

# TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA

## (Régimen de responsabilidad aplicable)

Julio López Quiroga

### LEGISLACIÓN APLICABLE

El contrato de Transporte por carretera, bajo Derecho español, viene regulado en los siguientes textos legales:

I. Código de Comercio.

II. Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres (conocida como "LOTT").

III. Reglamento de desarrollo de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres (usualmente nominado como "ROTT").

IV. Orden de 25 de abril de 1997 sobre Condiciones generales aplicables a los transportes nacionales de mercancías por carretera.

Además, cuando el transporte por carretera tenga su origen o destino en otro Estado (perteneciente o no a la Comunidad Europea), habrá de tenerse en cuenta que vendrá en aplicación el Convenio relativo al transporte internacional de mercancías por carretera de 19 de mayo de 1956, modificado por el Protocolo de 5 de julio de 1978 (todo ello conocido como "Convenio C.M.R.").

### DOCUMENTACIÓN

El 19 de marzo de 2003, ha entrado en vigor la Orden del **Ministerio de Fomento** de 31 de enero de 2003, al amparo de la cual los transportistas, usuarios del transporte de mercancías y operadores del transporte están obligados a documentar cada uno de los envíos en que se materialicen los contratos de transporte de mercancías por carretera que celebren, en el correspondiente *albarán*, *carta de porte* u otra documentación acreditativa, la cual deberá acompañar a las mercancías en su desplazamiento. No obstante, determinados transportes están excluidos de esta

obligación (por ejemplo, el transporte de mudanzas, transportes de reparto y recogida de mercancías en régimen de carga fraccionada, etc.).

Sin duda es en todo caso aconsejable exigir la expedición y entrega de una *carta de porte* o de un *albarán* que documente la entrega de la mercancía al transportista. Dicha carta de porte o albarán constituirá prueba de la existencia de dicho contrato de transporte y, en la mayoría de los supuestos, será el documento que sirva para dilucidar las discrepancias que pudieran surgir con el transportista. De ahí la importancia de que la carta de porte o, en su caso, el albarán, esté correctamente redactado.

### RESERVAS

Si la mercancía llegare a destino con averías o, en su caso, todos o alguno de los bultos expedidos no llegaren al destinatario, es imprescindible que éste haga constar tal circunstancia en la carta de porte o albarán que el transportista ha de entregar junto con la mercancía (es decir, lo que generalmente se conoce como efectuar "reservas"). Si dichas averías no pudiesen apreciarse a simple vista, esta reclamación al transportista, detallando las referidas averías, habrán de dirigirse al transportista, por escrito y por el medio más rápidamente posible (preferiblemente por carta certificada, adelantando su contenido mediante fax) no más tarde de las 24 horas a contar desde la entrega. Si así no se procediese, pueden perecer los derechos de reclamación contra el transportista.

Aun realizadas las reservas, es necesario saber que si se dejare transcurrir un año desde la entrega de las mercancías (o, en caso de pérdida, desde la fecha en que hubieron de ser entregadas) sin reclamar al transportista, habrá prescrito la acción para hacer efectiva cualquier in-

demnización por daños y perjuicios frente a dicho transportista.

### LÍMITE DE RESPONSABILIDAD

Nuestra legislación establece un régimen de responsabilidad limitado respecto a la indemnización debida al transportista. Por ello, si nada se hubiere pactado en contrario, el transportista no responderá más allá de lo que importe el valor de la mercancía. Es este, por tanto, el tope máximo de responsabilidad que se puede reclamar al transportista. Esto implica que el transportista, tanto en tráfico nacional como internacional, *no responde del lucro cesante o pérdida de beneficios* que, por la defectuosa realización del transporte, se ocasionen al cargador (por ejemplo, pérdida de clientes, etc.).

Pero, aun partiendo del hecho de que sólo se indemniza, por tanto, el daño efectivo, el transportista en tráfico nacional, puede, todavía, limitar más aún su responsabilidad; así, si el valor de la mercancía es superior al importe que resulte de multiplicar el peso en kilogramos por la suma de 3,61 €, sólo esta última cuantía será la que esté obligado a indemnizar el transportista. Se habla así del límite de 3,61 €/kg.

En *transporte internacional*, este límite se amplía a la cantidad de 8,33 Derechos Especiales de Giro por kilogramo de peso. Teniendo en cuenta que un Derecho Especial de Giro equivale, aproximadamente a 1,26 €, el límite de responsabilidad en el tráfico con origen o destino en terceros países (no incluidos los de la Unión Europea) es de aproximadamente 10,52 €/kg. No obstante, la cotización del Derecho Especial de Giro a una fecha determinada puede ser obtenida en el **Banco de España** a través del servicio de cotizaciones.

En los supuestos de *retraso en la entrega de la mercancía en destino*, el

límite de la responsabilidad del transportista se establece en la suma del precio del porte, tanto en tráfico nacional como internacional.

El siguiente cuadro muestra el régimen de responsabilidad del transportista:

Dos son las alternativas que nos ofrece la legislación para, de interesar

resulta de especial interés cuando una expedición en particular haya de ser entregada a un cliente importante de forma tal que, de resultar fallida la entrega, el transportista se vería obligado a indemnizar el importe que se hubiese consignado.

Al margen de dichas posibilidades (que usualmente conllevan un au-

que adolezca de vicio de nulidad, es firme y no es susceptible de recurso posterior alguno.

## TRANSPORTISTA AUTORIZADO

Una última precisión sobre el particular; conforme a la legislación, el transporte de mercancías ha de ser contratado con empresas legalmente autorizadas para la realización del mismo, es decir, titulares de la "Tarjeta de transporte". De no ser así, la normativa aplicable deriva ciertas responsabilidades no sólo contra el transportista que carece de autorización sino, asimismo y en determinadas circunstancias, contra el cargador contratante.

## MERCANCÍAS PELIGROSAS

El transporte de mercancías peligrosas, así como el de mercancías perecederas, plantea más cuestiones de orden técnico que de índole jurídico. Las mismas normas expuestas, por tanto, resultan de aplicación a ambos tipos de mercancías. Ocurre, sin embargo, que el cargador de mercancías peligrosas está obligado al cumplimiento de una serie de requisitos, reiteramos, más de orden técnico que jurídico:

- Informar al transportista de la clase de mercancía mediante la entrega de una carta de porte (denominación A.D.R. de la mercancía, cantidad, código de peligro, etc.).
- Facilitarle una ficha de seguridad o instrucciones escritas, etc.
- Por su parte, el transportista, a la vista del tipo de mercancía, deberá:
  - Poner a disposición un vehículo certificado para el transporte de mercancías peligrosas.
  - Proveer un conductor autorizado para este tipo de transportes, etc. Y todo ello, en función de lo que determina, en atención a la clase y cantidad de mercancía, el Real Decreto 2115/1998, de 2 de octubre, por el que se establece la aplicación, al transporte nacional, del Acuerdo Europeo sobre el Transporte Internacional de Mercancías Peligrosas por Carretera (A.D.R.). ■

(De Compras y Existencias)

Causas exoneratorias de responsabilidad	Transporte internacional	Transporte nacional
	Culpa del cargador; instrucciones del cargador; caso fortuito; fuerza mayor; vicio o naturaleza propia de las mercancías; empleo de vehículos abiertos; ausencia o deficiencia de embalaje; manipulación o carga llevada a cabo por el cargador; insuficiencia o imperfección de las marcas o número de paquetes; naturaleza de ciertas mercancías; transporte de animales vivos; huelga; tumulto.	Caso fortuito; fuerza mayor; vicio o naturaleza propia de las mercancías; empleo de vehículos abiertos; ausencia o deficiencia de embalaje; insuficiencia o imperfección de las marcas; naturaleza de ciertas mercancías; transporte de animales vivos; huelga; tumulto.
Límite de responsabilidad	* Pérdida o daño: 8,33 D.E.G./kg. * Retraso: Precio del transporte.	* Pérdida o daño: 3,61 € por kilogramo. * Retraso: Precio del transporte.
Reservas	* Daños aparentes: al momento. * Daños no aparentes: a las 24 horas.	* Daños aparentes: al momento. * Daños no aparentes: a las 24 horas.
Prescripción	Un año	Un año

al cargador, sobrepasar los límites establecidos. Puede el cargador, en el momento de efectuar la entrega al transportista, y abonando una prima (o mayor precio del porte), *declarar el valor de la mercancía*. A los fines probatorios oportunos, debe hacerse constar esta circunstancia en la carta de porte o albarán expresando el valor de la mercancía entregada. Si se ha declarado el valor de la mercancía, en caso de siniestro, el transportista vendrá obligado a indemnizar hasta el valor así declarado sin que, en este caso, pueda aplicar el límite de responsabilidad antes expuesto.

Podría, asimismo, el cargador, realizar lo que se denomina una *declaración de especial interés en la entrega*. En estos casos, el transportista vendría obligado a indemnizar hasta la suma en que el cargador haya valorado dicho especial interés (que, igualmente, habrá de consignarse en la carta de porte). Esta declaración

en el importe del precio del transporte) existe la posibilidad de suscribir un *seguro*. Seguro que, muchas veces, es ofertado por el propio transportista. En estos casos, de aceptarse dicho seguro, conviene informarse previamente de las condiciones del mismo; y ello porque, en la mayoría de los casos, dicho seguro no cubre el valor de la mercancía sino que, únicamente, conlleva un incremento en el límite de responsabilidad (de 3,61 €/kg a, por ejemplo, 12,00 €/kg).

## RESOLUCIÓN DE CONTROVERSIAS

Ha de expresarse que, conforme a nuestra legislación, y sólo salvo que exista pacto en contrario, cualquier reclamación derivada del transporte, que no supere los 3.005,06 €, debería ser exigida ante las *Juntas Arbitrales de Transporte* y no ante los órganos jurisdiccionales. El laudo que dictaren las Juntas Arbitrales, a salvo