

España

## LA RESPONSABILIDAD DEL PORTEADOR EN EL TRANSPORTE NACIONAL DE MERCANCÍAS POR CARRETERA

Diego José Pérez Rodríguez

*Abogado del Área de Mercantil de Uría Menéndez (Madrid)*

### **La responsabilidad del porteador en el transporte nacional de mercancías por carretera**

*Este artículo analiza el régimen de responsabilidad del porteador en el marco del contrato de transporte nacional de mercancías por carretera, en especial, a la vista de los más recientes pronunciamientos del Tribunal Supremo sobre la materia.*

#### **PALABRAS CLAVE:**

RESPONSABILIDAD DEL PORTEADOR, LÍMITES DE RESPONSABILIDAD, CUANTÍA INDEMNIZATORIA, SENTENCIA DEL TRIBUNAL SUPREMO DE 12 DE FEBRERO DE 2020.

### **Carrier's liability in national road freight transport**

*This article analyses the carrier's liability in the framework of contracts for national road freight transport, especially in light of the most recent rulings of the Supreme Court on the matter.*

#### **KEYWORDS:**

CARRIER'S LIABILITY, LIABILITY LIMITS, AMOUNT OF COMPENSATION, SUPREME COURT JUDGMENT OF 12 FEBRUARY 2020.

**FECHA DE RECEPCIÓN: 14-6-2021**

**FECHA DE ACEPTACIÓN: 17-6-2021**

Pérez Rodríguez, Diego José (2021). La responsabilidad del porteador en el transporte nacional de mercancías por carretera. *Actualidad Jurídica Uría Menéndez*, 56, pp. 212-224 (ISSN: 1578-956X).

# 1. El contrato de transporte nacional de mercancías por carretera

---

## 1.1. Concepto y naturaleza jurídica

Podemos definir el contrato de transporte nacional de mercancías por carretera como aquel en virtud del cual una persona llamada porteador se obliga frente a otra denominada cargador, a cambio de un precio, a trasladar mercancías de un lugar a otro y ponerlas a disposición de la persona designada en el contrato (*i. e.*, el destinatario).

De forma similar a lo que ocurre con el contrato de construcción naval en el transporte marítimo, su naturaleza jurídica se ha puesto en entredicho en determinados momentos. En la actualidad, esta discusión se encuentra superada, y el contrato de transporte de mercancías se configura como un arrendamiento de obra en lugar de como un arrendamiento de servicio. La conclusión anterior parece evidente si se tiene en cuenta que lo que se pacta y espera es un resultado (*i. e.*, trasladar las cosas de un lugar a otro), y no una mera actividad diligente.

## 1.2. Régimen jurídico-privado

La regulación del transporte nacional de mercancías por carretera se halla dividida en normas de carácter administrativo y de derecho privado. Además, por razones obvias, existe una normativa internacional.

Es en el derecho privado donde se incardina el contrato de transporte nacional de mercancías por carretera —que reviste siempre naturaleza jurídico-privada—, sin perjuicio de que el interés económico general de la actividad implique un fuerte intervencionismo público-administrativo que no debe ser ignorado.

Desde un punto de vista mercantil, la piedra angular de su regulación es la Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del contrato de transporte terrestre de mercancías (en adelante, la “LCTTM”). La ley opta por regular unitariamente el contrato de transporte terrestre de mercancías en sus dos variantes, por carretera y por ferrocarril, sin perjuicio de ofrecer soluciones específicas para el transporte ferroviario cuando resulte necesario o conveniente.

Una de las finalidades esenciales de la norma es adaptar la regulación nacional de esta materia al derecho del transporte internacional; de ahí que el principal modelo de política legislativa seguido para su elaboración fuese el Convenio relativo al Contrato de Transporte Internacional de Mercancías por Carretera, de 19 de mayo de 1956 (“CMR”), y que sea latente una importante impronta de las Reglas Uniformes relativas al Contrato de Transporte Internacional de Mercancías por Ferrocarril (COTIF).

Como no podría ser de otra forma, es la LCTTM la que señala el régimen jurídico del contrato de transporte nacional de mercancías por carretera, al establecer que este se regirá por los convenios

internacionales vigentes en España, por las normas de derecho comunitario, por la propia LCTTM y, en lo no previsto, por las normas sobre contratación mercantil.

A pesar de que la LCTTM no lo menciona, el marco normativo debe completarse con la Orden FOM/1882/2012 por la que se aprueban las condiciones generales de la contratación de los transportes de mercancías por carretera. Estas condiciones generales se traducen en un contrato-tipo elaborado por la Administración que resulta de aplicación en defecto de pacto expreso entre las partes del contrato de transporte.

A pesar de su carácter supletorio, la importancia práctica de esta orden es extraordinaria, toda vez que, más allá de los escasos aspectos regulados en la carta de porte, no es habitual la existencia de condiciones pactadas por escrito entre las partes, lo que implica la aplicación de las condiciones generales, en algunos casos incluso sin conocimiento de los contratantes.

## 2. La figura del porteador

---

El porteador es la persona física o jurídica que asume la obligación de realizar el transporte en nombre propio y en las condiciones acordadas, con independencia, salvo pacto en contrario, de que lo ejecute por sus propios medios o contrate su realización a un tercero.

Lo anterior supone que no se pierde la consideración de porteador por el hecho de que el desplazamiento de las mercancías se materialice a través de un tercero. Al mismo tiempo, permite concluir que en un mismo transporte podemos distinguir, al menos, dos tipos de porteadores:

- i. Porteador contractual: aquel que contrata la realización del transporte con el cargador, con independencia de que lo realice él mismo o subcontrate con un tercero su ejecución.
- ii. Porteador efectivo: quien realiza el desplazamiento efectivo de las mercancías, que puede coincidir o no con la persona del porteador contractual.

El porteador contractual es responsable frente al cargador con quien hubiera contratado de la realización íntegra del transporte, y asume frente a este todas las obligaciones que le impone la LCTTM, y ello aun cuando sea el porteador efectivo quien lo lleve a cabo, en todo o en parte. Este régimen de responsabilidad resulta coherente si tenemos en cuenta que no existe vinculación jurídica entre el cargador y el porteador efectivo. Es el porteador contractual el que asume la obligación de realizar el transporte y, por tanto, el que debe responder de él (aun cuando subcontrate su ejecución).

Por su parte, la relación contractual que media entre el porteador contractual y el efectivo debe ser calificada como un contrato de transporte, en el que el primero asume la posición de cargador (con las obligaciones y responsabilidades correspondientes) y el segundo la de porteador contractual.

En la práctica, es muy habitual que en un mismo transporte participen una pluralidad de porteadores, especialmente, a raíz de la generalización de unidades de carga (*e. g.*, contenedores) que

facilitan tanto el transporte como el almacenamiento. A pesar de esta habitualidad, y a diferencia de lo que ocurre con la acción directa de la que dispone el porteador efectivo, en principio, el cargador sólo tendrá acción contra el porteador contractual (sin perjuicio de que, como es obvio, el porteador contractual pueda repetir, en vía de regreso, contra el porteador efectivo, sobre la base de la relación contractual que les une). Así, no se prevé legalmente en el transporte nacional de mercancías por carretera una posible acción directa del cargador real frente al porteador efectivo (que será quien, en la mayor parte de los casos, habrá ocasionado el daño a las mercancías).

A pesar de lo anterior, ante los numerosos casos en que los porteadores efectivos acaban siendo demandados solidariamente con los contractuales, son cada vez más las sentencias que reconocen legitimación activa al cargador o destinatario (en función del supuesto concreto), algunas de ellas sin fundamentar demasiado esta posibilidad (*e. g.*, STS, Sala de lo Civil, Sección 1.<sup>a</sup>, de 9 de julio de 2015), y otras acudiendo a la responsabilidad extracontractual del artículo 1902 y siguientes del Código Civil. En el caso concreto del destinatario, la doctrina mayoritaria defiende que esta habilitación se encuadra en la figura jurídica de la estipulación a favor de tercero, ya que, a diferencia del cargador, no es parte del contrato de transporte.

Teniendo en cuenta que la subcontratación es práctica habitual en el sector, resultaría conveniente regular el ejercicio de esta acción directa del cargador o destinatario contra el porteador efectivo en la LCTTM o, al menos, dentro de la propia normativa del transporte terrestre (como sucede con la acción directa del porteador efectivo) en aras de una mayor seguridad jurídica, bien recogiendo legislativamente la solución que vienen aplicando los tribunales, o bien creando una acción directa *ex novo*.

### 3. El régimen de responsabilidad del porteador

---

El porteador no solo se compromete a transportar las mercancías al punto de destino en un plazo determinado, sino que ha de custodiarlas debidamente por el mero hecho de la recepción, lo que genera un complejo régimen de responsabilidad.

Su regulación se enmarca en los artículos 46 a 63 de la LCTTM, que sigue, en líneas generales, el contenido previsto bajo el CMR. Este régimen de responsabilidad presenta las siguientes características:

- i. **Parcialidad:** la regulación prevista en la LCTTM se aplicará únicamente en aquellos supuestos en que la responsabilidad del transportista derive de la pérdida, total o parcial, de las averías o del retraso en la entrega de la mercancía transportada. Cualesquiera otros supuestos que pudieran generar responsabilidad para el porteador por incumplimiento del contrato de transporte no quedarían sujetos a esta normativa, sino a la normativa general en materia de responsabilidad contractual.
- ii. **Fundamento de la responsabilidad:** la doctrina se encuentra dividida entre los que consideran que se trata de un sistema de responsabilidad objetiva y aquellos que defienden que, en realidad, estamos ante un régimen de culpa presunta del porteador con inversión

de la carga de la prueba. Con independencia de la discusión existente, lo cierto es que el porteador deberá responder de la pérdida, avería o retrasos acaecidos en las mercancías durante el transporte y dentro de su periodo de responsabilidad, salvo que pruebe la concurrencia de alguno de los supuestos de exoneración previstos en la LCTTM.

- iii. Imperatividad de mínimos: a diferencia del marco legal dispositivo que diseña la LCTTM con carácter general, las disposiciones que regulan la responsabilidad del porteador tienen naturaleza imperativa, de tal forma que cualquier cláusula que tuviera por efecto aminorar o reducir la responsabilidad de este serán ineficaces y se tendrán por no puestas.
- iv. Independencia de la naturaleza de la acción: las normas sobre responsabilidad del porteador resultan de aplicación cualquiera que fuere el procedimiento y el fundamento, contractual o extracontractual, de la acción que se ejercitase frente a él. Esto tiene especial relevancia a los efectos de permitir al porteador efectivo frente al que se ejercita una acción extracontractual (en los términos recogidos en el apartado 2 anterior) disfrutar de los supuestos de exoneración y limitación de responsabilidad de la LCTTM.
- v. Periodo de responsabilidad: el periodo mínimo de responsabilidad del porteador terrestre comprende desde el momento de recepción de las mercancías hasta su entrega al destinatario.

## 4. El perímetro de responsabilidad del porteador

### 4.1. Supuestos de responsabilidad

Como ya hemos anticipado, los supuestos de hecho que pueden desencadenar la responsabilidad del porteador se extienden a la pérdida (total o parcial) y avería de las mercancías desde el momento de su recepción hasta el de su entrega en destino, así como al retraso en la ejecución del transporte.

Por pérdida de las mercancías podemos entender aquellos casos en que estas no son entregadas, en todo o en parte, en el destino pactado, con independencia de que su paradero sea o no conocido. Además, hay una serie de supuestos que se equiparan a la pérdida total: (i) cuando le es entregada al destinatario una parte de las mercancías y este pruebe que no puede usarlas sin las que no han sido entregadas; (ii) los casos de avería en que los efectos transportados resulten inútiles para su venta o consumo; y (iii) si han transcurrido veinte días desde la fecha acordada para la entrega o, a falta de pacto, treinta días desde que el porteador se hizo cargo de las mercancías.

Por su parte, la avería supone una modificación interna o externa en la sustancia de las mercancías que conlleva una disminución de su valor (*e. g.*, rotura, oxidación, etc.).

Menos dudas plantea el concepto de retraso, que supone la entrega en un momento posterior al pactado. En defecto de pacto, habrá que atender al término que razonablemente utilizaría un por-

teador diligente para realizar el transporte en función del caso concreto y, en cualquier caso, sin rebasar los límites temporales descritos anteriormente que equiparan el retraso a la pérdida total.

El porteador no solo responderá de sus actos, sino también de la actuación de los auxiliares a los que recurra para la ejecución del contrato, aunque no fueran sus dependientes.

## 4.2. La exoneración de la responsabilidad del porteador

Las consideraciones descritas anteriormente permiten concluir que la LCTTM presenta un sistema de responsabilidad severo para el porteador, derivado del hecho de que las mercancías se sitúan bajo su esfera de actuación debido a su responsabilidad *ex recepto*.

Sin embargo, en línea con lo ya comentado al analizar la naturaleza jurídica de su responsabilidad, este riguroso régimen se ve atenuado ante la concurrencia de una serie de circunstancias que, por encontrarse fuera de la esfera de control del porteador, impiden que se le impute responsabilidad ante una pérdida, avería o retraso.

Estos supuestos de exoneración de responsabilidad se dividen en dos grupos:

### i. Causas de exoneración:

- El porteador puede quedar liberado de responsabilidad si acredita la concurrencia de la concreta causa de exoneración y la relación de causalidad entre el hecho y el daño en las mercancías.
- Esta categoría, aplicable a pérdidas, averías y retrasos, está integrada por los siguientes supuestos: (i) culpa del cargador o destinatario; (ii) instrucciones de alguno de los anteriores; (iii) vicio propio de las mercancías; o (iv) circunstancias inevitables.

### ii. Presunciones de exoneración:

- Para la liberación del porteador será suficiente que se acredite el supuesto de hecho liberatorio y la posibilidad de que el daño haya podido resultar verosímilmente de él, atendidas las circunstancias del caso concreto. Es decir, una vez acreditado el hecho correspondiente, la relación de causalidad se presume. Eso sí, esta presunción es *iuris tantum*.
- En este grupo, únicamente aplicable a pérdidas y averías, se incluyen (i) el empleo de vehículo abierto; (ii) la ausencia o deficiencia en el embalaje; (iii) la manipulación, carga, estiba, desestiba o descarga realizadas por el cargador o destinatario; (iv) la naturaleza de las mercancías; (v) la deficiente identificación o señalización de bultos; o (vi) el transporte de animales vivos.

A pesar de lo anterior, es posible que el porteador no quede completamente exonerado de responsabilidad ante la concurrencia de una causa o presunción de exoneración. Así, cuando el daño haya sido causado parcialmente por una circunstancia imputable al porteador, "éste sólo responderá en la medida en que la misma haya contribuido a la producción del daño" (art.49.2 LCTTM).

## 5. El importe de la indemnización y los límites de responsabilidad

---

### 5.1. Valoración del daño y cuantificación de la suma indemnizatoria

Una vez que el porteador ha sido declarado responsable de alguno de los sucesos descritos en el apartado 4.1 anterior, es necesario determinar el importe al que asciende la indemnización que debe abonar. A estos efectos, deben establecerse dos grupos: supuestos de pérdidas y averías, y retraso en la entrega.

#### 5.1.1. SUPUESTOS DE PÉRDIDAS Y AVERÍAS

Por lo que respecta a pérdidas y averías, la LCTTM, a diferencia de la regulación anterior, establece que solo se resarcirán los daños directos causados por el incumplimiento, y no el posible beneficio que se ha dejado de percibir (*i. e.*, lucro cesante).

Por lo tanto, la piedra angular a efectos de dilucidar la responsabilidad del porteador es el valor de las mercancías transportadas. Este valor será calculado de acuerdo con su precio de mercado y, en su defecto, con el valor corriente de mercancías de su misma naturaleza y calidad. No obstante, si la mercancía hubiese sido vendida inmediatamente antes de su transporte, se presumirá, salvo pacto en contrario, que su valor de mercado es el precio que refleje la factura de venta (deducidos el precio y demás gastos de transporte).

Sin perjuicio de las anteriores reglas comunes, pérdidas y averías tienen sus propias reglas de valoración —previstas en los artículos 52 y 53 LCTTM—, en consonancia con su naturaleza:

- i. Pérdida total o parcial: la cuantía de la indemnización vendrá determinada por el valor de las mercancías no entregadas, tomando como base el valor que tuvieran en el momento y lugar en que el porteador las recibió para su transporte (*i. e.*, valor en origen).
- ii. Averías: el porteador indemnizará la pérdida de valor que experimenten las mercancías, representada por la diferencia entre el valor que tenían en origen y el que habrían tenido con la avería en el mismo tiempo y lugar, de conformidad con los siguientes límites:
  - Avería total: si la avería afecta a la totalidad de los efectos transportados, la indemnización no podrá exceder de la debida en caso de pérdida total.
  - Avería parcial: cuando las averías afecten solo a una parte de las mercancías, la cuantía a abonar no podrá exceder de la cantidad que correspondería en caso de pérdida de la parte depreciada.

Con independencia de la compensación que corresponda abonar de conformidad con los parámetros anteriores, el porteador deberá reintegrar el precio del transporte y los demás gastos devengados con ocasión de él (siempre que estos conceptos hubiesen sido abonados previamente

al porteador), así como los gastos de salvamento razonables y proporcionados. Esta previsión no contradice el principio general que establece que solo se indemnizarán los daños directos, toda vez que estos conceptos no forman parte del *quantum* de la compensación, sino que representan partidas adicionales a las que, en consecuencia, tampoco resultan de aplicación los límites indemnizatorios previstos en la LCTTM.

### 5.1.2. RETRASO EN LA ENTREGA

A diferencia de la precisa regulación que la LCTTM ofrece para los casos de pérdidas y averías a efectos de valoración del daño, en materia de retrasos en la entrega las soluciones proporcionadas por el artículo 56 LCTTM resultan más opacas, en concordancia con la regulación tradicional y la dificultad intrínseca de esta figura derivada de la ausencia de un daño objetivo.

El principal perjuicio que ocasiona el retraso es de índole económica, y está representado por la imposibilidad de cumplimiento por el cargador de obligaciones con terceros (ya asumidas o por asumir), lo que trae como resultado que la LCTTM no proporcione pautas que puedan servir de guía en la valoración del daño, limitándose a establecer en su artículo 56 que la indemnización ascenderá al perjuicio causado por la demora, que habrá de ser debidamente acreditado por el reclamante.

## 5.2. Determinación del tope resarcitorio máximo

Si la valoración del daño descrita en el apartado 5.1 ya supone una limitación de la responsabilidad del porteador, en la medida en que este se limitará a responder por el daño directo (o, en caso de retraso, el perjuicio causado por la demora), una vez calculada la suma indemnizatoria, el siguiente paso consiste en determinar la cifra legal más allá de la cual no podrán resarcirse los daños y perjuicios causados.

### 5.2.1. LÍMITE LEGAL DE LA CUANTÍA INDEMNIZATORIA

El artículo 57 LCTTM regula distintas fórmulas a los efectos de calcular el tope resarcitorio máximo a abonar por el porteador. Esto supone que, a falta de pacto entre las partes en los términos del subapartado 5.2.2 siguiente, la responsabilidad del porteador estará limitada a los importes resultantes de realizar los citados cálculos. De nuevo, procede establecer dos categorías:

- i. Supuestos de pérdidas y averías: en ambos casos, la indemnización a abonar por el porteador tiene como límite la cuantía resultante de multiplicar cada kilogramo de peso bruto de mercancía perdida o averiada por un tercio del Indicador Público de Renta de Efectos Múltiples (“IPREM”) diario.
- ii. Supuestos de retraso en la entrega: la indemnización por los perjuicios derivados de retraso no puede exceder del precio del transporte.

En caso de concurrencia de indemnizaciones por varios de los conceptos anteriores, cada una de ellas será calculada conforme a sus propias reglas, y los importes correspondientes deberán



abonarse cumulativamente. El importe total a satisfacer por el porteador en estos supuestos de acumulación no podrá superar la suma debida en caso de pérdida total de las mercancías.

### 5.2.2. MODIFICACIONES CONVENCIONALES DEL LÍMITE LEGAL DE LA CUANTÍA INDEMNIZATORIA

Como ya hemos mencionado, el régimen de responsabilidad del porteador bajo la LCTTM es imperativo, pero esta imperatividad es de mínimos. Esto implica tanto que el porteador siempre va a disfrutar de indemnizaciones tasadas y cuantificables como que las partes son libres de modificar convencionalmente el tope resarcitorio máximo que resulte de aplicar las fórmulas previstas en el subapartado 5.2.1 anterior, siempre y cuando la responsabilidad del porteador como consecuencia de ese acuerdo no quede por debajo del mínimo legal (*i. e.*, las partes únicamente podrán acordar el aumento del límite de indemnización).

Esta concesión en favor de la autonomía de la voluntad afecta de manera exclusiva a los límites de responsabilidad previstos en el artículo 57 LCTTM —veremos que, dependiendo de la concreta figura jurídica, permitirá modificar uno u otro precepto de ese artículo—, pero en ningún caso afectará a las reglas de valoración del daño expuestas en el apartado 5.1; es decir, permite modificar el tope resarcitorio máximo previsto legalmente, pero no los parámetros legales para el cálculo de la indemnización.

Su regulación está prevista en el artículo 61 LCTTM, y es necesario diferenciar tres supuestos diferentes:

#### i. La declaración de valor (art. 61.1 LCTTM):

La declaración de valor permite atribuir un determinado valor a las mercancías en el contrato de transporte para configurarlo como límite indemnizatorio máximo en los supuestos de pérdidas y averías, siempre y cuando se cumplan los siguientes requisitos:

- Esa valoración debe ser necesariamente superior al tope resarcitorio máximo previsto legalmente.
- Deberá constar obligatoriamente en la carta de porte.
- Como contrapartida a este aumento de responsabilidad del porteador, el cargador deberá abonar un suplemento respecto del precio a abonar por el transporte.

En cualquier caso, lo normal es que la declaración de valor se haga corresponder con el valor real de las mercancías y que se utilice para aquellos casos en los que el peso de la mercancía sea mínimo en relación con su valor real.

La previsión en la carta de porte de una cifra superior al valor real de las mercancías no garantiza una indemnización más elevada. Como las reglas de valoración del daño no pueden ser modificadas convencionalmente, el cargador, por ejemplo, nunca podrá percibir

en caso de pérdida total de las mercancías un importe mayor que el correspondiente al valor de estas, por mucho que se modifique el tope máximo indemnizatorio.

ii. La declaración de interés especial en la entrega (art. 61.2 LCTTM):

La declaración de interés especial en la entrega implica añadir a la indemnización ordinaria que el acreedor tendría derecho a recibir en caso de pérdida, avería o retraso el resarcimiento de otros perjuicios que las partes hayan convenido y cuantificado en el contrato (*e. g.*, pérdida de mercado). En este caso, deberán cumplirse los siguientes requisitos:

- La declaración tiene que estar incorporada a la carta de porte: deberán indicarse tanto los perjuicios a los que las partes vinculan el interés especial como el montante económico al que ascienden.
- Es necesario probar la concurrencia del perjuicio declarado, en cuyo caso se podrá indemnizar hasta el importe previsto en la carta de porte.
- Como contrapartida a este aumento de responsabilidad del porteador, el cargador deberá abonar un suplemento respecto del precio a abonar por el transporte.

La funcionalidad de esta figura varía según se trate de un supuesto de pérdida, avería o retraso. En los dos primeros casos, la cláusula de declaración de interés permite indemnizar los daños indirectos o consecuenciales (*i. e.*, lucro cesante), no cubiertos por la indemnización ordinaria (al abarcar esta solamente los daños directos).

En el caso del retraso, lo que se indemniza es precisamente el lucro cesante, por lo que la declaración de interés no supone la introducción en la suma indemnizatoria de daños de naturaleza distinta. El aporte de esta figura consiste en la posibilidad de incluir en el montante indemnizatorio partidas adicionales de daños indirectos que de otro modo, debido a la opacidad de las reglas de valoración del retraso, podrían quedar excluidas de la indemnización.

iii. Pacto de aumento del límite de responsabilidad del artículo 57.1 LCTTM (art. 61.3 LCTTM):

El artículo 61.3 es con total seguridad uno de los preceptos más controvertidos de la LCTTM, o al menos lo era. El desmarque de la ley en esta concesión a la autonomía de la voluntad con respecto al CMR y la propia redacción del precepto justifican sus dificultades interpretativas.

El tenor literal del artículo reza lo siguiente: *"Sin perjuicio de lo dispuesto en los apartados anteriores, las partes del contrato de transporte podrán acordar el aumento del límite de indemnización previsto en el artículo 57.1. El acuerdo dará derecho al porteador a reclamar un suplemento del porte, a convenir por las partes"*. De su lectura se desprenden, al menos, dos interrogantes, que son los que la doctrina se ha venido planteando históricamente: la posibilidad de pactar una responsabilidad ilimitada del portador y la existencia del suplemento del precio como requisito de validez del propio pacto.

Tras una década de discrepancias interpretativas, el Pleno de la Sala de lo Civil del Tribunal Supremo, en su sentencia de 12 de febrero de 2020, ha querido arrojar luz al respecto y, al tiempo que revisa la doctrina jurisprudencial sobre los límites de responsabilidad en el transporte y el funcionamiento del resto de los pactos previstos en el artículo 61, interpreta por primera vez el artículo 61.3 LCTTM, dando respuesta a los interrogantes existentes y tratando de definir, con más o menos claridad según el aspecto tratado, los requisitos de validez del pacto:

- Las partes pueden pactar el aumento del límite de responsabilidad previsto en el artículo 57.1 LCTTM, pero sin llegar a acordar una responsabilidad ilimitada del transportista.
- El daño causado debe ser siempre probado.
- No es necesario que el pacto se recoja en la carta de porte.
- El porteador cobrará en todo caso un suplemento respecto del precio que se abona por el transporte, con el objetivo de no alterar la economía del contrato y no desnaturalizar el sentido de las excepciones a las limitaciones de responsabilidad.

Sin embargo, el pronunciamiento del Alto Tribunal también presenta dudas. El Pleno hace referencia a la aplicabilidad del artículo 61.3 LCTTM no solo para pérdidas y averías, sino también para supuestos de retraso; en cambio, el artículo solo alude a la posibilidad de modificar los límites indemnizatorios del artículo 57.1 —el límite legal de la cuantía indemnizatoria para los supuestos de retraso se recoge en el artículo 57.2 LCTTM—. Será necesario esperar a nuevas resoluciones para comprobar si el Tribunal Supremo mantiene esta postura respecto a los retrasos o si opta por una interpretación más acorde con la literalidad de la ley.

## 6. Pérdida del beneficio de limitación de responsabilidad del porteador

---

Como hemos expuesto a lo largo del presente artículo, el elemento más característico de la regulación legal del contrato de transporte es la existencia de un particular régimen de responsabilidad para el porteador. Este aúna un endurecimiento de sus presupuestos con una serie de beneficios que le colocan en una posición más ventajosa de la que tendría si se aplicase únicamente el régimen de derecho común.

Sin embargo, los beneficios limitadores de la responsabilidad (incluidos los relativos a la limitación de los daños a resarcir) dejan de operar en ciertos casos de conducta especialmente reprobable del porteador. Es el artículo 62 LCTTM el que se encarga de establecer que no se aplicarán las normas del capítulo V de la LCTTM que excluyan o limiten la responsabilidad, o que inviertan la carga de la prueba, cuando el daño o perjuicio haya sido causado por el porteador 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 acción.

Dejando a un lado el tradicional debate doctrinal sobre el concepto de dolo, lo más llamativo es que no solo es este el elemento intencional que provoca la pérdida de la limitación de responsabilidad, sino que se añade la noción de “infracción consciente y voluntaria del deber jurídico asumido”, que hasta ese momento no estaba prevista en nuestro ordenamiento jurídico a estos efectos y que carece, en principio, de antecedentes claros en la esfera internacional.

La redacción de esta previsión es bastante enigmática, toda vez que la literalidad del precepto no aclara cómo ha de interpretarse un aspecto tan esencial como este. La interpretación que nuestros tribunales hacen del artículo pone freno a la línea jurisprudencial anterior, que privaba del beneficio de limitación de responsabilidad a los portadores que, sin mediar dolo en su actuación, actuaban con culpa grave.

El Tribunal Supremo ha tenido ocasión de pronunciarse en tres ocasiones sobre este extremo. Especialmente ejemplificativa de la última tendencia jurisprudencial es su sentencia de 4 de julio de 2016, que, al tiempo que repasa las anteriores resoluciones del Alto Tribunal sobre la materia, establece que “(...) *ha interpretado la formulación alternativa del artículo 62 LCTTM en el sentido de que resulta equiparable al dolo el daño ocasionado como consecuencia lógica o necesaria de la infracción de un deber jurídico conscientemente cometido por el deudor, sin necesidad del «animus» o intención de perjudicar a otro (dolo eventual)*”.

A la espera de nuevos pronunciamientos del Tribunal Supremo al respecto, y a pesar del intenso debate doctrinal y jurisprudencial existente, podemos concluir que a día de hoy nuestro Alto Tribunal opta por ligar conceptualmente la “infracción consciente y voluntaria del deber jurídico asumido” con el concepto de dolo eventual, y considera al comportamiento doloso como el único capaz de privar al porteador de los límites de responsabilidad (eso sí, directo o eventual).

Por último, la pérdida de limitación de responsabilidad se aplica al transportista con independencia de que las conductas descritas en el artículo 62 LCTTM hayan sido llevadas a cabo directamente por él o por un empleado suyo u otro porteador al que ha encargado la realización de una parte o de la integridad del transporte.

Si bien parece evidente que los empleados se encuentran incluidos en la categoría legal de auxiliares del porteador (dependientes o independientes), la situación respecto de los portadores efectivos no ha sido tradicionalmente tan pacífica. No obstante, si el porteador contractual confía a otro porteador la ejecución de un transporte que él ha asumido contractualmente, también resulta lógico pensar —y la jurisprudencia así lo respalda— que tendrá que aceptar las consecuencias beneficiosas o gravosas que su actuación le pueda generar.

## Bibliografía

---

EMPARANZA, Alberto (2016). La pérdida de la limitación de responsabilidad del transportista: la existencia de dolo o culpa grave. Comentario de la Sentencia del Tribunal Supremo (Sala Primera) de 9 de julio de 2015 (RJ 2015, 3692). *Revista de Derecho Mercantil*, 300, pp. 321-333.

MARTÍNEZ BALMASEDA, Arantza (2010). Régimen de responsabilidad del porteador: fundamento, supuestos y causas de exoneración. *Revista de Derecho del Transporte*, 6, pp. 255-273.

MARTÍNEZ SANZ, Fernando; PUETZ, Achim (2010). Transporte de mercancías por carretera (I). Transporte Interno. En *Manual de Derecho del Transporte*, Madrid: Marcial Pons, pp. 157-181.