabilidad. Por el contrario, en el caso de los fallos en los sistemas de automatización, la doctrina considera que es mucho más complicado que estos puedan ser prevenidos por el porteador, ya que, al encuadrarse estos en el ámbito de la IA, pueden resultar muy difíciles de localizar,

¹²⁰ TOBÍO RIVAS, A.M., “La utilización de vehículos automatizados y autónomos en el contrato de transporte terrestre: especial referencia a la aplicación del régimen legal de responsabilidad por producto defectuoso, *cit.*, pág. 315.

¹²¹ TOBÍO RIVAS, A.M., “La utilización de vehículos automatizados y autónomos en el contrato de transporte terrestre: especial referencia a la aplicación del régimen legal de responsabilidad por producto defectuoso, *cit.*, pág. 314.

¹²² MARTÍNEZ SANZ, F., *La responsabilidad del porteador en el transporte internacional de mercancías por carretera (CMR)*, Editorial Comares, Granada, 2002, pág. 236.

inclusive con una actuación por parte del porteador caracterizada de un alto nivel de diligencia¹²³.

Toda esta explicación carece de importancia si el fallo en el sistema de automatización del vehículo se produce por un mal uso de este por parte del porteador o de un auxiliar del mismo, puesto que ya no estaríamos frente a una disfunción de un sistema de automatización, sino que estaríamos hablando de un error humano del que tendría que responder el porteador, a no ser que este o sus auxiliares controlaran el vehículo en función de las instrucciones que el fabricante les hubiera proporcionado. En este caso ya ni se plantearía la manera en la que tratamos al defecto del sistema automatizado, toda vez que la actuación se trata de un fallo humano en sí misma¹²⁴.

A raíz de toda esta explicación, se puede concluir que, si el fallo en el sistema de automatización constituye simplemente un defecto de fabricación, deviene totalmente injusto que se equipare al defecto técnico que no exime de responsabilidad el porteador. A mayor abundamiento, la doctrina italiana también se pronuncia al respecto, centrándose en el contenido del **art. 2054 del Código Civil italiano**, que establece que en caso de accidente el conductor y el propietario del vehículo responderán solidariamente de los daños ocasionados¹²⁵. Dicha doctrina considera inequitativo que, sobre todo en los vehículos con grado 4 y 5 de autonomía, respondan solidariamente el conductor y el propietario del mismo por los daños que estos ocasionen, cuando ninguno de los dos tiene el control real del vehículo, habida cuenta de que están diseñados para que no se requiera de intervención alguna¹²⁶.

Definitivamente, el incremento del uso de los vehículos automatizados en el transporte de mercancías requiere tanto una nueva definición de que es lo que se tiene que entender

¹²³ TOBÍO RIVAS, A.M., “La utilización de vehículos automatizados y autónomos en el contrato de transporte terrestre: especial referencia a la aplicación del régimen legal de responsabilidad por producto defectuoso, *cit.*, pp. 315 y 316.

¹²⁴ TOBÍO RIVAS, A.M., “La utilización de vehículos automatizados y autónomos en el contrato de transporte terrestre: especial referencia a la aplicación del régimen legal de responsabilidad por producto defectuoso, *cit.*, pág. 316.

¹²⁵ Artículo 2054 del Código Civil italiano (aprobado por el Decreto Real N° 262 de 16 de marzo de 1942, y modificado hasta el Decreto N° 291 de 7 de diciembre de 2016).

¹²⁶ QUARTA, E., TREZZA, R., “Coche sin conductor o ley sin conductor ¿qué dirección tomará la ley para evitar los accidentes sistemáticos?”, en *Revista de derecho del transporte: terrestre, marítimo, aéreo y multimodal*, núm. 28, 2021, pág. 228.

por “defecto del vehículo”, como un cambio en el régimen de responsabilidad que se adapte a esta nueva realidad tecnológica y determine claramente que tipo de responsabilidad tiene el porteador atendiendo al caso específico. Debería de establecerse una coordinación normativa, puesto que, si se determinase que el fallo en cuestión se debe a un defecto de fabricación, el responsable podría ser el fabricante y, entonces, estaríamos frente a una reclamación de responsabilidad por productos defectuosos, regulada en el TRLGDCU¹²⁷.

5.3.2 Posibles vías de reclamación por daños ocasionados por fallo o defecto de un vehículo automatizado o autónomo

Después de la investigación llevada a cabo en el presente capítulo, podemos determinar de qué forma parece que puede operar la responsabilidad por pérdida, avería o retraso de la mercancía cuando estas hayan sido ocasionadas por un defecto del vehículo automatizado por medio del cual se efectúa el transporte.

Para empezar, parece que, si la pérdida, avería o retraso se produce por un defecto del vehículo automatizado o autónomo, el que tendrá que responder será el porteador, que será a quién reclame el sujeto que ostente el derecho sobre la mercancía, es decir, el cargador o el destinatario. Cabe recordar que esto es así en virtud de lo dispuesto en el art. 48 de la LCTTM¹²⁸, que no considera como causa de exoneración de la responsabilidad el defecto del vehículo empleado para el transporte¹²⁹.

En el caso de que dicho defecto se trate de un defecto de fabricación, se abre una nueva vía, la de la reclamación extracontractual por producto defectuoso. Esta vía permite reclamar fuera del ámbito del contrato de transporte y dirigir la correspondiente reclamación contra el fabricante o el productor del vehículo. Anteriormente ya se han comentado las razones por las cuales la doctrina considera que no procede atribuir la responsabilidad al porteador cuando estemos ante un defecto de fabricación. Dicho

¹²⁷ TOBÍO RIVAS, A.M., “La utilización de vehículos automatizados y autónomos en el contrato de transporte terrestre: especial referencia a la aplicación del régimen legal de responsabilidad por producto defectuoso, *cit.*, pág. 317.

¹²⁸ Artículo 48 de la LCTTM, Publicado en *BOE* núm. 273, de 12 de noviembre de 2009.

¹²⁹ TOBÍO RIVAS, A.M., “La utilización de vehículos automatizados y autónomos en el contrato de transporte terrestre: especial referencia a la aplicación del régimen legal de responsabilidad por producto defectuoso, *cit.*, pp. 317 y 318.

régimen de responsabilidad está regulado en el TRLGDCU, y su art. 128¹³⁰ permite la acumulación de dicho régimen con otro. Aunque es importante destacar que, si el perjudicado ya ha recibido parte del resarcimiento de los daños por medio de una reclamación contractual en el ámbito del contrato de transporte, no podrá reclamar por vía extracontractual más de lo que le reste para su resarcimiento total¹³¹.

Un supuesto muy curioso es cuando se da la concurrencia de causas del daño, es decir, cuando se produce un defecto del vehículo autónomo, pero se prueba que el porteador no ha mantenido correctamente el sistema automatizado incorporado al vehículo. En este caso la responsabilidad del productor no se verá reducida en virtud del **art. 133 del TRLGDCU**, que establece que cuando el daño se produzca conjuntamente por un defecto del bien o servicio y por la intervención de un tercero, la responsabilidad prevista para el productor no se reducirá¹³². Este precepto normativo permitirá que el perjudicado puede reclamar la totalidad del daño al productor sin tener que hacer una reclamación previa o conjunta al porteador, que en este caso es el tercero interviniente. Todo ello, sin perjuicio del derecho que ostentará el productor de reclamar posteriormente al porteador la cantidad que corresponda con su intervención en la producción del daño¹³³.

Finalmente, hay que hablar de un último supuesto, que es el caso en el que el defecto del vehículo automatizado tenga origen en una causa que se considere impredecible o inevitable, es decir, que constituya un caso fortuito o de fuerza mayor que permita la exoneración de responsabilidad al porteador. En este caso el perjudicado no puede reclamar nada al porteador, por lo que la única vía que tiene disponible es la de reclamar extracontractualmente por producto defectuoso al fabricante o productor. No obstante, hay que tener en cuenta que el perjudicado, en cualquier caso, deberá probar la existencia del defecto de fabricación del producto, es decir, del vehículo automatizado, el daño producido y la relación de causalidad existente entre dicho defecto y el daño ocasionado.

¹³⁰ Artículo 128 del TRLGDCU, Publicado en *BOE* núm. 287, de 30 de noviembre de 2007.

¹³¹ TOBÍO RIVAS, A.M., “La utilización de vehículos automatizados y autónomos en el contrato de transporte terrestre: especial referencia a la aplicación del régimen legal de responsabilidad por producto defectuoso, *cit.*, pp. 318 y 319.

¹³² Artículo 133 del TRLGDCU, Publicado en *BOE* núm. 287, de 30 de noviembre de 2007.

¹³³ MARTÍN OSANTE, J.M., “Desafíos de la regulación del contrato de transporte: robótica y responsabilidad”, *cit.*, pp. 163 y 164.

CONCLUSIONES

Una vez finalizada la investigación, es el momento de sacar las conclusiones pertinentes. Pues bien, esta parte ha considerado que era necesario la introducción de ciertos conceptos antes de poder empezar con la investigación de la cual se extraerán dichas conclusiones. El análisis de tales conceptos permitirá al lector una mejor comprensión de los puntos relevantes del proyecto.

Respecto del régimen de responsabilidad previsto en la normativa nacional, concretamente en la LCTTM, se pueden sacar muchas conclusiones y, más aún, de la aplicación de dicho régimen en la práctica jurídica. La cuestión más relevante a cerca del mismo son sus límites, que presentan varias características que dan lugar a cierta confusión en el mundo jurídico. Como se ha visto a lo largo de la investigación, la LCTTM establece un límite máximo a la indemnización que deberá prestar el porteador, aunque el establecimiento de dicho máximo no excluye la posibilidad de que las partes contratantes puedan pactar una responsabilidad mayor. Hemos visto dos formas de poder pactar al aumento comentado, la declaración de valor y la declaración de interés especial en la entrega, ambas debiendo constar en la carta de porte y suponiendo un aumento en el precio del transporte. De aquí ya se han sacado dos conclusiones a lo largo del proyecto, que existe una inseparable relación entre el riesgo que asume el porteador y el coste del servicio de transporte que este realiza y, que en el establecimiento de estos dos pactos no se ha tenido presente que el contrato de transporte es de naturaleza consensual, por lo que la ausencia de la carta de porte no invalida el mismo. Centrándonos en el choque jurídico que supone la segunda conclusión, el Alto Tribunal interpreta que, o bien deben prevalecer los pactos entre las partes, o bien debería de eliminarse la exigibilidad de que los pactos consten en la carta de porte en los casos en los que esta no se formalice. También se ha podido ver, que las confusiones no terminan aquí, puesto que hay una tercera forma de superar los límites indemnizatorios, una forma que nada tiene que ver con las anteriores, dado que supone un simple pacto de aumento del límite de responsabilidad entre las partes contratantes que, ni siquiera, debe constar en la carta de porte. Sorprende y de qué manera, que después del establecimiento de los requisitos formales en los dos pactos anteriores en un contrato de naturaleza consensual, se prevea un pacto extra documental que produce los mismos efectos. En este caso el TS ha dado múltiples interpretaciones, des de la posibilidad de que se puedan acumular las acciones,

hasta que el objetivo de este pacto sea que las partes contratantes, cargador y porteador, puedan consensuar un aumento de la indemnización que el destinatario no pueda invocar, por el hecho de pactarlo en un documento ajeno al contrato de transporte, aunque esta posibilidad no puede ocurrir debido a que la carta de porte no constituye un título valor. Incluso el Tribunal ha tenido que establecer un límite a este pacto con tal de frenarlo, estableciendo que el aumento realizado a partir del mismo deberá ser un aumento cuantificado, en ningún caso se podrá pactar una responsabilidad indeterminada.

Después del breve resumen de esta parte de la investigación, se puede concluir con la afirmación de que, en el ámbito de la responsabilidad del porteador, el mundo del transporte terrestre de mercancías se debe regir por las interpretaciones que dé el Tribunal Supremo en sus sentencias, porque la realidad actual es que ley es de muy difícil interpretación debido al choque jurídico que presentan los pactos ahora comentados. Unos pactos requieren de su constancia en la carta de porte, otros no, mientras que, por si fuera poco, la carta de porte no es ni un documento imprescindible en el contrato de transporte, por lo que muchos de ellos no la confeccionarán. En mi opinión, creo que la solución pasaría por hacer que prevalezcan siempre los pactos realizados entre las partes, sin necesidad de que los mismos tengan que constar en la carta de porte, todo ello atendiendo a la llamada Doctrina de los actos propios, que establece que nadie puede ir en contra de sus propios actos, concepto que encaja a la perfección en el presente caso dada la naturaleza consensual del contrato de transporte.

El otro extremo de la investigación ha pasado por analizar el impacto de la IA en el ámbito del transporte terrestre de mercancías por carretera, concretamente en cómo opera la responsabilidad cuando la pérdida, avería o retraso de la mercancía se produce por un fallo del vehículo autónomo que se encarga del transporte. Pues bien, la IA es una herramienta creada recientemente que está experimentando un auge importante en muchísimos sectores de la humanidad, y el transporte es uno de ellos. La creación de los vehículos autónomos ha supuesto un gran cambio, un gran cambio que debe de ir aparejado de una evolución en la normativa que regula el transporte. A partir de la explicación sobre que son los vehículos autónomos y como parece que puede operar la responsabilidad cuando los daños son ocasionados por estos se ha podido observar la necesidad de varios cambios. El primero de ello es una nueva definición de que se tiene que entender por “defecto del vehículo”, porque no es lo mismo que el camión tenga una

fuga de aceite y el porteador no se de cuenta, a que el sistema automatizado que permite que el vehículo no requiera de conductor o no requiera de su plena atención tenga un fallo que ocasione algún perjuicio en la mercancía. Es importantísimo determinar este concepto porque influye directamente en quien puede ser el responsable y, por ende, a quien debe reclamar el perjudicado. En este sentido, se debería de poder determinar quién es el responsable en cada caso concreto, y debería de establecerse una coordinación normativa entre la LCTTM y el TRLGDCU, porque, como se ha visto en el proyecto, hay supuestos en los que cabe una reclamación directa al fabricante o productor por producto defectuoso. En resumen, la conclusión es que visto lo analizado, es importante que se den estos cambios en las normativas correspondientes con tal de facilitar las resoluciones de los futuros conflictos que se puedan dar en el ámbito de la responsabilidad, aunque es normal que haya estos problemas de interpretación, dado que el tema es muy actual.

BIBLIOGRAFIA

BELINTXON, MARTIN, U., “Derecho internacional privado e inteligencia artificial: algunos retos e incertidumbres para el transporte en el siglo XXI, en *Sociología y tecnociencia: Revista digital de sociología del sistema tecnocientífico*, vol. 11, núm. extra-2, 2021, pp. 17 a 36.

CABRERA CÁNOVAS, A., *El Contrato de transporte por carretera (ley 15/2009)*, 1ª ed., Marge Books, Barcelona, 2010.

CERVERA-MARTÍN, A., ARIAS VARONA, J.F., “Comentario de la Sentencia del Tribunal Supremo de 12 de febrero de 2020 (99/2020): Eficacia de los pactos de superación de los límites de responsabilidad que no consten en la carta de porte”, en YZQUIERDO TOLSADA, M. (Dir.), *Comentarios a las sentencias de unificación de doctrina civil y mercantil, (vol.) 12*, Boletín Oficial del Estado: BOE, España, 2020, pp. 326 a 341.

FERÁNDEZ-QUIROS, T., LÓPEZ QUIROGA, J., “La Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del contrato de transporte terrestre de mercancías”, en *Actualidad Jurídica Uría Menéndez*, núm. 26, 2010, pp. 39 a 48, en <https://www.uria.com/documentos/publicaciones/2591/documento/articuloUM.pdf?id=3023> (visitado el 26 de abril de 2024).

GADEA SOLER, E., GAMINDE EGIA, E., REGO LÓPEZ, A., *Derecho de la Contratación Mercantil*, 2ª ed., Dykinson, Madrid, 2016.

GÓMEZ DE SEGURA, C.L., “La nueva ley sobre el contrato de transporte terrestre de mercancías”, en *Estudios de Deusto: revista de Derecho Público*, vol. 57, núm.2, 2009, pp. 93 a 165.

LOBATO GÓMEZ, J.M., “Contribución al estudio de la distinción entre obligaciones de medios y obligaciones de resultado”, en *Anuario de Derecho Civil*, 1992, pp. 651 a 734.

MARTÍN OSANTE, J.M., “Desafíos de la regulación del contrato de transporte: robótica y responsabilidad”, en MIRANDA SERRANO, L.M., PAGADOR LÓPEZ, J., (dirs.); SERRANO CAÑAS, J.M., CASADO NAVARRO, A., GONZÁLEZ JIMÉNEZ, P.M., (coords.), *Desafíos del regulador mercantil en materia de contratación y competencia empresarial*, Marcial Pons, Madrid, 2021, pp. 155 a 172.

MARTÍNEZ BALMASEDA, A., “Régimen de responsabilidad del porteador: fundamento, supuestos y causas de exoneración”, en *Revista de derecho del transporte*, núm. 6, 2010, pp. 255 a 273.

MARTÍNEZ SANZ, F., *La responsabilidad del porteador en el transporte internacional de mercancías por carretera (CMR)*, Editorial Comares, Granada, 2002.

MENÉNDEZ MENÉNDEZ, A., ROJO FERNÁNDEZ RÍO, A.J., *Lecciones de derecho mercantil*, 9ª ed., Civitas (Thomson Reuters), 2011.

NAVARRO, MICHEL, M., “La aplicación de la normativa sobre accidentes de tráfico a los causados por vehículos automatizados y autónomos”, en *Cuadernos de derechos transaccional*, vol. 12, núm. 1, 2020, pp. 941 a 961.

NÚÑEZ ZORRILLA, M.C., “Hacia un marco legal europeo uniforme en la prevención de los riesgos y de la responsabilidad civil en el ámbito de la conducción automatizada inteligente”, en *Cuadernos de derecho transaccional*, vol. 15, núm. 1, 2023, pp. 689 a 723.

PENDÓN PÉREZ, E., “El límite de responsabilidad (“límite de indemnización”) del porteador terrestre en el artículo 61.3 de la Ley del contrato de transporte terrestre de mercancías”, en *Revista de Estudios Jurídicos y Criminológicos*, núm. 9, 2010, pp. 341 a 384

PÉREZ RODRÍGUEZ, D.J., “La responsabilidad del porteador en el transporte nacional de mercancías por carretera”, en *Actualidad Jurídica Uría Menéndez*, núm. 56, 2021, pp. 212 a 224, en https://www.uria.com/documentos/publicaciones/7633/documento/foro_esp_07.pdf?id=12527&forceDownload=true (visitado el 1 de mayo de 2025).

QUARTA, E., TREZZA, R., “Coche sin conductor o ley sin conductor ¿qué dirección tomará la ley para evitar los accidentes sistemáticos?”, en *Revista de derecho del transporte: terrestre, marítimo, aéreo y multimodal*, núm. 28, 2021, pp. 221 a 244.

SÁNCHEZ CALERO, F., SÁNCHEZ-CALERO GUILARTE, J., *Instituciones de derecho mercantil*, ed. 34ª, Aranzadi (Thomson Reuters), 2011.

TOBÍO RIVAS, A.M., “La utilización de vehículos automatizados y autónomos en el contrato de transporte terrestre: especial referencia a la aplicación del régimen legal de

responsabilidad por producto defectuoso, en *Revista de Derecho Mercantil*, núm. 324, 2022, pp. 290 a 335.

URÍA GONZÁLEZ, R., “Contrato de transporte”, en MENÉNDEZ MENÉNDEZ, A. (Dir.), APARICIO GONZÁLEZ, M.L. (Coord.), *Curso de Derecho mercantil*, (vol.) 2, 2ª ed., Thompson Civitas, Madrid, 2006, pp. 323 a 350.

ZORNOZA SOMOLINOS, A., *Vehículos automatizados y seguro obligatorio de automóviles. Estudio de Derecho Comparado*, Dykinson, Madrid, 2021.

LEGISLACIÓN

Instrucción 15/V-113, de 13 de noviembre de 2015 sobre Autorización de pruebas o ensayos de investigación realizados con vehículos de conducción automatizada en vías abiertas al tráfico en general.

Orden FOM/1882/2012, de 1 de agosto, por la que se aprueban las condiciones generales de la contratación de los transportes de mercancía por carretera, Publicada en *BOE* núm. 214, de 5 de septiembre de 2012.

Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del contrato de transporte terrestre de mercancías, Publicado en *BOE* núm. 273, de 12 de noviembre de 2009.

Real Decreto Legislativo 1/2007, de 16 de noviembre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley General para la Defensa de los Consumidores y Usuarios y otras leyes complementarias, Publicado en *BOE* núm. 287, de 30 de noviembre de 2007.

Real Decreto de 24 de julio de 1889 por el que se publica el Código Civil, Publicado en *Gaceta Madrid* núm. 206, de 25 de julio de 2007.

Ley 50/1980, de 8 de octubre, de Contrato de Seguro, Publicada en *BOE* núm. 250, de 17 de octubre de 1980.

Código Civil italiano (aprobado por el Decreto Real N° 262 de 16 de marzo de 1942, y modificado hasta el Décreto N° 291 de 7 de diciembre de 2016).

JURISPRUDENCIA

STS 548/2020, de 22 de octubre (*RJ 2020/3795*).

STS 194/2020, de 25 de mayo (*LA LEY 42479/2020*).

STS 99/2020 de 12 febrero (*Cendoj 28079119912020100002*).

STS 455/2016, de 4 de julio de (*RJ 2016/3167*).

STS 399/2015, de 10 de julio (*LA LEY 145566/2015*).

STS 382/2015, de 9 de julio (*RJ 2015/3692*).

STS 255/2009, de 21 de abril (*LA LEY 34594/2009*).

ATS de 23 de octubre de 2019 (*Cendoj 28079110012019204361*).

SAP Barcelona 844/2022, de 19 de mayo (*LA LEY 145438/2022*).

SAP Madrid 34/2022, de 21 de enero (*LA LEY 38864/2022*).

SAP León 930/2021, de 13 de diciembre (*Cendoj 24089370012021100946*).

SAP Zaragoza 399/2020, de 19 de febrero (*TOL 7.964.919*).

SAP Madrid 553/2019, de 22 de noviembre (*LA LEY 231326/2019*).

SAP Barcelona 62/2014, de 24 de febrero (*AC\2014\244*).

SAP Cuenca, de 9 de febrero de 1996 (*LA LEY 7013/1996*).