



**Universitat de les
Illes Balears**

FACULTAD DE DERECHO

TRABAJO FIN DE GRADO EN DERECHO

CONTRATO DE TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA

Alumno: José Luis Sánchez Cifre

Tutora: Apol.lònia Martínez Nadal

I N D I C E

1. Introducción.....	3
2. Clases de transporte.	
2.1. Por la naturaleza del transporte.....	4
2.2. Por la especificidad de su objeto y su régimen jurídico.....	4
2.3. Por su ámbito territorial.....	5
2.4. Otros. Transporte continuado, Transporte sucesivo y transporte multimodal.....	5
3. Legislación reguladora del contrato de transporte de mercancías por carretera	
3.1. Fase de contratación del transporte	
3.1.1. Naturaleza jurídica del contrato.....	6
3.1.2. Condiciones generales de contratación.....	7
3.1.3. Elementos personales.....	8
3.1.4. Elementos reales.....	10
3.1.5. Documentación. Carta de porte.....	11
3.2. Fase de ejecución del contrato	
3.2.1. Carga y descarga.....	12
3.2.2. Transporte del envío.....	13
3.2.3. Depósito y enajenación de mercancías.....	14
4. Responsabilidad del porteador.	
4.1. Causas y presunciones de exoneración.....	16
4.2. Responsabilidad por pérdida o avería.....	17
4.3. Responsabilidad por retraso.....	17
4.4. Declaración de valor y declaración de especial interés en la entrega.....	17
4.5 Responsabilidad en caso de dolo.....	18
4.6 Reservas.....	18
4.7. Abandono o rehusé de la mercancía por el destinatario.....	19
Bibliografía y jurisprudencia.....	20

1. Introducción.

El presente trabajo tiene por objeto el análisis de la regulación mercantil vigente en España del transporte público de mercancías por carretera, es decir, el transporte profesional por cuenta ajena mediante retribución. El análisis se circunscribe al transporte interno, sin ocuparse del transporte internacional, fundamentalmente porque el Convenio de transporte internacional de mercancías por carretera, de 19 de mayo de 1956 (CMR) no se ocupa de todos los aspectos relativos a esta modalidad internacional de transporte, sino casi exclusivamente a los relativos a la documentación del transporte y a la responsabilidad del porteador por daños o pérdidas de mercancía y por retraso en la ejecución, sin abordar muchos aspectos de importancia relativos a los derechos y obligaciones de las partes: y se da la circunstancia de que en la actualidad, esos aspectos que aborda la regulación internacional son esencialmente coincidentes con los del ordenamiento interno para supuestos análogos, al haberse llevado a cabo de forma progresiva una incorporación al ordenamiento interno de las figuras e instituciones jurídicas contenidas en el CMR.

La legislación mercantil aplicable se encuentra en la Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del contrato de transporte terrestre de mercancías (LCTTM) y en la Orden del Ministerio de Fomento, 1882, de 1 de agosto de 2012, por la que se aprueban las condiciones generales de contratación de los transportes de mercancías por carretera (CGC).

La Ley contiene una regulación común para los contratos de transporte por carretera y por ferrocarril, salvo algunas disposiciones de aplicación exclusiva a uno u otro modo de transporte terrestre. El trabajo se ocupa sólo del transporte por carretera.

Las CGC repiten muchos contenidos de la Ley y desarrollan o completan algunos aspectos de aquellos, constituyendo una colección en un único texto de las situaciones, incidencias y soluciones de cierre que se aplican de forma subsidiaria en defecto de pacto entre las partes contratantes, salvo algunas de las condiciones que tienen carácter de mínimos, que expresamente se declaran imperativas o de ius cogens.

Por otra parte, aunque no pertenezcan al orden mercantil, dada la fuerte intervención que aún mantiene la Administración Pública en materia de transporte por carretera, conviene conocer cuál es la legislación básica administrativa vigente, que se concreta en:

Reglamento (CE) nº 1071/2009, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de Octubre de 2009, por el que se establecen las normas comunes relativas a las condiciones que han de cumplirse para el ejercicio de la profesión de transportista por carretera.

Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres (LOTT) y su Reglamento, aprobado por Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre (ROTT), junto con la Orden FOM/734/2007, de 20 de marzo, por la que se desarrolla el ROTT en materia de autorizaciones de transporte de mercancías por carretera, modificada por la Orden FOM/2185/2008, de 23 de julio.

Ley Orgánica 5/1987, de 30 de julio, de delegación de facultades del Estado en las Comunidades Autónomas en relación con los transportes por carretera y por cable.

2. Clases de transporte.

La diferente tipología de los transportes de mercancías por carretera se recoge en la LOTT y el ROTT, y en algún caso en la LCTTM, atendiendo a las siguientes clases:

2.1. Por la naturaleza del transporte.

-Transportes públicos: son aquellos que se llevan a cabo por cuenta ajena mediando retribución económica (art 62.2 LOTT). Son aquellos transportes que se realizan en virtud de un contrato de transporte.

-Transportes privados: son aquellos que se llevan a cabo por cuenta propia, pudiendo ser transportes privados particulares si satisfacen necesidades de desplazamiento de carácter personal o doméstico del titular del vehículo y sus allegados (art 101 LOTT) y transportes privados complementarios, si se realizan por empresas o establecimientos cuyas finalidades principales no son de transporte, como complemento necesario o adecuado para el correcto desarrollo de las actividades principales que dichas empresas o establecimientos realizan (art 102 LOTT).

Esta clasificación de los transportes responde a las dos opciones básicas que se presentan como alternativas a quien quiera desplazar mercancías con las que se encuentre vinculado, de un lugar a otro, ya sea un particular o una empresa: bien, recurrir a un porteador ajeno celebrando con él un contrato de transporte y retribuyéndole la prestación del servicio, o bien, llevar a cabo el transporte con un vehículo propio, sin que en este caso exista obviamente contrato alguno.

Debe significarse que no cabe en transporte público de mercancías una clasificación análoga a la existente en transporte de viajeros, donde se distingue entre transporte regular y transporte discrecional, ya que los transportes públicos de mercancías por carretera tendrán en todo caso la consideración de discretionales, aun cuando se produzca en los mismos una reiteración de itinerario, calendario u horario (art 64.2 LOTT).

La consideración universal de discrecionalidad del transporte de mercancías por carretera no se debe a una supuesta incompatibilidad natural de este tipo de transporte con la regularidad, sino al entendimiento de que el mismo no exigía una regulación diferenciada en ese aspecto, que no aportaría nada a la regulación general.

2.2. Por la especificidad de su objeto y de su régimen jurídico.

Con carácter general se distingue entre:

-Transportes ordinarios: son aquellos de carga general y de paquetería.

El transporte de paquetería o mercancía similar constituida por un reducido número de bultos fácilmente manipulables por una persona sin otra ayuda que las máquinas o herramientas que lleve a bordo el vehículo utilizado (art 20.3 LCTTM), aunque constituye un transporte ordinario, se encuentra sometido en algunos aspectos a regulación específica diferenciada, tales como la carga y descarga, el plazo de entrega de la mercancía en destino y el depósito y enajenación de envíos.

-Transportes especiales: son aquellos en los que por razón de su peligrosidad, urgencia, incompatibilidad con otro tipo de transporte, repercusión social u otras causas similares, están sometidos a normas especiales. En todo caso, se consideran transportes especiales los de mercancías peligrosas y productos perecederos (art 66 LOTT).

Son mercancías peligrosas las que recoge como tales el Acuerdo Europeo sobre Transporte Internacional de Mercaderías Peligrosas por Carretera (ADR), hecho en Ginebra, el 30 de septiembre de 1957 que es íntegramente aplicable al transporte interno con las especialidades contenidas en el Real Decreto 551/2006, de 30 mayo, por el que se regulan las operaciones de transporte de mercancías peligrosas por carretera en territorio español. Los peligros básicos considerados son los debidos a las propiedades explosivas, inflamables, tóxicas, infecciosas, radiactivas y corrosivas de las mercancías a transportar.

El transporte de mercancías perecederas se regula por el Acuerdo sobre Transportes Internacionales de Mercancías Perecederas y sobre Vehículos Especiales utilizados en estos transportes (ATP), hecho en Ginebra el 1 de septiembre de 1970 y publicado en el BOE de 22 de noviembre el 1970, de aplicación íntegra en España y completado con el contenido del Real Decreto 237/2000, de 18 de febrero, por el que se establecen las especificaciones técnicas que deben cumplir los vehículos especiales para el transporte terrestre de productos alimentarios a temperatura regulada y los procedimientos para el control de conformidad con las especificaciones.

-Mudanzas: se recoge el contrato de mudanza por vez primera en la legislación española. La LCTTM en su artículo 71 define el contrato de mudanza como aquél por el que el porteador se obliga a transportar mobiliario, ajuar doméstico, enseres y sus complementos procedentes o con destino a viviendas, locales de negocio o centros de trabajo, además de realizar las operaciones de carga, descarga, y traslado de los objetos a transportar desde donde se encuentren hasta situarlos en la vivienda, local o centro de trabajo de destino, pudiendo además contratarse la preparación, armado o desarmado, embalaje, desembalaje, y otras operaciones complementarias.

No debe confundirse la mudanza con el transporte de muebles. Toda mudanza es un transporte de muebles, pero no todo transporte de muebles es una mudanza; así un transporte de muebles desde la fábrica a los centros de venta o desde éstos al comprador, no constituye una mudanza.

2.3. Por su ámbito territorial.

-Transporte interno: es aquel que tiene su origen y destino dentro del territorio del Estado español. Siendo interno, cabe distinguir entre transporte interurbano que es que se desarrolla entre localidades de municipios diferentes y transporte urbano que es el realizado íntegramente dentro de un municipio, aunque tratándose de mercancías el transporte urbano carece casi totalmente de regulación, salvo las ordenanzas municipales sobre carga y descarga.

-Transporte internacional: es aquel cuyo itinerario discurre parcialmente por el territorio de Estados extranjeros (art 65.3 LOTT).

2.4. Otros. Transporte continuado, transporte sucesivo y transporte multimodal.

La LCTTM contempla unos supuestos de transporte con pluralidad de envíos o con pluralidad de porteadores:

-Transporte continuado: es aquel que se ejecuta en virtud de un contrato por el que el porteador se obliga frente a un mismo cargador a realizar una pluralidad de envíos de forma sucesiva en el tiempo (art 8.1 LCTTM).

-Transporte sucesivo: es aquel en que varios porteadores se obligan simultáneamente en virtud de un único contrato a ejecutar sucesivos proyectos parciales de un mismo transporte por carretera (art 64.1 LCTTM).

-Transporte multimodal: es aquel en que varios porteadores de distintos modos de transporte (carretera, ferrocarril, marítimo o aéreo) se obligan simultáneamente, en virtud de un único contrato a ejecutar respectivamente los trayectos parciales de cada modalidad (art 67 LCTTM).

3. Legislación reguladora del contrato de transporte de mercancías por carretera.

La LCTTM en su artículo 1 señala que su objeto es la regulación del contrato de transporte terrestre de mercancías realizado por medios mecánicos de tracción propia. La regulación anterior del contrato terrestre se contenía en el Código de Comercio de 1885 y ha sido íntegramente derogada expresamente por la LCTTM. Se aborda a continuación el análisis de la nueva ley distinguiendo las fases de contratación del transporte y de ejecución y desarrollo del mismo. Dentro de cada una de estas fases se recogerán los derechos y obligaciones más relevantes de los sujetos que intervienen en el transporte, tanto para el caso de que el transporte se realice sin incidencias, como para el caso de que se produzcan incumplimientos.

3.1. Fase de contratación del transporte

3.1.1. Naturaleza jurídica del contrato.

El contrato de transporte de mercancías, definido en el artículo 2, LCTTM, es aquel por el que el porteador se obliga frente al 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, y se regirá por los tratados internacionales vigentes, la normativa de la Unión Europea, y la propia Ley.

En cuanto a su naturaleza jurídica, puede entenderse como encuadrable dentro de la especie de los contratos de arrendamiento de obra, que se caracterizan, a diferencia de los contratos de arrendamiento de servicio, porque en aquéllos se exige al arrendador o contratista un resultado concreto y determinado y no un mero desarrollo de una actividad. En el contrato de transporte, el resultado que se exige al porteador no es sólo el desplazamiento de la mercancía desde el lugar de origen hasta el lugar de destino, sino que las mercancías transportadas se entreguen en destino al destinatario en el plazo convenido y en el mismo estado en que se recibieron en origen. La obra a realizar es el traslado sin deterioro de la mercancía. Si no se realiza el traslado o se causan daños o pérdidas no se habrá obtenido el resultado pactado.

Además es significativo que el Código Civil regule el transporte civil inmediatamente a continuación del de arrendamiento de obras.

En el sentido señalado se pronuncian Sánchez Calero y Sánchez- Calero Guilarte (1), quienes señalan la doctrina mayoritaria que considera este contrato como un contrato de obra, “de manera que el porteador sólo cumple su prestación si ofrece a la otra parte el resultado prometido, que ha de ser, en principio, completo e indivisible”. El mismo criterio sostiene Enrique Mapelli (2).

Sin embargo, Rodrigo Uría (3), aunque acepta que la obligación del porteador es de resultado y ello aproxima el contrato al de arrendamiento de obra, no puede identificarse con él, fundamentalmente porque en la fase final de su ejecución participa normalmente un tercero, el destinatario, que asume derechos y obligaciones, lo que no sucede en el arrendamiento de obra, razón por la cual entiende que ha de considerarse al transporte contrato autónomo, especial y típico.

El TS, ya en su sentencia de 11-06-1951 consideraba el transporte un arrendamiento de obra.

El contrato de transporte es consensual porque se perfecciona por el mero consentimiento (STS de 19-10-1981 Aranzadi 3811). La entrega en origen al porteador de las mercancías a transportar es un presupuesto esencial para la ejecución del contrato, pero esto no lo convierte en un contrato real. Tampoco es un contrato formal; es válido el acuerdo verbal (Sentencias del Tribunal Supremo de 12-12-1968 Aranzadi 5842 y 15-07-1983 Aranzadi 4234).

Es también bilateral, porque surgen obligaciones para ambas partes contratantes: cargador y porteador. Siguiendo a Mapelli (4), “La irrupción en este contrato del consignatario que no ha sido parte en el contrato, pero que adquiere la plenitud de derechos que del mismo emanan, no le constituye en parte contratante”. Más adelante se profundizará en la posición del consignatario o destinatario en relación con el contrato.

Y finalmente, es un contrato oneroso, porque existe un equilibrio de contraprestaciones: la carga que supone la obligación de cada parte se ve compensada por el beneficio o satisfacción que obtiene de la contraprestación de la otra parte.

En cuanto a la Ley reguladora, tiene naturaleza dispositiva, ya que salvo expresa estipulación legal en contra, las partes pueden excluir determinados contenidos de la misma mediando el correspondiente pacto (Art. 3, LCTTM).

3.1.2. Condiciones generales de contratación.

La LCTTM en su Disposición final tercera habilita al Ministro de Fomento para establecer contratos-tipo o condiciones generales de contratación en los que se determinen los derechos y obligaciones recíprocas de las partes y las demás reglas concretas de cumplimiento de los contratos singulares, si bien sus reglas tendrán carácter subsidiario o supletorio a las que libremente pacten las partes, salvo las que expresamente se declaren imperativas.

(1) F. Sánchez Calero y J. Sánchez- Calero Guilarte. Instituciones de Derecho Mercantil.

(2) E. Mapelli. Régimen Jurídico del Transporte. Ministerio de Justicia. 1987.

(3) R. Uría. Derecho Mercantil. Madrid. 1985.

(4) E. Mapelli. Obra citada en nota (2).

El Boletín Oficial del Estado de 5 de septiembre de 2012 publica la Orden FOM/1882/2012, de 1 de agosto, por las que se aprueban las condiciones generales de contratación de los transportes de mercancías por carretera (CGC). Tal como señala el preámbulo de la Orden, las CGC, para facilitar una comprensión armonizada del conjunto de reglas que definen los derechos y obligaciones de los contratantes, reproducen una buena parte de los preceptos de la Ley del contrato, además de desarrollar aquellas cuestiones que lo requerían, con lo que se reúnen en un solo documento todas las normas que afectan a los derechos, las obligaciones y las responsabilidades de las partes en los contratos de transporte de mercancías por carretera. Por ello, las citas que se hagan en lo sucesivo a la LCTTM sobre los mismos son extensivas a las CGC, aunque no se citen estas.

Las partes podrán exigirse mutuamente el cumplimiento de las CGC en ausencia de pacto expreso en el correspondiente contrato singular. Lo que significa que si nada se pactó sobre algún aspecto del transporte, entran en juego las CGC como si fueran a todos los efectos cláusulas recogidas en el contrato singular.

Tratándose de contratos de adhesión, únicamente podrán modificarse las CGC cuando las que se establezcan resulten más beneficiosas para el adherente (Art. 2.1, OFOM/1282/2012).

La Orden califica de imperativas una serie de condiciones generales que tratan todas ellas de las responsabilidades de las partes por incumplimientos de sus obligaciones. Esta imperatividad debe entenderse en el sentido de que será nulo cualquier pacto que elimine o rebaje la responsabilidad del incumplidor, resultando en cambio posible pactar aumentos de responsabilidad, configurándose por tanto las indemnizaciones fijadas en las CGC como un sistema de mínimos.

3.1.3. Elementos personales.

Los sujetos que son partes contratantes son dos: el cargador, al que también se denomina remitente, que tiene la disposición de la mercancía y desea desplazarla de lugar obligándose a pagar por ello un precio y el porteador, que se obliga a realizar el transporte y la entrega al destinatario de las mercancías tal como se encontraban en origen.

Actuando por cuenta y en nombre del cargador puede aparecer un sujeto al que se denomina expedidor, que es quien posee materialmente la mercancía a transportar y la facilita al porteador que llevará a cabo el transporte.

El concepto de porteador abarca dos figuras claramente diferenciadas: el transportista y el operador de transporte. Transportista es el porteador que tiene recursos materiales y humanos propios con los que puede por sí mismo llevar a cabo de forma efectiva el transporte por cuenta ajena. Operador de transporte, en cambio, es aquel porteador que no dispone de recursos propios para efectuar por sí mismo el transporte y debe recurrir a un transportista para que el transporte contratado se realice. Es en definitiva un intermediario entre el cargador y el transportista efectivo.

Se desprende de lo dicho que el porteador operador de transporte interviene en cada operación que desarrolla celebrando dos contratos de transporte independientes: uno con el cargador en el que el operador asume la posición de porteador y otro con el transportista

efectivo, frente al cual el operador de transporte asume la posición de cargador. El objeto de los dos contratos no es el mismo, pues aunque coincide en los dos la misma mercancía, no coinciden sin embargo los respectivos precios, ya que siempre será superior el precio que paga el cargador al operador por el primer contrato, que el precio que paga el operador al transportista por el segundo contrato, siendo la diferencia entre uno y otro precio la comisión del operador por su mediación.

Una característica peculiar del contrato de transporte es que además de los sujetos contratantes, existe siempre un tercer sujeto, al que se denomina consignatario o destinatario, que es aquel a quien el porteador debe entregar la mercancía al llegar a destino. Este consignatario, que no es parte en el contrato, no se ha obligado a nada, ya que no ha prestado a nada su consentimiento, por lo que puede, si es su voluntad, rechazar la mercancía sin que se le pueda reclamar nada por ello. Ahora bien, si el consignatario acepta o solicita la entrega de la mercancía surgen por esta declaración de voluntad derechos diversos (tales como el derecho de disposición, el de reclamar por daños y averías o el de rehusar la mercancía) y obligaciones (como principal, la de pagar los portes si así lo pactaron las partes contratantes).

Según Sánchez Calero y Sánchez-Calero Guilarte (5), la entrada del consignatario en el contrato de transporte por su propia voluntad, no siendo parte contratante, ha llevado a la doctrina mayoritaria a incluir al contrato entre los calificados como “a favor de tercero”.

En la misma dirección señala Francisco J. Sánchez Gamborino (6) que “el destinatario, sin haber intervenido en la conclusión del contrato de transporte, adquiere derechos y obligaciones derivados del mismo. Se trata de un caso de concesión de derechos contractuales a terceros no contratantes, que permite el Código civil, art.1257, 2º párrafo.”

No cree necesario R. Uría (7) acudir a las construcciones clásicas anteriores para explicar la entrada del destinatario en el contrato de transportes y señala que la verdadera causa o razón está en la naturaleza de título de tradición de la carta de porte. Como el tenedor legítimo de la carta adquiere la disponibilidad de las mercancías porteadas y el derecho a obtener la entrega de las mismas, al transmitir el cargador ese título al consignatario le transmite también ese derecho, que es un derecho condicionado al pago del precio del transporte.”

Pero la teoría más acertada, es seguramente la que expone Mapelli (8), quien entiende que la personalidad del consignatario “está constituida y perfilada por la propia ley, al margen de las estipulaciones contractuales de las partes que intervienen en la primera fase del contrato. Las partes pueden designar a uno u otro consignatario, el cargador podrá, en virtud del derecho de disposición que tiene conferido, alterar la consignación y aun el nombre de destinatario; pero éste, sea quien sea, siempre adquirirá los derechos que la ley le confiere, por encima de la propia voluntad del cargador y del porteador

(5) J. Sánchez Calero y Sánchez-Calero Guilarte. Obra citada en nota (1).

(6) F.J. Sánchez Gamborino. Asoc. Nac. Empresas de Carga Fraccionaria. Madrid, 1993.

(7) R. Uría. Obra citada en nota (3).

(8) E. Mapelli. Obra citada en nota (4).

Añade que aunque los derechos que competen al consignatario nacen en el contrato de transporte que formaliza el cargador y ello permitiera hablar de un contrato a favor de tercero, “no obstante en el contrato de transporte hay notas diferenciales muy peculiares. En un contrato de seguro de vida, por ejemplo, la cantidad que ha de cobrar el beneficiario, las condiciones de tal cobro y el plazo o tiempo en que ello ha de verificarse son fijados por el formalizador del contrato, permaneciendo el beneficiario por completo ajeno a ello. En el contrato de transporte el cargador puede designar al consignatario, mas los derechos del mismo se encuentran establecidos por la ley y no por la voluntad del cargador contratante.”

Y concluye: “Todo ello nos hace pensar que la posición jurídica del consignatario no emana en virtud de un contrato a favor de tercero, sino que se trata de derechos ex lege que la ley le confiere en tanto en cuanto sea el verdadero consignatario de la remesa.”

La Ley del contrato presume que los contratos de transporte se celebran en nombre propio. La contratación en nombre ajeno se admite excepcionalmente siempre que se identifique claramente al representado y que la intermediación sea gratuita (Art. 5.1, LCTTM).

Los transportistas y cooperativas de transportistas, las sociedades de comercialización de transportes, los operadores de transporte y cualesquiera otros que contraten habitualmente transportes o intermedien en su contratación sólo podrán contratar en nombre propio.

3.1.4 Elementos reales.

Los elementos reales del contrato son la mercancía y el precio. Mercancías son todas las cosas materiales susceptibles de ser trasladadas.

De acuerdo con la condición general de contratación 4.8, también se consideran a todos los efectos como mercancías que forman parte del envío los soportes utilizados para el transporte de la mercancía (contenedores, paletas, cajas, envases, etc.), que haya aportado el cargador y salvo pacto en contrario, no podrán ser objeto de alquiler al porteador ni darán lugar a deducción alguna del precio del transporte. El transporte de retorno de los mencionados soportes será objeto, en todo caso, de un transporte distinto, por el que se podrá exigir la correspondiente retribución.

En cuanto al precio, a falta de pacto expreso, se considera que la obligación del pago del precio del transporte y de los gastos necesarios que se hayan soportado corresponde al cargador (Art. 37.1, LCTTM). Así lo tenía declarado el Tribunal Supremo, sentencias de 11 de diciembre de 1968 (Aranzadi 5841), 27 de diciembre de 1979 (Aranzadi 4496) y de 20 de junio de 1986 (Aranzadi 3781). Si se hubiera pactado el pago por el destinatario, éste asumirá la obligación al aceptar la mercancía y en todo caso el cargador responderá subsidiariamente (Art. 37, LCTTM).

Es tradicional, aunque no lo recoge ni la LCTTM ni las CGC, denominar servicios a portes debidos a aquellos en los que se ha pactado que el pago se hará por el destinatario al recibir la mercancía en destino, mientras que son servicios a portes pagados aquellos que pagará el cargador.

El precio pactado puede modificarse si se producen variaciones al alza o a la baja del precio del gasóleo entre la celebración del contrato y el inicio del transporte. Porteador y cargador

podrán respectivamente incrementar o reducir el precio inicial pactado en la cuantía que resulte según la repercusión que tenga la variación del precio del gasóleo sobre la estructura de costes de los vehículos de acuerdo con las fórmulas recogidas en las CGC (Art. 38, LCTTM).

En caso de que no se hubiera pactado precio del transporte, éste será el que resulte usual para el tipo de servicio de que se trate, en el momento y lugar en el que el porteador haya de recibir las mercancías (Art. 39, LCTTM). Podría parecer que si no se ha pactado precio faltaría uno de los requisitos esenciales del contrato y el contrato quedaría viciado de nulidad. Pero debe tenerse en cuenta que si bien el precio, como parte integrante del objeto del contrato, tiene que ser cierto y determinado, igualmente es factible que no estando determinado, sea determinable sin requerir un nuevo consentimiento de las partes ni se fije por una sola de las partes. Y lo que hace la ley es conseguir su determinabilidad al fijar el criterio del precio usual.

3.1.5. Documentación. Carta de porte.

Cualquiera de las partes contratantes podrá exigir a la otra que se extienda una carta de porte que incluya los aspectos más importantes del contrato, que la Ley enumera, siendo los más relevantes la identificación y dirección del cargador, del porteador y del consignatario y en su caso, del expedidor y del transportista efectivo, naturaleza de las mercancías, número de bultos y cantidades de mercancía, precio del transporte e indicación de si lo pagará el cargador o el destinatario (Art. 10, LCTTM).

La jurisprudencia y la doctrina son unánimes al señalar que la carta de porte no es el contrato de transporte, sino una prueba de su existencia, de su contenido y de la recepción de la mercancía por el porteador. No es obligado extender la carta de porte, salvo que lo dispongan normas especiales, como es el caso de las mercancías peligrosas.

Según Sánchez Calero y Sánchez-Calero Guilarte (9), con la nueva regulación de la LCTTM “la carta de porte, si está firmada por ambas partes, mantiene su carácter de medio de prueba privilegiado respecto al estado de las mercancías entregadas al porteador, dado el valor que se otorga a su descripción y a las reservas que puede recoger la carta de porte sobre su estado, lo que no impide la prueba en contrario.”

No se puede compartir el criterio de estos autores. La carta de porte ha perdido con la nueva regulación contenida en la LCTTM, el carácter de medio de prueba privilegiado que le otorgaba el Código de Comercio en el derogado artículo 353, ya que según el mismo las contestaciones sobre la ejecución y cumplimiento del contrato se decidirían por el contenido de la carta de porte, sin admitir más excepciones que las de falsedad y error material en su redacción. Y además, se especificaba en el 354 que sólo en defecto de carta de porte se estaría al resultado de otras pruebas jurídicas. Significaba que lo recogido en la carta de porte siempre prevalecía, salvo falsedad o error material, sobre cualquier otra prueba. En la actualidad, en cambio, la carta de porte firmada por ambas partes hará fe del contenido del contrato, salvo prueba en contrario (Art. 14.1, LCTTM). Los señalados autores incurren en una contradicción al afirmar

(9) J. Sánchez Calero y Sánchez-Calero Guilarte. Obra citada en nota (1).

que se mantiene el carácter de prueba privilegiada y simultáneamente que se admite la prueba en contrario. Precisamente porque se admite la prueba en contrario puede relegarse el contenido de la carta de porte y con ello desaparece el privilegio.

Se emitirán tres ejemplares originales que firmarán cargador y porteador. El primer ejemplar se entregará al cargador, el segundo viajará a bordo del vehículo para su entrega al consignatario y el tercero quedará en poder del porteador (Art. 11, LCTTM).

El cargador deberá poner a disposición del porteador la documentación relativa a la mercancía y la relativa a los trámites que tenga que efectuar el porteador antes de la entrega en destino (Art. 23, LCTTM). En los casos de transporte continuado, el contrato deberá formalizarse por escrito cuando lo solicite cualquiera de las partes

3.2. Fase de ejecución del contrato.

3.2.1. Carga y descarga.

La carga y estiba de la mercancía en el vehículo , salvo pacto en contrario, corresponden al cargador, que asume la responsabilidad de su ejecución y la desestiba y descarga en destino corresponden y son responsabilidad del consignatario (Art. 20.1 y 2, LCTTM). Se exceptúan los supuestos de transporte de paquetería (Art. 20.3, LCTTM) y de mudanzas (Art.74 1, LCTTM), en relación con los cuales, la carga y descarga y la estiba y desestiba son en todo caso responsabilidad del porteador, lo cual es lógico, ya que por la propia naturaleza de estos tipos de transporte debe ser el porteador quien se encargue de su realización, dada su mayor preparación y profesionalidad.

Si no se pactó la hora en que debe ponerse el vehículo a disposición para su carga, cumplirá su obligación el porteador si lo presenta antes de las 18 horas del día señalado (Art.18.1, LCTTM). El día en que debe presentarse el porteador para recoger la carga siempre se pacta por las partes, pues en otro caso podría no encontrarse la mercancía preparada para ser recogida. Es por ello que la LCTTM no hace ninguna mención al supuesto de que no se hubiera señalado día concreto.

Si el porteador incumpliera su obligación de presentación del vehículo en el tiempo límite pactado expresamente, el cargador podrá desistir de la operación de que se trate y buscar inmediatamente otro porteador, y reclamar por los perjuicios que ocasione la demora si ésta fuera imputable al porteador (Art. 18.2, LCTTM). Si por el contrario, presentado el vehículo para la carga puntualmente, no tuviera el cargador disponible la mercancía, deberá indemnizar al porteador en cuantía del precio del transporte, salvo que el cargador ofrezca la realización de otro servicio similar que se encuentre inmediatamente disponible (Art. 19.1, LCTTM).

De conformidad con el artículo 22, LCTTM, se produce paralización del vehículo si la carga y estiba o la desestiba y descarga se prolonga más de dos horas desde la puesta a disposición del vehículo . El exceso sobre esas dos primeras horas es el tiempo de paralización, que si es imputable al cargador o al consignatario, da lugar a reclamar indemnización por el porteador en cuantía equivalente al Indicador Público de Rentas de Efectos Múltiples (IPREM)/día multiplicado por 2 por cada hora o fracción de paralización, sin que se computen más de diez horas diarias por este concepto. Si la paralización se prolongase a un segundo día, la

paralización del segundo día se indemnizará con criterio igual al del primer día pero con un incremento del 25 por 100. Si la paralización del vehículo fuera superior a dos días la paralización del tercer día y siguientes se indemnizará con criterio igual al del primer día, pero con un incremento del 50 %. En definitiva, cada hora o fracción de hora de paralización del segundo día resulta un 25 % más cara que la del primer día y cada hora o fracción de hora de paralización del tercer día y siguientes resulta un 50 % más cara que la del primer día.

Para su mejor comprensión puede expresarse así la indemnización de cada día de paralización:

Indemnización día 1º = IPREM/día x 2 x nº horas de paralización (máximo 10 horas).

Indemnización día 2º = IPREM/día x 2 x nº horas de paralización (máximo 10 horas) x 1,25.

Indemnización día 3º y ss = IPREM/día x 2 x nº horas de paralización (máx. 10 horas/día) x 1,50.

La suma de las cantidades correspondientes a cada uno de los días dará el importe total de la indemnización a que tiene derecho el porteador en concepto de paralización.

Aunque nada dice la LCTTM, ni las CGC, los días de paralización no deben entenderse como días naturales, sino verdaderamente como días de paralización, es decir, periodos de tiempo de 24 horas corridas a partir del momento en que se incurrió en paralización, o sea, al cumplirse 2 horas de la puesta a disposición del vehículo. El IPREM/día es un indicador de referencia de distintas rentas, cuyo valor se publica en la Ley de Presupuestos Generales del Estado para cada año. Su valor actual se ha mantenido constante en los últimos cinco años y asciende a 17,75 Euros.

Si el porteador apreciara defectos de embalaje o señalización podrá efectuar las reservas correspondientes y supeditar la admisión de los bultos a la aceptación de las reservas, pudiendo también rechazar los bultos mal acondicionados o identificados para el transporte, que no se acompañen de la documentación necesaria o cuya naturaleza no coincida con la declarada por el cargador, teniendo derecho, si existieran sospechas fundadas de falsedad en la declaración del cargador, a verificar el peso y medidas de las mercancías y proceder al registro de los bultos (Arts. 25, 26 y 27, LCTTM).

3.2.2. Transporte del envío.

Desde que se culminan las operaciones de carga y estiba y el vehículo puede iniciar el transporte, hasta que se entrega la mercancía en destino, mantiene el porteador una obligación de custodia. El desplazamiento debe realizarlo por la ruta más adecuada a las circunstancias del caso y pactado un itinerario concreto, deberá respetarlo (Art. 28, LCTTM).

El cargador mantiene durante la ejecución del transporte el derecho de disposición de la mercancía, pudiendo ordenar al porteador que se detenga el transporte, que se devuelva la mercancía a origen o que la entregue en un lugar o a un destinatario diferente (Art.29, LCTTM). El derecho de disposición se subordina a que se entregue al porteador el primer ejemplar de la carta de porte, se le resarza de los gastos que conlleven los cambios a efectuar y no exista perjuicio para el porteador o para terceros (Art. 30.1, LCTTM). Se exige el requisito de entregar al porteador el primer ejemplar de la carta de porte para evitar que el cargador

mantenga en su poder un documento cuyos datos difieran de las instrucciones definitivas recibidas y ejecutadas por el porteador.

El derecho de disposición se transmite al destinatario cuando éste reciba el segundo ejemplar de la carta de porte o cuando reclame la entrega de la mercancía o haga uso de los derechos que le corresponden en caso de pérdida o retraso en la entrega (Art. 30.3, LCTTM).

Iniciado el transporte, si por causas justificadas no pudiera efectuarse el transporte en las condiciones pactadas se estará a las instrucciones que indique el cargador y a falta de ellas el porteador adoptará las medidas más adecuadas: restituir las mercancías a su origen, depositarlas en lugar seguro o continuar el servicio en condiciones diferentes (Art. 31, LCTTM).

Si las mercancías corrieran riesgo de perderse o dañarse gravemente, el porteador pedirá instrucciones a quien tenga el poder de disposición e incluso podrá directamente depositarlas judicialmente o ante la Junta Arbitral de Transportes competente del lugar donde se encuentren, para su enajenación (Art. 32, LCTTM).

Si no se señaló plazo para llevar a cabo el transporte, la mercancía se entregará al destinatario dentro del plazo (la Ley dice impropriamente “término”) que razonablemente emplearía un porteador diligente en realizar el transporte, atendiendo a las circunstancias del caso (Art. 33.1, 2º párr, LCTTM)). La Ley se limita a este concepto indeterminado de porteador diligente, pero la condición general de contratación 6.1 precisa el concepto, prescribiendo que se tendrá en cuenta una velocidad media de desplazamiento del vehículo de 20 kilómetros por hora, debiendo añadirse al plazo resultante los periodos de descanso obligatorio del conductor y, en su caso, el tiempo necesario para el cumplimiento de formalidades administrativas. El plazo de entrega empieza a correr con la recepción de las mercancías para su transporte. Se prorrogará por las paralizaciones no imputables al porteador y su cómputo se suspenderá los días festivos y los inhábiles para circular (Art. 33.4, LCTTM). Cuando no conste la hora en que el porteador recibió el envío, el plazo comenzará a contarse desde las cero horas del día siguiente a esta recepción, de conformidad con la condición general de contratación 6.1.

Puede suceder que el plazo de transporte fijado con arreglo a los criterios anteriores dé como resultado una hora intempestiva para hacer la entrega al destinatario. Previendo esta circunstancia, la condición general de contratación 6.1, citada, determina que cuando el plazo total de transporte expire después de las dieciocho horas de un día, el envío deberá ser puesto a disposición del destinatario no más tarde de las nueve horas, o del momento de apertura del correspondiente establecimiento cuando éste se lleve a cabo después de dicha hora, del primer día laboral siguiente.

3.2.3. Depósito y enajenación de mercancías.

La LCTTM contempla, bajo determinadas circunstancias, la facultad del porteador para depositar las mercancías y para solicitar su enajenación en cuantía suficiente para hacerse pago de los portes y gastos soportados.

La nueva regulación legal difiere de la existente bajo la vigencia del Código de Comercio en esta materia. La normativa anterior contemplaba el depósito y enajenación de mercancías ante el órgano judicial competente y posteriormente también ante las Juntas Arbitrales de

Transporte creadas al amparo de la LOTT, pero exclusivamente para los supuestos de mercancías con riesgo de perderse y los de servicios de transporte a portes debidos, es decir, aquellos en los que se hubiera pactado que el precio se pagaría en destino por el consignatario. Así se recogía expresa y claramente en los artículos 2 y 3 de la Orden del Ministerio de Fomento, de 30 de marzo de 2001, por las que se establecen normas para la realización por las Juntas Arbitrales del Transporte de funciones de depósito y enajenación de mercancías, hoy derogada en todo lo que se oponga a la LCTTM.

La regulación actual contempla diferentes situaciones que pueden dar lugar a lugar al depósito de la mercancía o al depósito y enajenación de la mercancía.

En primer lugar, el caso de que las mercancías corrieran riesgo de perderse, pudiendo el porteador solicitar su depósito y enajenación, incluso sin esperar instrucciones del cargador si así lo justifican la naturaleza y el estado de la mercancía (Art.32.3, LCTTM).

En segundo lugar, ante impedimentos al transporte cuando no se reciban instrucciones del cargador y ante impedimentos en la entrega en destino, por no encontrarse al destinatario, por no aceptar la entrega el destinatario o negarse a efectuar la descarga correspondiéndole hacerlo o negarse a firmar el documento de entrega, cuando no se reciban instrucciones (Art. 36.5, LCTTM), en cuyo caso, podrá el porteador constituirse en depositario de la mercancía o bien, entregarla en depósito seguro a un tercero, o lo que es más recomendable, hacerlo ante la Junta Arbitral de Transportes u órgano judicial competente, ya que entonces el depósito surtirá los efectos de la entrega, considerándose terminado el transporte (Art. 44.1, in fine, LCTTM). Depositadas las mercancías podrá pedirse su venta cuando los gastos de custodia sean excesivos en relación con su valor (Art. 44.2, LCTTM).

En tercer lugar, el caso de que llegadas las mercancías a destino, el obligado al pago no pague el precio y los gastos ocasionados. El porteador puede entonces, al amparo del artículo 40, LCTTM, si no se le garantiza el pago mediante caución suficiente, negarse a entregar aquellas, debiendo solicitar su depósito y la enajenación de mercancía suficiente para satisfacer sus derechos de crédito, ante el órgano judicial o arbitral competente en el plazo máximo de diez días desde que se produjo el impago (Art. 40, LCTTM).

La mención que hace el citado artículo al “obligado” a pagar el precio, permite su aplicación tanto si el obligado es el cargador, como si es el consignatario, lo que difiere de la regulación anterior a la LCTTM, en que era requisito necesario para hacerse pago con la venta de la mercancía transportada que el designado para el pago fuera el destinatario, como ya se ha dicho. No se acaba de comprender que para el caso de que el obligado sea el cargador, se le pueda exigir que pague en el mismo momento de la entrega en destino, so pena de que se niegue la entrega y se pueda proceder a su depósito y enajenación. Y ello, porque el cargador se encuentra a distancia del lugar de entrega y no pudiéndose conocer el momento exacto de la llegada a destino difícilmente puede el cargador estar preparado para hacer el correspondiente ingreso. No obstante, en la práctica, lo normal será que cargador y porteador hayan pactado el pago en un determinado plazo a partir de la entrega, con lo que, dado el breve tiempo para ejercer el derecho real de satisfacción del crédito del porteador con la enajenación de la propia mercancía transportada (diez días naturales), el pago se hará en la

fecha convenida y si no se efectuara, siempre conserva el porteador su derecho como acreedor ordinario.

Finalmente, en los casos en que se haya depositado la mercancía, podrá solicitarse su enajenación si no se reciben instrucciones de quien tenga la disposición de las mismas en un plazo razonable y si se tratara de paquetería podrá el porteador ocuparlas directamente y proceder a su venta transcurridos tres meses desde que intentó su entrega al destinatario (Art. 44.2, 3 y 4, LCTTM).

No contempla expresamente la Ley el supuesto de que el porteador no pueda entregar las mercancías por deficiencias en la señalización o determinación del lugar de destino. Pero se pueden aplicar por analogía las normas anteriores, si bien, el porteador no puede adoptar una posición pasiva, sino que debe ser diligente y colaborar activamente en salvar tales deficiencias. Es pertinente mencionar al respecto que el Tribunal Supremo enjuició un caso en el que la dirección de entrega facilitada por el cargador fue hecha de forma incompleta o incorrecta, ante lo cual, el porteador, al no localizar al destinatario, y sin ponerse en comunicación con el cargador para recibir instrucciones, volvió con la mercancía cargada al lugar de origen, sin indagar entre las personas de los alrededores. Ello ocasionó perjuicios al cargador. El Tribunal Supremo condenó al porteador por los perjuicios derivados de su negligencia (STS de 31 de enero de 2001. Aranzadi 2001-535).

4. Responsabilidad del porteador.

Las disposiciones sobre responsabilidad del porteador son imperativas y se tendrán por no puestas las cláusulas que reduzcan o aminoren tal responsabilidad (Art. 46, LCTTM).

A su vez, las CGC relativas a esta responsabilidad son indisponibles y tienen carácter de mínimos, de forma que permiten elevar la responsabilidad, pero no reducirla o suprimirla.

El porteador puede incumplir sus obligaciones contractuales por pérdida total o parcial de la mercancía, por daños o averías que sufran las materias u objetos transportados y por retraso en la ejecución del transporte (Art. 47.1, LCTTM).

4.1. Causas y presunciones de exoneración.

El porteador no incurre en responsabilidad si la pérdida, la avería o el retraso se ocasionaron por culpa del cargador o del destinatario, por vicio propio de las mercancías o por circunstancias que el porteador no pudo evitar y cuyas consecuencias no pudo impedir (Art. 48, LCTTM). La Ley mantiene, con otras palabras, los supuestos de exoneración tradicionales contenidos en el Código de Comercio de fuerza mayor o caso fortuito y de vicio o naturaleza de la mercancía. La carga de la prueba recae sobre el porteador.

La LCTTM establece una presunción iuris tantum de exoneración en los supuestos de empleo de vehículos abiertos y no entoldados consentidos o de acuerdo con la costumbre, ausencia o deficiencia en el embalaje, manipulación, carga o descarga del cargador o destinatario, naturaleza de ciertas mercancías, deficiente identificación o señalización de los bultos y transporte de animales vivos (Art. 49, LCTTM). Se trata de una lista abierta.

4.2. Responsabilidad por pérdida o avería.

En los casos de pérdida o avería de la mercancía el porteador deberá indemnizar el valor de mercado de lo perdido o dañado en el tiempo y lugar de recibir el porteador la mercancía en origen (Arts. 52, 53 y 55, LCTTM. La sentencia de la Audiencia Territorial de Palma de Mallorca, de 18 de septiembre de 1984 establece que la indemnización por pérdida de la mercancía transportada no cubre el lucro cesante (RGD 487, pág. 1198).

Esta es la regla general, pero la Ley establece un límite máximo de cuantía igual a un tercio del IPREM/día por cada kilogramo de peso bruto de mercancía perdida o dañada (Art. 57.1). Lo que se traduce en que la cantidad a indemnizar será la menor la menor entre el valor de mercado en origen y el límite máximo.

Siguiendo a Sánchez Gamborino y Gaytán Rebollo (10), “el establecimiento de una limitación de responsabilidad se fundamenta en razones de equilibrio económico y aún de seguridad jurídica. Pues, ante el frecuente caso de que el remitente no declara, y por tanto el transportista ignora, lo que vale la mercancía transportada (mientras que el precio del transporte siempre es conocido), la limitación de responsabilidad tasada garantiza en términos económicos la equidad y la mayor reciprocidad de intereses (Art. 1289, Código civil). Además, en efecto, no sería justo hacer responsable al transportista por un alto valor cuando se le pagan los mismos portes correspondientes a mercancía de bajo precio. Para responsabilizar al transportista del valor íntegro de la mercancía, éste tendría que ir siempre declarado en la carta de porte y fijarse un precio del servicio proporcional al valor por el que se responde (portes ad valorem). Mientras se mantenga la dualidad de opciones para el usuario (declarar o no declarar el valor de su mercancía según le interese), debe mantenerse también la dualidad de niveles de responsabilidad (conforme a lo declarado o un máximo fijo)”.

4.3. Responsabilidad por retraso.

El retraso, por sí solo, no da lugar a indemnización, salvo que haya sido así acordado. La responsabilidad exigible al porteador es la del daño que se pruebe, causado por el retraso (Art. 56, LCTTM), con un límite máximo del precio del transporte (Art. 57.2LCTTM).

4.4. Declaración de valor y declaración de especial interés en la entrega.

Los límites máximos señalados para los casos de pérdida, avería o retraso, ceden cuando el cargador hace declaración de valor de la mercancía, en cuyo caso el porteador indemnizará el valor declarado, pudiendo exigir un suplemento adicional al precio del transporte (Art. 61.1, LCTTM).

De forma análoga puede declararse un especial interés en la entrega y valorarse en una cuantía determinada, a cambio de un suplemento adicional al precio del transporte (Art. 61.2, LCTTM), que será la cuantía a indemnizar en caso de incumplimiento.

Según Sánchez Gamborino y Gaytán Rebollo (11), la declaración de especial interés en la

(10) y (11) F. J. Sánchez Gamborino y Juan Gaytán Rebollo. FACT BOOK Transportes de Mercancías por Carretera. Editorial Aranzadi. 2003.

Entrega permite comprometer al transportista para que, cuando en efecto sea responsable, indemnice el lucro cesante. Esta declaración se suele utilizar cuando, más que el valor de la mercancía misma, lo importante son las consecuencias negativas derivadas de la pérdida, avería o retraso. Por ejemplo, la indisponibilidad a tiempo de una pieza de una cadena de montaje que paraliza toda una fábrica, o el retraso en la entrega de los cuadros para una exposición de arte respecto al día de su inauguración (daño moral o de imagen).

Las indemnizaciones por el valor declarado y por el interés especial en la entrega son acumulables.

4.5. Responsabilidad en caso de dolo.

Ningún límite de responsabilidad se aplicará cuando el daño o perjuicio haya sido causado por el porteador o sus auxiliares 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 (Art. 62, LCTTM). Criterio coincidente con el Código civil, art. 1107.2.

Mediando dolo del porteador, se indemnizará el daño emergente, el lucro cesante y el daño moral.

El dolo debe en todo caso ser probado; nunca se presume (STS de 16 de enero de 1987).

4.6 Reservas.

El destinatario debe manifestar por escrito al porteador sus reservas por la pérdida o avería en el mismo momento de la entrega si estas son manifiestas, y si no lo fueran, deberán formularse en el plazo de los siguientes siete días naturales a la entrega. Si no se hicieran reservas, se presumirá, salvo prueba en contrario, que las mercancías se entregaron en el estado descrito en la carta de porte (Art. 60.1, LCTTM).

La formulación de reservas en plazo era en la regulación del Código de Comercio, un requisito de procedibilidad de la acción de responsabilidad, de manera que, de acuerdo con su artículo 36, “ transcurridos los términos expresados no se admitirá reclamación alguna contra el porteador por el estado en que entregó los géneros porteados”. Es decir, se trataba de una condición “sine qua non” para que la reclamación pudiera seguir adelante (Sentencia del Tribunal Superior de Justicia de Baleares de 9 de marzo de 1990, referencia en RGD 560, que remite a la RGD 556).

La regulación actual, al admitir la prueba de la producción de daños aunque no se hayan hecho reservas en los plazos señalados, permite reclamar contra el porteador en los casos de pérdida o avería de la mercancía.

Existe una excepción para el caso de mudanza, en que se perderá la acción para reclamar por pérdida o avería si no se formula la oportuna reserva en el plazo de siete días hábiles (¿por qué no naturales, como en la regla general?) desde la entrega o en el mismo momento de la entrega, si la pérdida o avería es aparente, salvo cuando el destinatario sea un consumidor y el porteador no le hubiera informado por escrito de forma clara y destacada , antes de la

entrega, acerca de la forma y plazos para manifestar la reserva, así como de las consecuencias de su ausencia (Art. 77, LCTTM).

Sin embargo, en el caso de daños ocasionados por el retraso en la entrega, se prescribe que sólo dará lugar a indemnización, si se han dirigido reservas escritas al porteador en el plazo de veintiún días desde la entrega de las mercancías al destinatario (Art. 60.3, LCTTM). Se trata aquí de un requisito de procedibilidad.

No se alcanza a comprender esta diversidad en el tratamiento de las reservas según los casos (eficacias diferentes y cómputos de plazos diferentes: días naturales o días hábiles).

4.7 Abandono o rehusé de la mercancía por el destinatario.

La LCTTM, en su artículo 54 contempla tres supuestos que se equiparan a pérdida total y en los que puede el destinatario rehusar hacerse cargo de las mercancías.

En primer lugar, en caso en que se entregue tan solo una parte de las mercancías que componen el envío y pruebe el destinatario que no puede usarlas sin las no entregadas.

En segundo lugar, en los casos de averías que hagan que las mercancías resulten inútiles para su venta o consumo, atendiendo a la naturaleza y uso corriente de los objetos de que se trate.

En tercer lugar, en los casos de que hayan transcurrido veinte días desde la fecha convenida para la entrega sin que ésta se haya efectuado o a falta de plazo, cuando hubiesen transcurrido treinta días desde que el porteador se hizo cargo de las mercancías.

En cualquiera de los supuestos la consecuencia es que el porteador debe indemnizar por el valor total de las mercancías. Equiparándose la inutilización a la pérdida total, lo que por otra parte ya habían establecido los tribunales (Sentencia de la Audiencia Territorial de Valencia, de 2-12-1977. RGD 403). El valor total de la mercancía es el ya explicado en el epígrafe 4.2, es decir, el valor de mercado en el tiempo y lugar de recibir el porteador la mercancía en origen, con el límite de un tercio del IPREM/día por cada kilogramo de peso bruto de mercancía.

Se produce con el abandono o rehusé de la mercancía una cesión de la misma al porteador, que la adquiere en calidad de propietario, con todos los derechos inherentes a esta condición.

Esta figura jurídica ha sido muy criticada por Sánchez Gamborino y Gaytán Rebollo (12), que la califican de insólita, entendiendo que se trata de una compra forzosa para el porteador, lo que no se contempla en la normativa internacional y resulta impropia e ilógica.

No se comparte la opinión de estos autores, pues lo que hace realmente la LCTTM es señalar una indemnización en estos casos de incumplimiento del porteador, que como se equiparan a pérdida total, se ha de indemnizar el valor total y con el beneficio posible para el porteador de que exista un valor residual de la parte no inutilizada de la mercancía transportada o de que con posterioridad al rehusé, se recupere la mercancía, incluso sin daño alguno. Y esta solución conlleva un mejor equilibrio de contraprestaciones.

(12) F.J. Sánchez Gamborino y J. Gaytán Rebollo. Obra citada en nota (10)

B I B L I O G R A F I A

- F. Sánchez Calero y J. Sánchez-Calero Guilarte. Instituciones de Derecho Mercantil.
- E. Mapelli. Régimen Jurídico del Transporte. Ministerio de Justicia. 1987.
- R. Uría. Derecho Mercantil. Madrid. 1985.
- F.J. Sánchez Gamborino. Asoc. Nacional de Empresas de Carga Fraccionada. Madrid. 1993.
- F. J. Sánchez Gamborino y J. Gaytán Rebollo. FACTBOOK Transportes de Mercancías por Carretera. Editorial Aranzadi. 2003.

J U R I S P R U D E N C I A

- STS de 11-06-1951.
- STS de 19-10-1981. Aranzadi 3811.
- STS de 12-12-1968. Aranzadi 5482.
- STS de 15-07-1983. Aranzadi 4234.
- STS de 11-12 1968. Aranzadi 5841.
- STS de 27-12 1979. Aranzadi 4496.
- STS de 20-06-1986. Aranzadi 3781.
- STS de 31-01-2001. Aranzadi 555.
- STS de 16-01-1987.
- Sentencia Tribunal Superior de Justicia de las Islas Baleares de 09-03-1990. RGD 560 que remite a RGD 556.
- Sentencia de la Audiencia Territorial de Palma de Mallorca de 18-09-1984 RGD 487.