

El límite de responsabilidad (“límite de indemnización”) del porteador terrestre en el artículo 61.3 de la Ley del contrato de transporte terrestre de mercancías

The limit of liability (“limit of indemnity”) of the inland carrier in article 61.3 of the Law on the contract of carriage of goods by land

ESPERANZA PENDÓN PÉREZ

Contratada predoctoral de la Universidad de Cádiz. Programa de Doctorado en Derecho.

esperanza.pendon@uca.es

 <https://orcid.org/0009-0008-7826-4563>

Resumen: La limitación de la responsabilidad del porteador es una cuestión que goza de tradición en el ámbito de los transportes, nacionales e internacionales, no siempre completamente fundamentada. Nuestra reciente Ley del contrato de transporte terrestre de mercancías ha dado entrada a esta figura en nuestro transporte nacional, siguiendo en general el ejemplo del Convenio de Ginebra de 1956, sobre transporte internacional de mercancías por carretera. Con ello, se logra la uniformidad en esta materia, considerando que en la actualidad el transporte por carretera nacional no precisa instituciones especiales frente al modelo de Ginebra. Sin embargo, la ley española introduce una novedad en ese régimen de responsabilidad, desconocida en la práctica, que ha suscitado algunos debates sobre su significado. Una reciente sentencia del Tribunal Supremo ha analizado el artículo 61.3 de la ley, fijando los criterios para su interpretación. No obstante, y conociendo la oportunidad y la relevancia del criterio jurisprudencial, algunos de los argumentos empleados en la sentencia merecen una revisión crítica. Sobre todo, la sentencia merece una reflexión global que colme alguno de los extremos del precepto omitidos por la resolución judicial.

Recepción: 11/03/2024

Aceptación: 15/05/2024

Cómo citar este trabajo: PENDÓN PÉREZ, Esperanza, “El límite de responsabilidad (“límite de indemnización”) del porteador terrestre en el artículo 61.3 de la Ley del contrato de transporte terrestre de mercancías”, *Revista de Estudios Jurídicos y Criminológicos*, n.º 9, Universidad de Cádiz, 2024, pp. 341-384, DOI: <https://doi.org/10.25267/REJUCRIM.2024.i9.09>

Revista de Estudios Jurídicos y Criminológicos

ISSN-e: 2345-3456

N.º 9, enero-junio, 2024, pp. 341-384

Abstract: *The limitation of the carrier’s liability is an issue that enjoys tradition in the field of national and international transport, not always fully founded. Our recent Law on the Contract of Carriage of Goods by Land has introduced this figure in our national transport, generally following the example of the 1956 Geneva Convention on International Carriage of Goods by Road. With this, uniformity is achieved in this matter, considering that at present the national road transport does not need special institutions compared to the Geneva model. However, the Spanish law introduces a novelty in this liability regime, unknown in practice, which has given rise to some debates on its meaning. A recent ruling of the Supreme Court has analyzed Article 61.3 of the law, establishing the criteria for its interpretation. However, and knowing the timeliness and relevance of the criteria and case law, some of the arguments used in the ruling deserve a critical review. Above all, the sentence deserves a global reflection that fills some of the extremes of the precept omitted by the judicial resolution.*

Palabras clave: transporte terrestre de mercancías, carta de porte, porteador terrestre, limitación de la responsabilidad, incremento del límite de la responsabilidad.

Keywords: *inland carriage of goods, waybill, inland carrier, limitation of liability, increase in the limit of the carrier’s liability.*

Sumario: 1. INTRODUCCIÓN. DELIMITACIÓN DEL OBJETO DEL TRABAJO. 2. LA LIMITACIÓN DE LA RESPONSABILIDAD (O “DEL LÍMITE DE LA INDEMNIZACIÓN”) DEL PORTEADOR TERRESTRE. 2.1. La limitación de la responsabilidad en los transportes. Perspectiva general y Fundamento actual (la experiencia del transporte marítimo). 2.2. El régimen de la limitación de la responsabilidad en la LCTTM. 2.2.1. El régimen general. 2.2.2. La limitación (*quantum*) de la responsabilidad del porteador. 2.3. La “revisión” del régimen de responsabilidad del artículo 61 LCTTM. 2.4. La limitación de la responsabilidad del porteador terrestre en los términos del artículo 61.3 LCTTM. 2.4.1. Introducción: estado actual de la cuestión. 2.4.2. La posición del Tribunal Supremo en relación con la “limitación de la indemnización” en el transporte terrestre. Fundamentos y crítica. 2.4.3. Propuesta de interpretación (y de revisión de la doctrina del Tribunal Supremo) del artículo 61.3 LCTTM. 3. A MODO DE RECOPIACIÓN Y CONCLUSIONES. 4. BIBLIOGRAFÍA.

1. INTRODUCCIÓN. DELIMITACIÓN DEL OBJETO DEL TRABAJO

La limitación de la responsabilidad del porteador es una de las notas más características del Derecho de los transportes. Concebida inicialmente alrededor del transporte marítimo, el régimen de la limitación de la responsabilidad es en la actualidad un elemento esencial de la actividad del transporte y del régimen de actuación de los profesionales, tanto en la esfera nacional como en la internacional. Aunque sus fundamentos puedan encontrarse sometidos a una permanente revisión (incluso, su “denominación” misma –como se expondrá–, o su caracterización –como “privilegio” o como “beneficio”–), su mantenimiento se considera esencial para el correcto desarrollo de una actividad

que, encontrándose en la base misma del comercio, reclama uniformidad en su tratamiento internacional, certidumbre y estabilidad en su régimen profesional y una explotación en una forma eficiente para el comercio; todo ello, sin perjuicio de su adaptación a las novedades que impone la técnica y los nuevos modelos de contratos¹.

En el ámbito del transporte terrestre nacional de mercancías, la cuestión de la limitación de la responsabilidad ha conocido diversas perspectivas y regímenes desde el Código de comercio de 1829 hasta la actualidad, en los términos que dispone la Ley 15/2009, de 11 de noviembre, *del contrato de transporte terrestre de mercancías* (LCTTM, en adelante)². En cada caso se ha tratado de adecuar el régimen del contrato y la realización del transporte a los contextos en los que se desarrolla dicha actividad profesional, las circunstancias técnicas que lo definen y lo condicionan, la indudable relevancia social y económica del transporte (que pone a disposición de los empresarios, y de los consumidores, materias primas y productos de consumo, cuya distribución permite) y, en general, a las exigencias del comercio mismo (nacional e internacional)³. En la actualidad, confluyen sobre el transporte normas de naturaleza

1 El estudio del régimen de la responsabilidad ha sido objeto de una extensísima aportación doctrinal, imposible de relacionar (o de seleccionar) en estas páginas; aunque pueden tomarse como referencias recientes, que recogen el devenir de la institución, en GARCÍA-PITA Y LASTRES, J. L., *La limitación de la responsabilidad civil del naviero (análisis sistemático del derecho comparado y perspectivas de reforma del derecho español)*, Servicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco, Bilbao, 1996; GÓRRIZ LÓPEZ, C., *La responsabilidad en el contrato de transporte de mercancías (carretera, ferrocarril, marítimo, aéreo y multimodal)*, Studia Albornotiana, vol. LXXVII, Bolonia, 2001; PEINADO GARCIA, J. I., «Lección 36. El contrato de transporte terrestre» en *Lecciones de Derecho Mercantil. Volumen II* (dirs. MENÉNDEZ, A., ROJO, A.), Cizur Menor, Civitas-Thomson Reuters, 18.ª ed., 2020; BROSETA PONT, M., MARTÍNEZ SANZ, F., *Manual de Derecho Mercantil. Volumen II. Contratos mercantiles. Derecho de los títulos-valores. Derecho concursal*, Tecnos, Madrid 19.ª ed., 2012. MARTÍNEZ BALMASEDA, A., «Régimen de responsabilidad del porteador: fundamento, supuestos y causas de exoneración», en *Revista de derecho del transporte: Terrestre, marítimo, aéreo y multimodal*, número 6, 2010, páginas 255-273.

2 Publicada en el BOE núm. 273, de 12 de noviembre; enlace permanente es el siguiente: <https://www.BOE.es/eli/es/l/2009/11/11/15/con>.

3 El Código de Comercio de 1829 contemplaba, por ejemplo, la posibilidad del abandono de los géneros en favor del porteador (artículo 227 del C. de c. de 1829: «No habiendo plazo prefijado para la entrega de los efectos, tendrá el porteador la obligación de conducirlos en el primer viaje que haga al punto donde debe entregarlos; y no haciéndolo, serán de su cargo los perjuicios que se ocasionen por la demora»). El abandono de los efectos transportados pasaría igualmente al Código de 1885 (con el siguiente tenor: artículo 371 «En los casos de retraso por culpa del porteador, a que se refieren los artículos precedentes, el consignatario podrá dejar por cuenta de aquél los efectos transportados, comunicándose por escrito antes de la llegada de los mismos al punto de su destino. Cuando tuviere lugar este abandono, el porteador satisfará el total importe de los efectos como si se hubieren perdido o extraviado. No verificándose el abandono, la indemnización de daños y perjuicios por los retrasos no podrá exceder del precio corriente que los efectos transportados tendrían en el día y lugar en que debían entregarse; observándose esto mismo en todos los demás casos en que esta indemnización sea debida»). Ello significaría ofrecer «al destinatario la posibilidad de equiparar los efectos del incumplimiento provisional de la prestación de transporte a los del incumplimiento definitivo, a diferencia de lo que acontece en el régimen vigente en el Derecho civil donde la mora, salvo supuestos excepcionales, no supone un incumplimiento definitivo de la prestación» (cfr. MARTÍN CASTRO, M. P., «La limitación de la responsabilidad del porteador terrestre de mercancías», *Derecho de los negocios*, año n.º 9, n.º 97, 1998, pág. 49). Otras leyes posteriores, en el ámbito que les resulta

administrativa (la ordenación de la actividad⁴) y “especiales” del Derecho privado (la propia LCTTM, en el ámbito del contrato de transporte terrestre nacional) junto a las más generales que, como Derecho común, contempla el Código Civil (arts. 1.601 a 1.603 C.c.). La complejidad que caracteriza la actuación del profesional de esta actividad mercantil (el empresario del transporte, *porteador*) reclama un tratamiento “cualificado” en varios frentes. La normativa mercantil le proporciona al porteador ese estatuto especial (un régimen del contrato de transporte “propio”, adecuado a cada uno de los “medios” en los que desarrolla su actividad)⁵, sobre la

propio, han establecido igualmente especialidades en relación con los servicios de transporte; así, por todas, la Ley 16/1987, de 30 de julio, de *Ordenación de los Transportes Terrestres*, y su Reglamento de desarrollo, el Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, *por el que se aprueba el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres*, fijaron límites de responsabilidad del porteador (por ejemplo, en el texto original del Reglamento, hoy derogado, se establecía «1. Salvo que expresamente se pacten unas cuantías o condiciones diferentes, la responsabilidad de los transportistas de mercancías por los daños, pérdidas o averías que sufran éstas o por los retrasos en su entrega, estará limitada como máximo a la cantidad de 450 pesetas por kilogramo»).

4 *Vid.* Ley 16/1987, de 30 de julio, de *Ordenación de los Transportes Terrestres* (BOE núm. 182, de 31 de julio), desarrollada en numerosas disposiciones de diverso rango (*vid.* *Código del Transporte de Mercancías por Carretera*, preparado por la Agencia Estatal Boletín Oficial del Estado; disponible en la siguiente dirección *web*:

https://www.BOE.es/biblioteca_juridica/codigos/codigo.php?id=327&modo=2¬a=0&tab=2).

5 Sin ánimo de exhaustividad pueden citarse las siguientes normas, nacionales e internacionales, sobre la materia, en cada uno de los medios (y, en su caso, modos) en los que se desarrolle la operación de transporte. Normas que, en todos los casos (siguiendo el modelo consagrado para el transporte marítimo de mercancías), contienen preceptos específicos que limitan la responsabilidad del porteador:

En el ámbito del contrato de transporte terrestre internacional, el denominado CMR 1956 (Convenio relativo al Contrato de Transporte Internacional de Mercancías por Carretera, hecho en Ginebra el 19 de mayo de 1956), cuyo Instrumento de Adhesión de España se publicó en el BOE núm. 109, de 7 de mayo de 1974. La abreviatura del Convenio obedece a su denominación en francés: *Convention en Matière Routier* (*Convention relative au contrat de transport international de Marchandises par Route*).

En el contrato de transporte internacional de mercancías por ferrocarril, el Convenio Internacional relativo a los transportes internacionales por ferrocarril (COTIF), hecho en Berna el 9 de mayo de 1980 (cuyo Instrumento de ratificación se publicó en el BOE núm. 16, de 18 de enero de 1986) y sus apéndices [Apéndice A-Reglas uniformes relativas al contrato de transporte internacional de viajeros y equipajes por ferrocarril (CIV) y Apéndice B-Reglas uniformes relativas al contrato de transporte internacional de mercancías por ferrocarril (CIM)].

En el ámbito del transporte aéreo nacional, la Ley 48/1960, de 21 de julio, *sobre Navegación Aérea*, publicada en el BOE núm. 176, de 23 de julio (véase su artículo 119). En el ámbito del transporte aéreo internacional, el Convenio para la Unificación de Ciertas Reglas para el Transporte Aéreo Internacional, de 1999 (Convenio de Montreal de 1999), cuyo Instrumento de ratificación se publicó en el BOE núm. 122, de 20 de mayo (véanse sus artículos 21 y 22).

En el ámbito del transporte marítimo internacional, en los términos de los artículos 277 (“Régimen de responsabilidad”) y siguientes de la Ley 14/2014, de 24 de julio, de *Navegación Marítima* (BOE núm. 180, de 25 de julio: LNM, en adelante), se aplican los límites previstos en el Convenio Internacional para la unificación de ciertas reglas en materia de conocimientos de embarque, de 25 de agosto de 1924 (Convenio de Bruselas de 1924, en adelante), publicado en la *Gaceta de Madrid* de 31 de julio de 1930 (modificado por los Protocolos de 1968 y de 1979, y cuyo Instrumento de Ratificación es de fecha de 16 de noviembre de 1981, publicados en el BOE núm. 36, de 11 de febrero de 1984).

En relación con “otras formas de transporte”, debe citarse el denominado “transporte multimodal”, que carece de normativa internacional en vigor, pero que toma como referencia el Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Multimodal Internacional de Mercancías, Ginebra, 24 de mayo

base del cumplimiento de los requisitos administrativos (de ordenación de la actividad) exigibles.

En ese marco normativo de las “formas” de transporte, uno de los elementos más característicos es la denominada “limitación de la responsabilidad” del porteador (en fechas más recientes, se prefiere la expresión “limitación de la deuda indemnizatoria”) resultado de su actuación “defectuosa” (incumplimiento de sus obligaciones contractuales). Frente al criterio tradicional, quizás esta nueva perspectiva de referencia a la limitación de la indemnización pudiera considerarse más correcta en términos estrictamente jurídicos y desde la perspectiva de los sistemas del *civil law*. Aunque, igualmente, no cabe duda de que rompe el criterio uniforme internacional, también consolidado en la práctica, de los textos internacionales y del Derecho comparado. Por nuestra parte, consideramos que ese cambio de “nomenclatura” no es necesario en nuestro sistema (nuestros textos legales y convencionales mantienen la denominación “clásica”) y nos aparta innecesariamente de la uniformidad internacional y de otros textos legales más recientes⁶.

En general, la doctrina considera que la normativa común contenida en el Código Civil no contempla reglas adecuadas a las necesidades del tráfico mercantil (de ahí la existencia misma de un Código de comercio, Derecho especial frente al Derecho común, y la propia normativa mercantil)⁷; en particular, en relación con los supuestos típicos y especiales de incumplimiento y de responsabilidad contractual del empresario de los transportes (pérdida, avería y retraso); sin perjuicio de que sí podrían ser útiles las normas civiles para parte de los “supuestos generales” de incumplimiento contractual⁸ (no así en relación, por ejemplo, con la medida de la diligencia

de 1980 (véase su artículo 18).

6 *Vid.* en este sentido, los artículos 282 y 283 de la Ley de Navegación Marítima que siguen optando por la expresión “limitación de la responsabilidad” del porteador.

7 *Vid.*, por todos, OLIVENCIA, M., «La autonomía del Derecho mercantil. La Constitución y el Derecho mercantil. Ensayo de un concepto del Derecho mercantil», en *Derecho Mercantil. Vol. 1.º. Concepto y fuentes del Derecho mercantil. La empresa y el empresario. El empresario individual* (coords. Jiménez Sánchez, G.J. y Díaz Moreno, A.), Madrid, Marcial Pons, 15.ª ed., 2013, págs. 67-86.

8 Así lo reconocía expresamente el Preámbulo del Anteproyecto de Ley del Contrato de Transporte Terrestre (posteriormente, corregido y eliminada la referencia en la versión final de la Ley), cuya Memoria Justificativa exponía que «[...] sólo se han regulado los casos típicos de responsabilidad: Pérdida, avería y retraso, tal como hace el Convenio CMR (art. 44). Los demás incumplimientos del contrato de transporte quedan sometidos al régimen general del Código Civil. Merece destacarse el tercer apartado del artículo 44, ya que convierte en Derecho positivo uno de los principios generales de la normativa del transporte, también contenido en el Convenio CMR. En efecto, imputa al porteador los actos y omisiones de sus auxiliares, tanto dependientes como independientes». Cfr. *Boletín de Información*, Ministerio de Justicia, año LXI, Suplemento al núm. 2041, de 15 de julio de 2007, sobre el Anteproyecto de Ley del Contrato de Transporte Terrestre, pág. 18.

La cuestión del incumplimiento contractual viene recogida en nuestro Código Civil en los artículos 1.101 y siguientes. Dispone el precepto primeramente citado, que «quedan sujetos a indemnización de los daños y perjuicios causados los que en cumplimiento de sus obligaciones incurrieren en dolo, negligencia o morosidad, y los que de cualquier modo contravinieren al tenor de aquéllas». Coordinando el precepto con el resto de los que regulan el contrato (y las obligaciones), resulta que las partes deben cumplir con lo estipulado (art. 1258 C.c.), y que el incumplimiento del contrato (ya

profesional)⁹. Con estos “antecedentes”, la LCTTM dispone un “nuevo” sistema de responsabilidad del porteador (y de su régimen de limitación) que trae su origen *quasi* directo del CMR 1956, como reconoce la propia LCTTM en su Preámbulo¹⁰ y la jurisprudencia¹¹.

Varias sentencias se han pronunciado sobre el sistema de responsabilidad en la LCTTM (su artículo 61), aunque el número 3 del precepto seguía pendiente de un pronunciamiento detallado, que se ha producido por virtud de la STS 335/2020. La sentencia supone, en cierta medida, el “cierre” (provisional, en tanto en cuanto no se consolide la doctrina del Tribunal Supremo sobre esta materia) de la interpretación jurisprudencial del régimen legal de la limitación de la responsabilidad del porteador; en particular, de los requisitos para su modificación por acuerdo entre las partes (porteador y cargador) en el ámbito del artículo 61.3 LCTTM¹². Ello justifica la relevancia del estudio que merece la sentencia pues, aunque no fija doctrina en

sea por dolo, ya sea por culpa) conlleva la indemnización de daños y perjuicios. Lo que explica la sucesión de especialidades previstas por los textos mercantiles en relación con el incumplimiento del porteador y las circunstancias de su responsabilidad contractual, en particular, en relación con su limitación.

9 En este sentido *Vid.*, por todos DÍAZ MORENO, A., «El contrato de transporte terrestre nacional», en *Derecho Mercantil*. Vol. 8.º. Transportes mercantiles, (coords. Jiménez Sánchez, G. J. y Díaz Moreno, A.), Madrid, Marcial Pons, 15.ª ed., 2013, págs. 239-318; MARTÍN CASTRO, M. P., «La limitación de la responsabilidad del porteador terrestre de mercancías», *Op. cit.*, págs. 35-58. También nuestra jurisprudencia asume estos principios: «Los límites [de responsabilidad] constituyen una excepción al principio general de nuestro Derecho Civil, según el cual el deudor debe indemnizar todo el daño causado (art. 1106 CC), que se entiende justificado por las consideraciones que hemos expresado en el fundamento anterior» (FD 4.º, número 1, STS 335/2020, de 12 de febrero de 2020; ECLI:ES:TS:2020:335; Id Cendoj: 28079119912020100002; STS 335/2020, en adelante).

10 En su punto II expresa: «En cuanto al modelo de política legislativa que se ha tenido en cuenta a la hora de redactar la ley, puede decirse que la misma adapta, en lo sustancial, el Derecho del contrato de transporte terrestre español al modelo que suponen los convenios internacionales en la materia, básicamente al Convenio de transporte internacional de mercancías por carretera (CMR) y a las Reglas Uniformes CIM/1999, siguiendo así el camino antes trazado por otros países europeos. La consideración que subyace a esta decisión es sin duda alguna la de reconocer que no resultan tan distintos, en el momento actual, el transporte internacional y el puramente interno, al que van destinados los preceptos de la presente ley»; aunque advirtiendo que ello no supone una ruptura con la tradición nacional, y reconociendo que el régimen internacional no agota todos los extremos que requiere la regulación del transporte terrestre. En el número III del mismo Preámbulo señala que «Una vez más, la influencia de los textos internacionales, fundamentalmente del CMR, se deja sentir muy profundamente en los preceptos dedicados a la responsabilidad del porteador por pérdidas, averías o retraso. Y es que, ciertamente, no se aprecian razones de peso para regular en términos muy distintos la responsabilidad del porteador en el ámbito internacional y en el nacional. Así, se acoge el mismo régimen de causas de exoneración, con la ya clásica distinción entre causas privilegiadas y ordinarias en atención a la existencia o no de facilidades probatorias».

11 *Vid.*, en este sentido, por todas, la Sentencia del Tribunal Supremo (Sala de lo Civil, Sección 1ª) núm. 3710/2015, de 09 de julio de 2015 (ECLI:ES:TS:2015:3710; Id Cendoj: 28079110012015100447).

12 Como expresamente reconoce el propio Tribunal Supremo: «En su oposición al recurso de casación, la parte recurrida solicita su inadmisión, por falta de interés casacional. Sin embargo, dicha pretensión no puede ser atendida, desde el mismo momento que no existe jurisprudencia de esta sala sobre la cuestión jurídica controvertida, ni hemos interpretado todavía el art. 61.3 LCTTM» (F.D. 2.º, número 3, STS 335/2020).

sentido estricto, es obvio que define una línea argumental que, en general, asumirá en otras sentencias posteriores (y podrá conducir las decisiones de otras instancias ‘menores’ más adelante). La reflexión crítica sobre el dictado de la sentencia es necesaria, por tanto, para identificar posibles incorrecciones y aciertos en que se puede haber incurrido; o, en todo caso, y si procede, para plantear una revisión crítica del fallo del Tribunal Supremo. Así lo ha entendido la doctrina especializada, que ha considerado que la sentencia es merecedora de tales comentarios¹³.

2. LA LIMITACIÓN DE LA RESPONSABILIDAD (O “LÍMITE DE LA INDEMNIZACIÓN”) DEL PORTEADOR TERRESTRE

2.1. La limitación de la responsabilidad en los transportes. Perspectiva general y Fundamento actual (la experiencia del transporte marítimo)

Es el ámbito marítimo el primero en el que se contempla un régimen de responsabilidad limitado para el porteador; hasta el punto que generalmente se considera que uno de los elementos propios y definitorios del “ordenamiento marítimo”, que lo especializa (y, con ello, lo diferencia y separa de los demás), «es el principio reconocido universalmente, de la limitación de la responsabilidad del naviero»¹⁴. Es el medio marítimo, lógicamente, el ámbito en el que podría plantearse este principio, por las circunstancias peligrosas en las que se ha desarrollado tradicionalmente la navegación marítima (los denominados “riesgos de la navegación”, afrontando los marinos una verdadera “aventura marítima”) y porque el buque desarrolla su actividad de forma “autárquica”, fuera del control directo de su naviero quien, sin embargo, asumía las obligaciones (y la responsabilidad) derivada de la explotación comercial del buque y de la actuación del capitán y de la tripulación. Por ello, desde la Edad Media se considera al buque “un patrimonio separado” del resto de su “propietario”, y se limitaba la responsabilidad máxima del comerciante marítimo al propio buque (la denominada “fortuna de mar”, que supuso el denominado “abandono del buque” en favor de los acreedores del naviero). De forma paralela, el desarrollo del seguro (que, igualmente, trae sus orígenes del ámbito del comercio marítimo)¹⁵ permitió la

13 En este sentido, y desde una perspectiva jurídica y profesional, dando noticia sobre su relevancia, la sentencia ha sido comentada, entre otros, por DÍAZ MORENO, A., «Sentencia del Tribunal Supremo 99/2020: limitación legal de la responsabilidad del porteador terrestre y excepciones convencionales (art. 61 LCTTM)», disponible en <https://www.ga-p.com/wp-content/uploads/2020/03/STS-99-2020-limitaci%C3%B3n-legal-de-la-responsabilidad-1.pdf>; también, EMPARANZA SOBEJANO, A., «Posibilidades contractuales de aumento del límite de responsabilidad del porteador, con especial referencia al art. 61.3 LCTTM», *Revista de derecho del transporte: Terrestre, marítimo, aéreo y multimodal*, n.º 25, 2020, págs. 51-77.

14 Cfr. ARROYO MARTÍNEZ, I., *Curso de Derecho marítimo (Ley 14/2014, de Navegación Marítima)*, Civitas-Thomson Reuters, Cizur Menor, 3.ª edición, 2015, pág. 340.

15 *Vid.* por todos PENDÓN MELÉNDEZ, M. A., ROMERO MATUTE, B., «Los seguros marítimos y aéreos», en *Derecho Mercantil*. Vol. 9.º. *Los contratos de seguro*, (coords. Jiménez Sánchez, G. J. y Díaz

cobertura, en condiciones ventajosas, de la responsabilidad del porteador marítimo; de modo que unas primas adecuadas a la realidad del tráfico marítimo suponen, a la vez, un flete más reducido (y una flota más competitiva). En definitiva, buena parte del origen del comercio marítimo (que sigue siendo el mayoritario en los tiempos actuales)¹⁶ responde a la evolución conjunta de la limitación de la responsabilidad del porteador marítimo en el transporte y la paralela cobertura de los daños por el seguro, en el medio marítimo.

En cierta medida, sin embargo, esos principios son objeto de revisión en el momento actual, en la medida en que han sido superados por la evolución técnica y las condiciones del transporte marítimo: ha disminuido el riesgo en las operaciones marítimas (buques más seguros), y durante la navegación el naviero puede continuar ejerciendo, de hecho, un control casi directo e inmediato sobre la explotación del buque. De ahí que, revisada la clásica autarquía de la explotación del buque, el fundamento inicial de la limitación de la responsabilidad se encuentre igualmente bajo revisión; lo que no ha impedido que esta “institución” y sus principios se extiendan a otras formas de transporte y de operaciones, sobre la base de argumentos similares¹⁷. En el ámbito específico del transporte marítimo de mercancías, estrechamente conectado con el que se analiza, tras una larga evolución, la limitación de la responsabilidad del porteador marítimo quedó definida en el Convenio de Bruselas de 1924 (modificado por los Protocolos de 1968 y de 1979), como expresamente contempla la vigente Ley 14/2014, de 24 de julio, *de Navegación Marítima*¹⁸; y se ha fijado en la suma de 2 Derechos Especiales de Giro por kilogramo de mercancía (perdida o dañada) o 666,67 Derechos Especiales de Giro por bulto (unidad de manipulación

Moreno, A.), Madrid, Marcial Pons, 15.^a ed., 2013, págs. 317 y ss.

16 *Vid.* UNCTAD, *Informe sobre el Transporte Marítimo 2023* (disponible en <https://unctad.org/es/publication/examen-del-transporte-maritimo-2023>), donde se indica que el transporte marítimo supone el 80% del volumen del comercio mundial.

17 Otros supuestos de limitación de responsabilidad propios del Derecho marítimo, cuyo estudio exceden de este trabajo son, por ejemplo, los que quedan bajo el ámbito de aplicación del Convenio sobre limitación de la responsabilidad nacida de reclamaciones de Derecho marítimo, hecho en Londres el 19 de noviembre de 1976 (Instrumento de ratificación en *BOE* núm. 310, de 27 de diciembre de 1986), modificado por el Protocolo de 1996 que enmienda el Convenio sobre limitación de la responsabilidad nacida de reclamaciones de Derecho Marítimo, 1976, hecho en Londres el 2 de mayo de 1996 (*Instrumento de adhesión* en *BOE* núm. 50, de 28 de febrero de 2005); normativa internacional a la que se remite expresamente la LNM, arts. 396 y ss. (en particular, art. 392 LNM).

18 Publicada en el *BOE* núm. 180, de 25 de julio, cuyo artículo 277 (“Régimen de responsabilidad”), en el ámbito de la responsabilidad del porteador por pérdida, daños o retraso en la entrega de la mercancía, dispone que «1. El porteador es responsable de todo daño o pérdida de las mercancías, así como del retraso en su entrega, causados mientras se encontraban bajo su custodia, de acuerdo con las disposiciones previstas en esta sección, las cuales se aplicarán imperativamente a todo contrato de transporte marítimo. [...] 2. Los contratos de transporte marítimo de mercancías, nacional o internacional, en régimen de conocimiento de embarque y la responsabilidad del porteador, se regirán por el Convenio Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Conocimientos de Embarque, firmado en Bruselas el 25 de agosto de 1924, los protocolos que lo modifican de los que España sea Estado parte y esta ley».

de la mercancía)¹⁹. Este es el ejemplo claramente seguido por el legislador nacional (y por los modelos internacionales²⁰) en relación con el transporte en sentido estricto.

Si los riesgos inherentes a la realización del transporte, en los términos expuestos, son la primera y fundamental causa del “reconocimiento” de la limitación de la responsabilidad, sobre la base de esos “principios” la doctrina ha ido identificando otros fundamentos, que permiten definir y justificar este “privilegio” de los porteadores y que, en buena medida, derivan de él (o de la experiencia que supone el transporte marítimo). Así, en el transporte aéreo se considera que «dicho límite constituye una compensación al estricto régimen de responsabilidad al que se encuentra sometido el porteador aéreo»²¹; argumento que, a la luz del régimen legal del contrato de transporte terrestre, quizás no sea oportuno reclamar como “similar”. No obstante, recuérdese que, nuevamente, en el ámbito del transporte marítimo, el “equilibrio” de intereses que logró el Convenio de Bruselas de 1924²² o, en otras palabras, la “contraprestación” al “beneficio” de la limitación de la responsabilidad que se reconoce al naviero era, precisamente, la imposición de obligaciones en relación con el transporte: asumía el porteador la prestación del transporte en mejores condiciones para los cargadores y destinatarios; sancionando su incumplimiento con la pérdida del beneficio de la limitación de la responsabilidad²³. Se consiguió con ello excluir la práctica, muy consolidada en la época, de pactar (en realidad, imponer) cláusulas de exoneración de responsabilidad, abusivas, que beneficiaban al porteador en perjuicio del cargador. En definitiva, el convenio expresaba un “acuerdo” que imponía

19 El Derecho Especial de Giro (*Special Drawing Right*) es, simplificadaamente, la “moneda” (un activo de reserva internacional) creada por el Fondo Monetario Internacional (FMI), que se basa en una cesta de cinco monedas (el dólar de EE.UU., el euro, el renminbi chino, el yen japonés y la libra esterlina), cada una en una proporción dada, que proporciona una media sumamente estable para las operaciones internacionales propias del FMI. *Vid.* más información en: <https://www.imf.org/es/About/Factsheets/Sheets/2016/08/01/14/51/Special-Drawing-Right-SDR>.

20 *Vid.*, en este sentido, el artículo 4.5^o.d) del Convenio de Bruselas de 1924, el artículo 23 («Conversión de las unidades monetarias») del Convenio para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional, Montreal, 1999 (Convenio de Montreal), el artículo 26 («Unidad de cuenta») del Convenio de las Naciones Unidas sobre el transporte marítimo de mercancías, 1978 (Reglas de Hamburgo) o el artículo 59.3 del Convenio de las Naciones Unidas sobre el Contrato de Transporte Internacional de Mercancías Total o Parcialmente Marítimo, Nueva York, 2008 (Reglas de Rotterdam). Todos estos convenios internacionales contemplan, en sus artículos respectivos, el Derecho Especial de Giro como moneda o unidad de cuenta.

21 Cfr. MARTÍN CASTRO, M.P., «La limitación de la responsabilidad del porteador terrestre de mercancías», *Op. cit.*, pág. 37.

22 “Equilibrio” logrado en medio de una compleja situación mundial, que afectaba en particular al transporte marítimo de mercancías, y que justificó la elaboración de diversas leyes nacionales. Entre las más conocidas, la *Harter Act* en Norteamérica, las denominada “Reglas de La Haya de 1921” y, finalmente, el citado Convenio de Bruselas.

23 El artículo 4.º.5 del Convenio de Bruselas de 1924, modificado en este punto por el Protocolo de 1968, dispone que «e) Ni el porteador ni el buque tendrán derecho a beneficiarse de la limitación de responsabilidad establecida en este párrafo si se demuestra que los daños se deben a una acción u omisión del porteador que ha tenido lugar, ya con intención de provocar daños, ya temerariamente y a sabiendas de que probablemente se producirían daños».

la limitación de la autonomía de la voluntad contractual del porteador (*freedom of contract*) a cambio del citado privilegio; de ahí el carácter imperativo del Convenio de Bruselas de 1924²⁴.

Sobre la base de estos dos argumentos principales, la doctrina ha propuesto otros fundamentos del régimen excepcional que significa la limitación de la responsabilidad. Así, se ha afirmado que también podría considerarse que, desde una perspectiva puramente contractual, el porteador, «como mero deudor de una prestación de entrega de las mercancías al destinatario, responde de forma rigurosa de los daños causados a la mercancía durante el transporte, conforme a una configuración cuasi objetiva [...]. Por ello, no es de extrañar que para compensar dicha exigente responsabilidad responda de manera limitada de tales perjuicios, a fin de que la regulación del contrato de transporte terrestre resulte más equilibrada entre las partes»²⁵. Sin embargo, y al margen de que la prestación del porteador no sólo es la entrega (corrección: el traslado) de la mercancía sino, al mismo tiempo, también su custodia, cabría cuestionarse por qué la actuación profesional y diligente del porteador debería “recompensarse” con esa limitación de responsabilidad que, sin embargo, no se contempla para otros empresarios (por ejemplo, y entre otros, el de depósitos, contrato que se encuentra presente, por la custodia, en el contrato de transporte)²⁶.

Igualmente, parece que en ocasiones se ha simplificado la perspectiva económica del contrato de transporte, cuando se afirma que «desde una óptica estrictamente económica, no parece razonable que el porteador deba responder por el importe íntegro del valor de los daños causados a dichas mercancías, cuando la percepción que recibe por llevar a cabo dicho desplazamiento es la misma, independientemente del valor de la mercancía transportada»²⁷. Esta reflexión no parece atender adecuadamente al hecho de que el cargador puede declarar el valor de las mercancías (siendo entonces ese importe el que determina la responsabilidad del porteador; esta posibilidad,

24 *Vid.*, por todos, PADILLA GONZÁLEZ, R., PENDÓN MELÉNDEZ, M.A., «El contrato de transporte de mercancías en régimen de conocimiento de embarque», en *Derecho Mercantil. Vol. 8.º. Transportes mercantiles*, (coords. Jiménez Sánchez, G.J. y Díaz Moreno, A.), Madrid, Marcial Pons, 15.^a ed., 2013, págs. 401 y ss.

25 Cfr. EMPARANZA SOBEJANO, A., «Posibilidades contractuales de aumento del límite de responsabilidad del porteador, con especial referencia al art. 61.3 LCTTM», *Op. cit.*, pág. 54.

26 Supuestos relativamente recientes (así, la limitación de responsabilidad contemplada en el artículo 8.º de la Ley 14/2013, de 27 de septiembre, de apoyo a los emprendedores y su internacionalización, en relación con la vivienda habitual del deudor) constituyen auténticas excepciones, económicas (apoyo al “emprendimiento”) y sociales (por tratarse de la vivienda habitual), extravagantes en un sistema de Derecho privado, de las que no puede extraerse conclusiones válidas aplicables al régimen general de la actividad comercial. Igualmente, cuando se establecen límites o cantidades de referencia en operaciones con consumidores, de marcado carácter tuitivo (y en exclusiva protección de éstos): los fundamentos están en este caso también muy alejados de la prestación de servicios empresariales y comerciales (ámbito propio del Derecho mercantil).

27 Cfr. EMPARANZA SOBEJANO, A., «Posibilidades contractuales de aumento del límite de responsabilidad del porteador, con especial referencia al art. 61.3 LCTTM», *Op. cit.*, pág. 54.

prevista en otros transportes²⁸, se contempla igualmente en la LCTTM, artículo 61.1²⁹). Tampoco parece tomar en consideración la cuestión previa de que el sistema de tarifas (que supone la aplicación por igual de precios del transporte a todos los cargadores que se encuentren en un “rango” de peso, volumen, etc.) es diseñado, precisamente, por el porteador, en el seno de su propia organización empresarial (calculando costes y beneficios de su propia explotación empresarial, de la que como comerciante y titular de la empresa hace su “modo de vida”); y no parece que deba “beneficiarse” de sus propias decisiones organizativas profesionales, pues en eso (en el riesgo de su propia actividad) se encuentra la esencia del concepto y la condición de empresario mercantil.

Estrechamente relacionadas con las reflexiones anteriores, se afirma que, desconociendo con frecuencia el porteador el valor (y la naturaleza misma) de las cosas que transporta, «no parece justificable que el porteador deba responder de los daños causados a las mercancías de forma íntegra, de acuerdo a su valor, cuando lo ignora y carece, por tanto, de los datos necesarios para poder asegurarla debidamente o, en su caso, rehusar su envío, si su valor resultara especialmente alto»³⁰. Aunque es cierto que, como se ha apuntado más arriba, el cargador puede declarar (y probar, por los medios que estén a su alcance; por ejemplo, la factura) el valor de la mercancía (ajustando entonces el porteador el precio del transporte), también lo es que en el modelo actual de transporte se estandarizan los envíos y los paquetes, siendo imposible en la práctica verificar los extremos de la mercancía que se transporta (a pesar de que es una obligación del porteador verificar sus condiciones). Piénsese en el uso de cajas modelo o bultos “uniformes” (envíos de empresas de paquetería, incluidas las que realizan su propia distribución, por ejemplo; o del servicio oficial de Correos) o, en ámbitos de mayor volumen de actividad, en el uso del contenedor (cuyo contenido, en efecto, suele ignorarse –a pesar de la *packing list*, meramente informativa–, salvo en los transportes “especiales”, como los contenedores refrigerados). Uniformar tarifas, rutas, precios, condiciones, envíos... parece ser la mejor forma de realizar el transporte en estos momentos, que garantizaría una “paridad de tratamiento” en la rápida liquidación de los daños³¹; sin perjuicio de que ocasionalmente las partes

28 Para el transporte marítimo, a modo de ejemplo, en el artículo 248.1.3.º LNM («Menciones obligatorias del conocimiento de embarque. [...] Si lo hubiera solicitado el cargador, se incluirá el valor que tuvieren [...]») y en el artículo 282.1 LNM («La responsabilidad del porteador por pérdida o daño de las mercancías transportadas estará limitada, salvo que en el conocimiento de embarque se haya declarado el valor real de tales mercancías [...]»), siendo una exigencia del citado Convenio de Bruselas de 1924, artículo 4.º, número 5).

29 El primer apartado del artículo 61 LCTTM («Declaración de valor y de interés especial en la entrega») dispone «1. El cargador puede declarar en la carta de porte, contra el pago de un suplemento del precio del transporte a convenir con el porteador, el valor de las mercancías, que sustituirá al límite de indemnización previsto siempre que sea superior a él».

30 Cfr. EMPARANZA SOBEJANO, A., «Posibilidades contractuales de aumento del límite de responsabilidad del porteador, con especial referencia al art. 61.3 LCTTM», *Op. cit.*, pág. 55.

31 *Vid.* MARTÍN CASTRO, M. P., «La limitación de la responsabilidad del porteador terrestre de mercancías», *Op. cit.*, pág. 37.

acuerden otros extremos en transportes que requieran un régimen especial.

Estas reflexiones, con los matices que en cada caso se quiera, confluyen en el aseguramiento de la responsabilidad del porteador (seguro de responsabilidad civil) y, por extensión, en la de los daños que sufra las mercancías (seguro de mercancías o de transportes) y el perjuicio que experimente el destinatario. Siendo posible calcular *a priori* la eventual responsabilidad que derive de la prestación del transporte, será posible calcular el importe de su aseguramiento (previendo el empresario su coste en la gestión de su negocio y, con ello, en las tarifas que debe cobrar a sus clientes); mientras que el perjuicio que sufra el destinatario de la mercancía podrá resarcirse en los términos de su cobertura. El seguro de responsabilidad civil y el seguro de transportes (mercancías) son, por tanto, elementos esenciales en la prestación del transporte.

En cualquier caso, la cuestión de la limitación de la responsabilidad del porteador, aún cuestionada y revisada en algunos de sus extremos, sigue siendo una figura esencial del régimen de los transportes y, por extensión, «del tráfico económico, como un principio general, constituyendo el principio contrario (el de responsabilidad universal) una excepción»³².

2.2. El régimen de la limitación de la responsabilidad en la LCTTM

El análisis del régimen de la limitación de la responsabilidad del porteador terrestre requiere la brevísima referencia a sus obligaciones principales y, junto a estas, la de los supuestos de incumplimiento. Nos referimos solamente al ámbito de la responsabilidad contractual, en los términos en que la contempla, con su régimen especial, la LCTTM (*lex specialis* en relación con el Código de Comercio). A su vez, la propia LCTTM establece un régimen especial frente a las normas generales de la responsabilidad contractual en determinados supuestos, como advierte el número 2 del artículo 47 LCTTM (“Supuestos de responsabilidad”)³³.

Dentro de estos términos, las obligaciones básicas del porteador son las de 1) trasladar las cosas desde el lugar en que las recibió hasta el destino pactado, entregándolas al destinatario previsto (transporte, en sentido estricto); 2) guardar y conservar las mercancías objeto del transporte (custodia).³⁴ Las prestaciones “típicas” del por-

32 Cfr. MARTÍN CASTRO, M. P., «La limitación de la responsabilidad del porteador terrestre de mercancías», *Op. cit.*, pág. 37.

33 El apartado segundo del artículo 47 LCTTM («Supuestos de responsabilidad») dispone que «A falta de regulación específica, el incumplimiento por el porteador de otras obligaciones derivadas del contrato de transporte se regirá por las normas generales de la responsabilidad contractual».

34 Así lo contempla expresamente la LCTTM, en su artículo 28 (cuya rúbrica es, precisamente, «custodia y transporte»), en los siguientes términos: «1. El porteador está obligado a guardar y conservar las mercancías objeto de transporte desde que las recibe en origen hasta que las entrega en destino, de conformidad con lo estipulado en el contrato y las disposiciones de esta ley. 2. El porteador asume la obligación de conducir a destino las mercancías objeto de transporte para su entrega al

teador permiten delimitar los supuestos más frecuentes y relevantes, en el sistema de los transportes, de incumplimiento del porteador, que el *legislador* ha decidido contemplar en preceptos específicos.

2.2.1. El régimen general

El régimen de la “responsabilidad del porteador” terrestre se regula, bajo esa misma rúbrica, en el Capítulo V LCTTM, arts. 46 a 63. El primero de esos preceptos dispone, en su número 1, que «Las disposiciones de este capítulo tienen carácter imperativo»; *sancionando* de hecho con la nulidad («serán ineficaces y se tendrán por no puestas») las estipulaciones contractuales que pretendan reducir o aminorar el régimen legal de la responsabilidad en beneficio del porteador (art. 46.2 LCTTM).

Sin embargo, la propia LCTTM prevé la posibilidad de que, por acuerdo de las partes, pueda “agravarse” la responsabilidad del porteador, “relajando” la protección que supone el beneficio de la limitación de la responsabilidad (artículo 57 LCTTM). Precisamente, el objeto de estas páginas es el análisis del precepto que contempla tal posibilidad: el artículo 61 LCTTM prevé tres formas distintas de incrementar (o alterar) el régimen de la responsabilidad del porteador, elevando el límite de la indemnización. Lo que implica que el alcance de la *imperatividad* del artículo 46 LCTTM debe interpretarse sólo en el sentido de excluir las “mejoras” (la disminución) de la responsabilidad del porteador en su beneficio³⁵; en definitiva, limitar al marco legal la posibilidad de “pactar” (o de imponer el porteador) cláusulas de exoneración o de reducción de su propia responsabilidad, y no a las que supongan su “incremento” (mejora de la posición del contratante “débil”). Esta posición es, igualmente, común en la jurisprudencia³⁶.

destinatario».

El propio precepto, y en menor medida otros distribuidos en la Ley, establece otras obligaciones, si bien en general deben considerarse complementarias o accesorias de las indicadas; así, en el mismo artículo se prevé que «Salvo que se hubiese pactado un itinerario concreto, el porteador habrá de conducir las mercancías por la ruta más adecuada atendiendo a las circunstancias de la operación y a las características de las mercancías. 3. El porteador también se obliga a cumplir las demás prestaciones complementarias o accesorias que haya asumido con motivo u ocasión del transporte, en los términos y condiciones pactados en el contrato». En el mismo sentido *Vid.*, por todos, DÍAZ MORENO, A., «El contrato de transporte terrestre nacional», *Op. cit.*, pág. 292-293.

35 *Vid.*, por todos, DÍAZ MORENO, A., «El contrato de transporte terrestre nacional», *Op. cit.*, págs. 293 y 294, quien se fundamenta, además, en la redacción original del texto, tal y como figura en el Anteproyecto de la Ley. En efecto, en la Exposición de Motivos del Anteproyecto se advertía que «En primer lugar, se ha atribuido carácter imperativo a las normas sobre la responsabilidad del porteador (art. 43). Se trata, sin embargo, de una imperatividad de mínimos, a diferencia del Convenio CMR, pues se permite que el porteador asuma una responsabilidad más agravada»; y añadía expresamente al número 2 del artículo 43 (cuyo mandato se corresponde con el actual artículo 46) que «No obstante, el porteador podrá asumir una responsabilidad superior y unas obligaciones más amplias que las previstas en este capítulo».

36 *Vid.*, por todas, la STS 335/2020, que en su FD 4.º, número 2 declara que «Respecto de la regla general de imperatividad en la regulación de la responsabilidad del porteador que establece el art. 46 LCTTM, se hace una excepción, en favor de la autonomía contractual de las partes, mediante la

Así, el incumplimiento de la obligación de custodia, cuyo régimen deriva de la responsabilidad que asume el porteador *ex recepto* (devolución en destino en el mismo estado en que recibió las mercancías, según expresa la carta de porte)³⁷, se contempla en el artículo 47.1 LCTTM, que dispone que «El porteador responderá de la pérdida total o parcial de las mercancías, así como de las averías que sufran, desde el momento de su recepción para el transporte hasta el de su entrega en destino». Mientras que para el cumplimiento puntual (ejecución de la prestación de transporte en el tiempo pactado) del contrato, el mismo precepto dispone, en su segunda frase, que «Asimismo, el porteador responderá de los daños derivados del retraso en la ejecución del transporte conforme a lo previsto en esta ley». Pudiendo ser responsable el porteador simultáneamente por ambos conceptos, como prevé el artículo 57 LCTTM³⁸. Nótese el paralelismo entre esta regulación (y en la *ratio* que justifica la norma) y la solución que, en el ámbito marítimo, ya era conocida³⁹, y que ha sido incorporada recientemente a nuestra LNM⁴⁰.

El régimen de responsabilidad así definido, aparentemente *objetivo* en sus planteamientos, no prescinde en realidad de una valoración *subjetiva*, pues la Ley contempla entre las denominadas *causas ordinarias* (o *generales*) de exoneración del transportista (art. 48 LCTTM) la prueba de que «la pérdida, la avería o el retraso han sido ocasionados por culpa del cargador o del destinatario, por una instrucción de éstos no motivada por una acción negligente del porteador, por vicio propio de las mercancías o por circunstancias que el porteador no pudo evitar y cuyas consecuencias no pudo impedir». La ley, además, contempla en su artículo 49 diversas presunciones (*iuris tantum*) de exoneración (*causas privilegiadas*, porque exigen su reconocimiento expreso en la Ley y sólo en esta traen su fundamento), siempre con la referencia de

posibilidad de pactar en el contrato cantidades máximas distintas a las que resultan de aplicar las fórmulas legales de cálculo, según previene el art. 61 LCTTM [...].»

37 *Vid.* el artículo 34 LCTTM («Estado de las mercancías en el momento de entrega al destinatario»: «1. La mercancía transportada deberá ser entregada al destinatario en el mismo estado en que se hallaba al ser recibida por el porteador, sin pérdida ni menoscabo alguno, atendiendo a las condiciones y a la descripción de la misma que resultan de la carta de porte». El artículo 1.601 C.c., fiel a la época en la que se redactó, dispone que «Los conductores de efectos por tierra o por agua están sujetos, en cuanto a la guarda y conservación de las cosas que se les confían, a las mismas obligaciones que respecto a los posaderos se determinan en los artículos 1.783 y 1.784».

38 El artículo 57 LCCTM dispone lo siguiente «En caso de concurrencia de indemnizaciones por varios de estos conceptos, el importe total a satisfacer por el porteador no superará la suma debida en caso de pérdida total de las mercancías».

39 *Vid.* MARTÍN CASTRO, M. P., «Aproximación al estudio de la nueva disciplina del retraso consagrada en la ley de navegación marítima», en *Cuestiones actuales de Derecho Mercantil: la reforma europea del derecho de sociedades y del Derecho concursal* (coord. Puy Fernández, M. G.), Madrid, Marcial Pons, 1ª edición, 2018, págs. 281-300.

40 Así, el régimen de la responsabilidad del porteador marítimo previsto en los artículos 277 y ss. LNM. En particular, el artículo 280 LNM define el retraso en la entrega; y en esos términos el artículo 283 LNM regula la limitación de la responsabilidad correspondiente. Similares reglas encontramos en las Reglas de Hamburgo, en particular en el artículo 6. Igualmente, en el transporte ferroviario (artículo 33.4 COTIF), entre otros textos internacionales.

la actuación del cargador (en los embalajes, la carga, los acuerdos alcanzados con el porteador, etc.) o de circunstancias referidas a la naturaleza misma de las mercancías que se transportan; circunstancias que, por lo tanto, no obedecen en exclusiva a la actuación (y, en su caso, al incumplimiento) del porteador⁴¹. En todo caso, deberá probarse tanto la causa de exoneración que se alega como la relación de causalidad con el daño que experimente la mercancía o con el retraso que sufra el transporte.

2.2.2. La limitación (*quantum*) de la responsabilidad del porteador

Sobre las bases expuestas, el artículo 57 LCTTM establece los límites de la responsabilidad del porteador. La Ley utiliza la expresión más “clásica” (limitación de la responsabilidad), que encuentra sus orígenes (como se ha señalado) en el Derecho marítimo y ha sido generalmente aceptada por la doctrina, nacional e internacional. Figura así, por ejemplo, en los diversos convenios internacionales a los que se ha hecho referencia más arriba, por lo que goza de indudable tradición. No obstante, la expresión no implica un pronunciamiento sobre la naturaleza de la institución, sino la mera descripción de su “resultado”: aplicando el criterio legal, existe un importe máximo que el porteador deberá abonar al destinatario (o a quien proceda). Por lo que, frente a la expresión de

41 *Vid.* más ampliamente DÍAZ MORENO, A., «El contrato de transporte terrestre nacional», *Op. cit.*, págs. 295 y 296, que expone dos diferencias fundamentales entre los dos preceptos: la primera, que el ámbito de aplicación del artículo 49 LCTTM se restringe a los daños y averías (no se aplican, por tanto, al retraso); la segunda, en relación con la carga de la prueba, pues mientras que el artículo 49 LCTTM establece una presunción *iuris tantum* (la mera constatación del hecho, junto con la existencia del daño, permite reclamar la exoneración), en el ámbito del artículo 48 LCTTM se deberá probar la relación de causalidad entre el daño y la circunstancia alegada.

En este sentido, *vid.* por todas la SAP de Tarragona 1672/2020, de 1 de diciembre de 2020: «El vigente sistema de responsabilidad previsto en la Ley 15/2009, de transportes terrestre por carretera, establece un límite a la indemnización por pérdida o avería que no puede exceder de un tercio del Indicador Público de Renta de Efectos Múltiples/día por cada kilogramo de peso bruto de la mercancía perdida o dañada (art. 5), pudiendo valerse de las causas de exoneración que establece el art. 48, las que el porteador debe probar, así como de las presunciones de exoneración a que se refiere el art. 49.

Sin embargo, conforme al art. 62 LCTTM, la limitación de responsabilidad del porteador no opera cuando el daño o perjuicio haya sido causado por él o por sus auxiliares, dependientes o independientes con actuación dolosa o con una infracción consciente y voluntaria del deber jurídico asumido que produzca daños que, sin ser directamente queridos, sean consecuencia necesaria de la acción. Se trata de una norma de carácter imperativo, y las partes no pueden excluir, limitar o invertir la carga de la prueba, como el propio precepto señala. Por otra parte, los contratantes pueden pactar, contra el pago de un suplemento del precio consignado en la carta de porte, el aumento del límite de indemnización, lo que permite obtener un resarcimiento adicional, así como declarar en la misma el montante de un interés especial en la entrega de la mercancía para casos de pérdida, avería o retraso (art. 61 LCTTM).

4. Las consecuencias que derivan del incumplimiento contractual del que ocasiona el daño exigen, como en todo régimen de responsabilidad, de la actuación ilícita, del resultado perjudicial para el cargador y de la necesaria relación de causalidad. El art. 62 de la Ley supone la aplicación de un régimen de agravación de la responsabilidad al contrato de transporte incumplido o defectuosamente cumplido (STS 382/2015, de 9 julio y 399/2015, de 10 julio). Ello al margen de la responsabilidad que, con carácter general, tiene el porteador por el incumplimiento de otras obligaciones derivadas del contrato de transporte que se regirá por las normas generales de la responsabilidad contractual (art. 47 LCTTM)».

“responsabilidad universal” se formula la de “responsabilidad limitada” (referido no al “concepto”, calificación del incumplimiento, sino al *quantum*, importe con el que debe indemnizarse). Recientemente, la doctrina ha reflexionado sobre esta cuestión⁴², reconociendo que, en efecto, se trata de limitar el importe de la indemnización. No obstante, la expresión “tradicional” ni se contrapone a esa precisión ni cuestiona ni “llama a engaño” sobre su significado, definido con precisión durante décadas y uniforme e internacionalmente aceptados en el mundo⁴³.

El límite de esos importes se establece en el artículo 57 LCTTM; mientras que el artículo 62 LCTTM dispone los supuestos de la “pérdida del beneficio de limitación” de la responsabilidad⁴⁴. Nótese a estos efectos, por tanto, cómo la Ley, más reciente que los textos internacionales cuya referencia acoge, mantiene la terminología más clásica sobre esta *institución*. En efecto, quizás en los ordenamientos del *civil law*, particularmente el español, la referencia a la “limitación del importe de la indemnización” pudiese considerarse más precisa; pero sobre la base de la certidumbre que aporta la tradición no puede considerarse “incorrecta” la expresión de la limitación de la responsabilidad. Por ello, quizás la precisión pueda resultar útil a efectos de operaciones internas (o domésticas), sin perjuicio de que la “limitación de la responsabilidad” ni sea engañosa ni produzca confusión, dada su sólida implantación. Sin embargo, desde luego, cuando se trate de operaciones internacionales, en todo caso, la referencia más correcta será la de “limitación de la responsabilidad”, no sólo porque es la consagrada en todos los convenios internacionales (incluso el CMR del que trae causa la propia LCTTM), sino porque es igualmente la asentada en los ordenamientos comparados, más fácilmente aprehensible por los ordenamientos del *common law* y la que se recoge en los documentos que elabora la práctica internacional, los profesionales y las organizaciones internacionales⁴⁵.

42 *Vid.* por todos MARTÍN CASTRO, M. P., «La limitación de la responsabilidad del porteador terrestre de mercancías», *Op. cit.*, pág. 36.

43 Más recientemente, alguna jurisprudencia parece hacer suya esta distinción, prefiriendo (sin un fundamento jurídico preciso) la expresión “límite de la indemnización”. Así, la STS 335/2020, en su Fundamento de Derecho tercero, número 4, concluye que «En sentido estricto, los límites cuantitativos son limitaciones de la deuda indemnizatoria y no una limitación de la responsabilidad del porteador». La sentencia continúa, en el mismo sitio, sintetizando los criterios legales requeridos para aplicar este beneficio al porteador: «Para que se apliquen tales límites, previamente el porteador debe ser declarado responsable, ya sea por pérdida, daño, retraso, falta de entrega, entrega errónea o entrega de la mercancía de manera diferente a lo pactado. Una vez declarada la responsabilidad, debe valorarse el daño causado. Y, por último, se establecerá la condena a indemnizar hasta el límite máximo que resulte tras la aplicación de las reglas de limitación de responsabilidad establecidas por la legislación internacional o nacional aplicable; o, su menor valor, si no alcanza tales límites».

44 Dispone el artículo que «No se aplicarán las normas del presente capítulo que excluyan o limiten la responsabilidad del porteador o que inviertan la carga de la prueba, cuando el daño o perjuicio haya sido causado por él o por sus auxiliares, dependientes o independientes, con actuación dolosa o con una infracción consciente y voluntaria del deber jurídico asumido que produzca daños que, sin ser directamente queridos, sean consecuencia necesaria de la acción».

45 En páginas anteriores ya se ha hecho referencia a algunos convenios internacionales y la opción que en ellos se acoge; otros textos internacionales, de diversa naturaleza, mantienen el mismo criterio:

Excluido el análisis del artículo 62 LCTTM por exceder del objeto de esta investigación, procede ahora referirnos a las cantidades contempladas como importes indemnizatorios. En concreto, el artículo 57 LCTTM establece el límite máximo del precio del transporte para la indemnización por los perjuicios derivados de retraso (art. 57.2 LCTTM)⁴⁶; mientras que para la indemnización por pérdida o avería, el límite máximo se establece por referencia al Indicador Público de Renta de Efectos Múltiples/día por cada kilogramo de peso bruto de mercancía perdida o averiada; no pudiendo superar un tercio de dicho indicador (art. 57.1 LCTTM)⁴⁷.

El Indicador Público de Renta de Efectos Múltiples (IPREM) es un índice creado por Real Decreto-ley 3/2004, de 25 de junio, *para la racionalización de la regulación del salario mínimo interprofesional y para el incremento de su cuantía*⁴⁸, concebido para establecer los umbrales de referencia para la concesión de ayudas, subvenciones o el subsidio de desempleo⁴⁹, entre otros casos. Su finalidad era la de sustituir al Salario Mínimo Interprofesional (que quedaría limitado al ámbito laboral), indicador tradicionalmente empleado para el cálculo de las cantidades de esas ayudas públicas. Su importe se actualiza anualmente, en la Ley de Presupuestos; por lo que su “vigencia” es anual⁵⁰. En la actualidad, la Disposición adicional nonagésima («Determinación del indicador público de rentas de efectos múltiples (IPREM) para 2023») de la Ley 31/2022, de 23 de diciembre, *de Presupuestos Generales del Estado para el año 2023*⁵¹, ha incrementado la cuantía del IPREM diario, que queda fijado en 20 euros/día⁵².

en el ámbito específico del transporte, *Vid.*, por todos, la *Disposición relativa a la unidad de cuenta y disposiciones para el ajuste de la limitación de la responsabilidad en convenios internacionales sobre transportes y responsabilidad* (1982) Documentos Oficiales de la Asamblea General, trigésimo séptimo período de sesiones, Suplemento núm. 17 y correcciones (A/37/17 y Corr.1 y 2), párr. 63 Anuario de la CNUDMI, vol. XIII: 1982, primera parte, sección A, párr. 63; o, en un ámbito genérico, en los Principios de UNIDROIT sobre los contratos comerciales internacionales, 2016 (Principio 5.2.3).

46 El segundo apartado del artículo 57 LCTTM dispone: «La indemnización por los perjuicios derivados de retraso no excederá del precio del transporte».

47 El primer apartado del artículo 57 LCTTM dispone: «La indemnización por pérdida o avería no podrá exceder de un tercio del Indicador Público de Renta de Efectos Múltiples/día por cada kilogramo de peso bruto de mercancía perdida o averiada».

48 Publicado en el *BOE* núm. 154, de 26 de junio.

49 La página *web* (véase más detalles en <https://www.iprem.com.es/>) hace referencia a becas, colegios, guarderías, justicia gratuita.

50 El artículo 2.º de la norma («Establecimiento de un indicador público de renta de efectos múltiples») establece los extremos básicos de este índice: «1. Para que pueda utilizarse como indicador o referencia del nivel de renta que sirva para determinar la cuantía de determinadas prestaciones o para acceder a determinadas prestaciones, beneficios o servicios públicos, y pueda sustituir en esta función al salario mínimo interprofesional, se crea el indicador público de renta de efectos múltiples (IPREM). 2. Anualmente, en la Ley de Presupuestos Generales del Estado, se determinará la cuantía del citado indicador teniendo en cuenta, al menos, la previsión u objetivo de inflación utilizados en ella. Con anterioridad a la aprobación del proyecto de Ley anual de Presupuestos Generales del Estado, el Gobierno consultará a las organizaciones empresariales y sindicales más representativas sobre la cuantía del IPREM».

51 Publicada en el *BOE* núm. 308, de 24 de diciembre de 2022.

52 La norma fija, además, los importes mensual (600 euros) y anual (7.200 euros) del IPREM, aunque estos importes no son relevantes en materia de transporte.

Nótese que la elección por el legislador español de ese “extraño” índice (concebido para fines muy diversos de los propios de la actividad mercantil, privada por su propia naturaleza y ajeno a cualquier otro contrato o actividad empresarial) supuso un alejamiento, deliberado, de los modelos internacionales, tantas veces reclamados; en particular, el CMR 1956. En efecto, aunque la versión original del CMR 1956 establecía el límite de la indemnización en francos/oro (en la forma que contemplaba el artículo 23 del Convenio en su versión original), la modificación operada por el artículo 2.º del Protocolo de Ginebra de 5 de julio de 1978⁵³ fijó la indemnización en 8,33 Derechos Especiales de Giro por kilogramo de mercancía. Este es, precisamente, el importe que contemplaba el Anteproyecto de la Ley (en su artículo 54)⁵⁴, que finalmente fue excluido, desplazando una unidad de cuenta ampliamente conocida en el tráfico internacional (como se ha visto, está presente en todos los convenios internacionales, incluidos los que se han reformado desde la década de los sesenta del s. XX) por uno desconocido en la práctica internacional, de “corte doméstico” y ajeno (en su concepción misma y en su aplicación) a la actividad mercantil. Supone un exceso del intervencionismo de corte administrativo en una actividad mercantil y privada que se aparta incluso de la propia tradición de ordenación administrativa de la actividad⁵⁵.

En cualquier caso, siempre que no proceda la aplicación del art. 62 LCTTM –pérdida del beneficio de la limitación-, o que no se haya pactado, en los términos del artículo 61 LCTTM, unos importes distintos (como hemos señalado, elevando su cuantía), el régimen *legal* de limitación de la responsabilidad del transportista por

53 Instrumento de ratificación de 23 de septiembre de 1982, *BOE* núm. 303, de 18 de diciembre de 1982.

54 Puede consultarse el Anteproyecto en la siguiente dirección:
<https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/2335108.pdf>

55 La orden actual, la Orden FOM/1882/2012, de 1 de agosto, por la que se aprueban las condiciones generales de contratación de los transportes de mercancías por carretera, dictada en aplicación de la LCTTM, acoge (no podía ser de otra manera) la referencia IMPREM. Esta Orden es, en buena medida, la “actualización” de la Orden de 25 abril de 1997, por la que se establecen las condiciones generales de contratación de los transportes de mercancías por carretera. Sin necesidad de analizar ahora los evidentes excesos de la Orden, esencialmente coincidentes en las dos “versiones”, cabe recordar que la Orden de 1997 hacía referencia a un importe fijo (450 pesetas por kilogramo) o, bien, a un índice conocido y asentado (aunque igualmente extravagante) como era el Salario Mínimo Interprofesional. La Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres contemplaba en su artículo 23.1 (tras la modificación que supuso la Ley 29/2003, de 8 de octubre, *sobre mejora de las condiciones de competencia y seguridad en el mercado de transporte por carretera, por la que se modifica, parcialmente, la Ley 16/1987 de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres*) un límite de responsabilidad de 4,5 euros por kilogramo.

El cambio de criterio ha sido favorablemente acogido por algún sector doctrinal (*Vid.* por todos PETIT LAVALL, M. V., «Límites de la indemnización», en *Comentarios a la Ley de Transporte Terrestre*, Terrestre (Dirs. Duque Domínguez, J.F., y Martínez Sanz, F., coords. Emparanza Sobejano, A. y Petit Lavall, M. V.), Cizur Menor, Thomson Reuters, 1ª edición, 2010, págs. 683 y ss.), sobre la base de la revisión anual que procura. No obstante, nada impediría que cualquier otro criterio adoptado (incluso partiendo de una cantidad fija) fuera revisado con arreglo a cualquier índice que se considerara oportuno (habitualmente, el IPC).

la pérdida o la avería de las mercancías transportadas no podrá superar los 6,667 euros/kg durante el año 2023.

Como se ha señalado, los importes fijados por la Ley son los máximos que deberá abonar el porteador, en su caso; y, salvo en el supuesto de retraso, se calculan sobre la base del peso de la mercancía. En relación con esta cuestión, téngase en cuenta que el límite de la responsabilidad se calcula sobre el peso *bruto* de la mercancía (así lo establece expresamente el artículo 57.1 LCTTM). El peso relevante se estima conjuntamente sobre la base de la mercancía misma y el embalaje que la protege y facilita su manipulación (almacenamiento, entrega, transporte, estiba y desestiba; concepto distinto del “envase”, referido generalmente a la forma de presentación del producto, a los efectos de su distribución), así como cualquier medio necesario para su acondicionamiento, que haya sido procurado por el cargador. El concepto de bulto, entendido *grosso modo* como la forma de presentación y agrupación de la mercancía en condiciones adecuadas para el transporte de que se trate y, por ello, como *unidad* de carga y manipulación es, pues, el concepto básico, como tradicionalmente lo ha sido en el ámbito del transporte marítimo. El embalaje es la forma en la que el cargador (eventualmente, el vendedor; en su caso, el expedidor) presenta la mercancía y la entrega al porteador, de forma que éste pueda transportarla y custodiarla adecuadamente, permitiendo su manipulación con seguridad en el marco de las operaciones propias de un transporte terrestre. El embalaje debe ser adecuado y suficiente para que, según las instrucciones que le formule el cargador (identificación y etiquetado de los bultos, debidamente marcados; precauciones en su manipulación y en su apilamiento; declaración de fragilidad de la mercancía o, si procede, de su condición de peligrosa; en su caso, naturaleza de la mercancía que contiene, etc.) “resista” el transporte y proteja la mercancía⁵⁶.

La “utilidad” del concepto del bulto (en particular, su consideración como referencia para el cálculo de la limitación de la responsabilidad en función del peso de la mercancía y su embalaje) fue definida en esos términos en la práctica del transporte marítimo internacional e incorporada en tales extremos en la legislación nacional (la Ley de Navegación Marítima, entre otros, artículos 257 y 258 –en relación con la comprobación del estado de la mercancía– y 282 –en sede de limitación de la responsabilidad–) y la normativa internacional correspondiente (el citado Convenio de Bruselas de 1924⁵⁷). También en otros textos de manifiesta relevancia para el Derecho

56 Obviamente, el contenedor supone un nuevo modelo en el transporte terrestre de mercancías, cuyo estudio excede ampliamente de la oportunidad de estas páginas. Aunque debe recordarse que, junto al contenedor, subsisten todo género de embalajes adecuados a la naturaleza de la mercancía y que, a su vez, resultan apropiados y condicionados a los requisitos especiales del vehículo de transporte: transportes refrigerados, paquetería general, transporte de productos perecederos, etc.

57 Recuérdese que el artículo 4.5.a) del Convenio de Bruselas de 1924 incluye igualmente el peso bruto de las mercancías (con el embalaje) para apreciar el peso de la mercancía: «Salvo que la naturaleza y valor de las mercancías hayan sido declaradas por el cargador con anterioridad al embarque y así conste en el conocimiento, ni el porteador, ni el buque serán, en ningún caso, responsables de la pérdida o daño de las mercancías o con ellas relacionadas por una suma superior a 666,67 unidades

mercantil y el comercio internacional se ha acogido esta concepción “amplia” de la mercancía como, por ejemplo, en la Convención de Viena de 1980 (Convención de las Naciones Unidas sobre los Contratos de Compraventa Internacional de Mercaderías, Viena, 1980); en este sentido, véase su artículo 35⁵⁸. En un sentido similar, en cuanto “embalaje” y medio para agrupar y apilar mercancías para su transporte, el contenedor se encuentra expresamente recogido en la LCTTM⁵⁹, como previamente había sido recogido en el citado Convenio de Bruselas de 1924⁶⁰.

Sobre estas bases, el límite de la responsabilidad del porteador terrestre (salvo, como se ha indicado, en el caso del retraso, *ex art.* 56 LCTTM, «Indemnización por retraso») se calcula sobre el peso bruto de la mercancía y por la aplicación de los artículos 52 («Indemnización por pérdidas»), 53 («Indemnización por averías») y 55 («Valor de las mercancías») LCTTM; con las precisiones que supone el artículo 54 LCTTM («Supuestos de equiparación a pérdida total»). Sobre el importe resultante se aplicará el máximo indemnizatorio legalmente previsto, que correspondería abonar al porteador⁶¹.

Como se indicaba antes, el contrato de seguro juega un papel destacado en el “funcionamiento” de la limitación de la responsabilidad, pues el “perjuicio” de las partes que exceda de la aplicación de ese límite podrá resarcirse con cargo

de cuenta por bulto o unidad, o a dos unidades de cuenta por kilogramo de peso bruto de las mercancías perdidas o dañadas, aplicándose el límite más elevado».

58 El artículo 35.2.d) de la Convención de Viena de 1980 dispone que: «Salvo que las partes hayan pactado otra cosa, las mercaderías no serán conformes al contrato a menos: d) Que estén envasadas o embaladas en la forma habitual para tales mercaderías o, si no existe tal forma, de una forma adecuada para conservarlas y protegerlas». Para un análisis más detallado de la conformidad, *vid.* PENDÓN MELÉNDEZ, M. A., *La compraventa CIF*, Civitas, Cizur Menor, 2011, págs. 306 y ss. Puede verse el texto del Convenio, junto con toda la información relevante sobre el mismo (desde los antecedentes y los *travaux préparatoires* hasta su estado actual de ratificaciones y, en particular, la recopilación de laudos, sentencias y bibliografía relevante –sistema CLOUT–) en la página oficial de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional (CNUDMI): https://uncitral.un.org/es/texts/salegoods/conventions/sale_of_goods/cisg.

59 Cuyo artículo 47.1, párrafo segundo, dispone que «A estos efectos, se considerarán también como mercancías los contenedores, bandejas de carga u otros medios similares de agrupación de mercancías utilizados en el transporte cuando hubiesen sido aportados por el cargador».

60 El artículo 1.º, número 3, del Protocolo de 1968, modificativo del Convenio de Bruselas de 1924 dispone que: «c) si con el fin de agrupar las mercancías se utilizaren contenedores, bandejas de carga u otros medios de transporte similares, cualquier bulto o unidad que se hubiere enumerado en el conocimiento de embarque como incluido dentro de dicho medio de transporte se considerara como un bulto o una unidad a efectos del presente párrafo. Fuera del caso citado, será el contenedor, bandeja o medio similar de transporte lo que se considerará como bulto o una unidad».

61 Lógicamente, como se ha señalado más arriba, se espera que a través del contrato de seguro las partes recuperen el daño experimentado. En el caso del porteador, recuperará la indemnización satisfecha a través de su propio seguro de responsabilidad civil. En el caso del cargador, el exceso del valor de la mercancía (o del perjuicio sufrido) que exceda del valor del límite de la indemnización, mediante el seguro de mercancías (transporte) que debiera haber contratado con su propia aseguradora. *Vid.* artículos 54 y ss. de la Ley 50/1980, de 8 de octubre, de *Contrato de Seguro*, que regulan el seguro en el contrato de transporte terrestre de mercancías.

al seguro. De esta manera, se reparten los “daños” de las operaciones de transporte entre una comunidad de interesados (los porteadores, en el ámbito de su propio seguro; los cargadores, en el del seguro de mercancías) que permite la distribución de los costes y que, por ello, el precio del transporte permanezca “asequible” en el ámbito del comercio nacional. Éste es, en la actualidad, probablemente, el fundamento último del mantenimiento del régimen de la limitación de la responsabilidad del porteador: el interés objeto del comercio, nacional e internacional, que requiere unos precios de transporte “asumibles” por el mercado. Aunque incluso esta consideración estaría sujeta a una crítica: explicar el por qué porteadores y cargadores diligentes debieran correr con los gastos que genere una actuación menos “profesional” y ejecutadas con menor diligencia (comodidad de intereses)⁶².

2.3. La “revisión” del régimen de la responsabilidad del artículo 61 LCTTM

Los límites de la responsabilidad del porteador han sido los expuestos, en líneas generales, en las páginas anteriores, destacando el carácter imperativo de las normas (*ex* artículo 46 LCTTM⁶³). Además, la Ley contempla la posibilidad de la alteración convencional del régimen legal en el artículo 61 LCTTM, que prevé tres supuestos. Sin perjuicio de que se expongan brevemente los fundamentos de los dos primeros, nuestro análisis se centra en el número 3 del artículo.

Primero. El número 1 del artículo 61 LCTTM contempla la denominada “cláusula de declaración de valor de las partes” (esa denominación es parte de la rúbrica del artículo que se comenta)⁶⁴, que permitiría “elevar” *de facto* el “límite de la responsabilidad” del porteador con arreglo al valor declarado de la mercancía. Naturalmente, este incremento del límite legal de la responsabilidad del transportista sólo se refiere a los supuestos de pérdidas o averías (a continuación, en el número 2 del mismo artículo, se contempla un incremento de la responsabilidad ligado expresamente a pérdidas, averías y retraso) de la mercancía, de modo similar a como sucede en el ámbito internacional. Esa declaración de valor debe ir recogida en el documento probatorio por excelencia del contrato de transporte: la carta de porte (artículos 10 y 10 bis⁶⁵ LCTTM).

62 *Vid.* por todos PENDÓN MELÉNDEZ, M.A., ROMERO MATUTE, B., «Los seguros marítimos y aéreos», *Op. cit.*, págs. 317 y ss.

63 El artículo 46 («Carácter imperativo») dispone: «1. Las disposiciones de este capítulo tienen carácter imperativo. 2. Las cláusulas contractuales que pretendan reducir o aminorar el régimen de responsabilidad del porteador previsto en esta ley, serán ineficaces y se tendrán por no puestas».

64 Los términos literales del apartado primero del artículo 61 LCTTM («Declaración de valor y de interés especial en la entrega») son los siguientes: «1. El cargador puede declarar en la carta de porte, contra el pago de un suplemento del precio del transporte a convenir con el porteador, el valor de las mercancías, que sustituirá al límite de indemnización previsto siempre que sea superior a él».

65 Téngase en cuenta que por el Real Decreto-ley 14/2022, de 1 de agosto, *de medidas de sostenibilidad económica en el ámbito del transporte, en materia de becas y ayudas al estudio, así como de medidas*

El mandato trae su origen “lejano” en el transporte marítimo (es una de las menciones recogidas en todos los modelos de conocimiento de embarque que deriva del “modelo” de documento y contrato concebido por el Convenio de Bruselas de 1924)⁶⁶ y, más directamente, en el CMR 1956⁶⁷; es igualmente una previsión habitual en la normativa especial de los medios de transportes que se han ido citando en las páginas anteriores.

Previamente, al regular el contenido de la carta de porte, el artículo 10 LCTTM, ya contempla esta mención como parte de su contenido. El referido precepto dispone, en su número 1 que «1. Cualquiera de las partes del contrato podrá exigir a la otra que se extienda una carta de porte que incluirá las siguientes menciones [...] m) En su caso, declaración de valor de las mercancías o de interés especial en la entrega, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 61»⁶⁸. La carta de porte es el documento “habitual” del contrato de transporte terrestre, que las partes pueden compelerse recíprocamente a rellenar y al que la normativa reconoce una especial relevancia (véase, entre otros, el artículo 14 LCTTM); pero no es un documento *per se* necesario para la existencia del contrato de transporte, puesto que el contrato es consensual⁶⁹:

de ahorro, eficiencia energética y de reducción de la dependencia energética del gas natural, se añadió el artículo 10 bis para la carta de porte en los contratos celebrados con el porteador efectivo.

66 El artículo 4.º, número 5, párrafo 4 del Convenio de Bruselas de 1924 establecía que «Por acuerdo entre el transportador, capitán o agente del transportador y el cargador, podrá ser determinada una suma máxima diferente de la establecida en este párrafo, siempre que ese máximo convencional no sea inferior a la cifra arriba mencionada». Por su parte, el Protocolo modificativo del Convenio, de 1968 (Reglas La Haya-Visby), en vigor en España, precisa (en su artículo 1.º, modificando el texto original del Convenio) que «a) a menos que el cargador haya declarado la naturaleza y valor de las mercancías con anterioridad al embarque de las mismas y que esta declaración se haya insertado en el conocimiento [...]» y, además, que «g) podrán fijarse, mediante convenio entre el porteador, el capitán o el agente del porteador y el cargador, cuantías máximas distintas de las mencionadas en el apartado a) de este párrafo, con tal de que ningún importe máximo convencional así fijado sea inferior al importe máximo correspondiente mencionado en dicho párrafo». *Vid.*, por todos, la *box* «Shipper’s declared value» en el anverso del CONLINEBILL 2016.

67 Cuyo artículo 24 dispone: «El remitente puede declarar en la carta de porte, contra el pago de una sobreprima a convenir entre las partes, un valor de la mercancía superior al límite establecido en el párrafo 3 del artículo 23, y en este caso esta suma sustituirá aquel límite». Sobre el mismo *Vid.*, con más detalle SÁNCHEZ-GAMBORINO, F. J., *El contrato de transporte internacional*. CMR, Tecnos, Madrid, 1996, págs. 229 y ss.; igualmente, el modelo de carta de porte adoptado por la Unión Internacional del Transporte por Carretera (IRU) permite, en su casilla 19 («Estipulaciones particulares/Special agreements») insertar, entre otras declaraciones, la del de valor de la mercancía (o la de interés especial en su entrega).

68 *Vid.*, además la Orden FOM/1882/2012, de 1 de agosto, por la que se aprueban las condiciones generales de contratación de los transportes de mercancías por carretera (BOE núm. 214, de 5 de septiembre), de naturaleza administrativa, pero de general seguimiento por los profesionales del sector de los transportes terrestres, pese a su “bajo” rango normativo y a ser una norma de ordenación de la actividad económica (Derecho público), que deriva de la ya citada LOTT y su reglamento de desarrollo.

69 *Vid.*, por todos, DÍAZ MORENO, A., «El contrato de transporte terrestre nacional», *Op. cit.*, págs. 292-293; y PADILLA GONZÁLEZ, R., PENDÓN MELÉNDEZ, M. A. y CLAVERO TERNERO, M. F., «El contrato de transporte», en *Derecho Mercantil. Vol. 8.º. Transportes mercantiles*, (coords. Jiménez Sánchez, G. J. y Díaz Moreno, A.), Madrid, Marcial Pons, 15.ª ed., 2013, págs. 27-60. En

se perfecciona por el encuentro de voluntades entre las partes. De hecho, como es sabido, con frecuencia no se emite.

Recuérdese que el artículo 61 LCTTM dispone que la declaración de valor conste en la carta de porte. Sin embargo, la carta de porte puede no existir, lo que dificulta (o imposibilitaría, según la posición que se adopte), bien el acuerdo, bien su plasmación. El carácter voluntario (“no necesario”, dada la consensualidad del contrato) de la carta de porte permite plantear la posibilidad de que no se haga constar en el propio documento el valor de la mercancía, sino en otro separado (bien se adjunte a la carta de porte, bien no, aunque conste en la documentación de la operación). Esta posibilidad ha sido valorada por la doctrina⁷⁰, considerando que, aunque de *lege ferenda* parece razonable permitir esa declaración en un documento separado, parece más aconsejable, *lege lata*, mantener el aparente criterio literal de la ley⁷¹. Por su parte, la jurisprudencia, basándose en la interpretación literal del artículo 61.1 LCTTM, parece inclinada a exigir en todo caso esa mención expresamente en la carta de porte⁷² y sólo en la carta de porte (pronunciamiento que, quizás, se haya

relación con esta cuestión, la Sentencia núm. 327/2018, del Juzgado de lo Mercantil de Murcia, de 14 de noviembre de 2018 resuelve, a propósito de un tema de responsabilidad del transportista, un supuesto en el que no se había emitido carta de porte (lo cual sucede incluso en operaciones de transporte internacional de mercancías, sometidos al CMR), por lo que no pudo hacerse constar la declaración que (en paralelo) prevé el artículo 61 LCTTM: «Por su parte, el artículo 24 del Convenio CMR (en términos parecidos el artículo 61 de la Ley de contrato de transporte terrestre de mercancías) prevé que el cargador puede declarar en la carta de porte, contra el pago de un suplemento del precio del transporte a convenir con el porteador, el valor de las mercancías, en cuyo caso este sustituirá al límite de indemnización previsto siempre que sea superior a él. En el caso de autos no se hizo tal declaración, pues ni siquiera fue emitida la carta de porte, por lo que es de aplicación la limitación de la indemnización prevenida en la ley. Ahora bien, tanto la prevista en el art.23 del Convenio CMR como la prevista en el artículo 57 de la Ley 15/2009 de 11 de noviembre parten para su cálculo del peso bruto de mercancía y en el caso que nos ocupa no consta ese dato. En consecuencia, se estima oportuno condenar a las demandadas al pago de la cantidad resultante tras aplicar el límite de responsabilidad contenido en el artículo 23 del Convenio CMR (8,33 DEG por el peso bruto de la mercancía), una vez que el actor declare el peso».

70 Vid. por todos MARTÍNEZ SANZ, F., «Declaración de valor y de interés especial en la entrega» en *Comentarios a la Ley de Transporte Terrestre*, (Dir. Duque Domínguez J. F., y Martínez Sanz F., coords. Emparanza Sobejano A. y Petit Lavall M. V.), Cizur Menor, Thomson Reuters, 1ª edición, 2010, págs. 721 y 722.

71 El mismo criterio, en el ámbito del transporte internacional por carretera, se mantiene en CLAVERO TERNERO, M.F., «El transporte internacional de mercancías por carretera: la interpretación del Convenio CMR por el Tribunal Supremo», en *Derecho Uniforme del transporte internacional. Cuestiones de actualidad* (coord. Madrid Parra A.), Madrid, McGraw-Hill Interamericana, 1ª edición, 1998, págs. 268 y 269. No obstante, la sentencia tomada como base por el autor para exponer su postura parece centrada en el análisis de la carta de porte como expresión del contrato, obviando el análisis del contrato y de sus extremos al margen de aquél documento; por lo tanto, es posible que la sentencia se refiera a una situación concreta cuyas conclusiones no cabría extrapolar necesariamente a otros ámbitos: en realidad, el pronunciamento no excluye que otro documento, con valor contractual, complemente la carta de porte, pues se refiere solo a un informe pericial, posterior y externo al contrato y que, por su propia naturaleza (redactado por un terceto, actuando en su condición profesional) no fue acordado por las partes.

72 Así, en la STS 335/2020 (por todas) se afirma en relación con el artículo 61 LCTTM que «En sus dos primeros apartados, se permite que los contratantes puedan pactar, contra el pago de un

hecho sin los matices que requeriría la cuestión). En efecto, más allá de la naturaleza de la carta de porte (como se ha señalado más arriba, excluida ya su condición de título-valor), es obvio que las relaciones (y las excepciones) causales son oponibles entre las partes. La constancia de una declaración expresa en la carta de porte cobraba especial relevancia en los supuestos de los títulos-valores, en los que como consecuencia del juego de los principios de literalidad y autonomía la posición el tercero (el destinatario) adquirente de buena fe queda definida en los términos del título; todo ello, además, sin perjuicio de que la literalidad por remisión permitiera reclamar en la carta de porte condiciones que ésta no recoge expresamente. En esos casos, *a priori*, la falta de esta mención excluye de su conocimiento y reclamo por el destinatario; pero no por el cargador, que podría hacer valer frente al porteador, en todo caso, el régimen causal. Con mayor motivo, no siendo la carta de porte un título-valor, sino sólo la expresión (medio de prueba) del contrato de transporte, la causalidad de la relación se superpondría al tenor del documento: los extremos del contrato existen más allá de los términos de la carta de porte. Desde luego es así en las relaciones originales, cargador y porteador, por razón de la causalidad misma (el contrato figura en un documento *ad hoc*); aunque también en las relaciones del segundo con el destinatario: no sería admisible que, por ejemplo, si el porteador ha comunicado formalmente al destinatario (una vez que deviene parte del contrato; o incluso como compromiso previo) un incremento de su responsabilidad (adquiriendo una obligación contractual extracartular), ésta “se anule” por no hacerse constar en la carta de porte. Aún más: si no se emite carta de porte, pero el contrato contempla expresamente esa (cualquier) estipulación, ¿cuál sería el criterio para declararla inválida (cuando la LCTTM permite ese incremento de la responsabilidad del porteador)?

Por otra parte, cuando el artículo 61.1 LCTTM contempla la posibilidad de esta mención «contra el pago de un suplemento del precio del transporte» parecería exigir necesariamente ese incremento del porte. Si bien lógicamente ello debiera ser así (incrementada la responsabilidad del porteador, en los términos vistos, parece natural que el porteador preste sus servicios a cambio de una “remuneración” más elevada y específica, adecuada al coste extra que asume y revisando la tarifa estándar),

suplemento del precio consignado en la carta de porte, el aumento del límite de indemnización, lo que permite obtener un resarcimiento adicional, así como declarar en el indicado documento el montante de un interés especial en la entrega de la mercancía para casos de pérdida, avería o retraso (art. 61 LCTTM). En concreto, el precepto transcrito permite unos pactos cartulares (en el sentido de que deben incorporarse necesariamente a la carta de porte), que recogen las denominadas declaraciones de valor (apartado 1º) y de interés (apartado 2º)» (FD 4.º, número 3). Asimismo, afirma: «Tanto el CMR (art. 24) como la LCTTM (art. 61.1, en relación con el art. 10.1.m) exigen que, para que esta declaración de valor tenga eficacia sustitutiva del límite de responsabilidad, se haya incorporado a la carta de porte, convirtiéndose así en un elemento accidental del contrato (sentencia de esta sala 486/1989, de 20 de junio, respecto del art. 24 CMR), y que el cargador abone, como contraprestación de la eventualidad que contrata, un plus del precio que abona por el transporte. Dado que el porteador se convierte en una suerte de garante de la mercancía porteada, ve compensado el mayor riesgo que asume con un aumento del precio» (cfr. FD 5º, número 2).

no parece que sea estrictamente necesario esa elevación del precio del transporte⁷³. No puede imponer la ley este tipo de obligaciones al porteador (ni, desde luego, al cargador) que, atendiendo a su propio negocio, debería poder decidir, por ejemplo, si mejora las condiciones de los clientes incrementando su responsabilidad sin incrementar el precio de la operación; se trataría de criterios de oportunidad comercial, por ejemplo.

En este sentido, la LCTTM recoge entre las menciones “posibles” de la carta de porte («La carta de porte podrá contener cualquier otra mención que sea convenida por las partes en el contrato [...]») la del «d) El valor declarado de la mercancía y la suma que representa el interés especial en la entrega». Esta mención, a primera vista, no es más que una innecesaria reiteración (quizás, un error del legislador, pues no se contenía esta previsión en el Anteproyecto de Ley) del artículo 10.1.m) de la propia Ley. La interpretación (constatando, desde luego, la mera reiteración) no es sólo que las partes puedan pactar, o no, ese agravamiento de la responsabilidad del porteador, sino también que pueden optar por llevarlo a la carta de porte o hacerlo en un documento separado (se adjunte o no a la carta de porte); por ejemplo, en unas condiciones generales o tarifas *ad hoc* que se adjunten al contrato o se remitan a cualquiera de las partes por cualquier medio (piénsese en un intercambio de correos electrónicos, o en la publicación de esas condiciones en la página *web* del porteador, a las que se remita la carta de porte –una especie de “literalidad por remisión”–). Como se ha indicado más arriba, no parece que la jurisprudencia esté inclinada a mantener esta interpretación, sino que parece permanecer más fiel al tenor literal de la Ley. Para ello, toma como base la experiencia (y la propia doctrina jurisprudencial) a propósito del Convenio CMR 1956. El modelo de carta de porte aprobado por IRU⁷⁴ tiene reservado un espacio para esta declaración; y generalmente se insiste en la necesidad de que conste expresamente en la carta de porte el acuerdo alcanzado entre las partes; excluyendo el pacto puramente verbal⁷⁵. Pero, partiendo de esta premisa, cabe igualmente plantearse la oportunidad de que un eventual pacto se hiciera constar en un documento separado que integre el contrato de transporte. En efecto, la carta de porte no es el contrato de transporte (no agota necesariamente el contenido contractual del contrato de transporte), sino solo un elemento probatorio (“privilegiado”) del contrato; que, por tanto, podría integrarse por otras declaraciones, tanto documentales como, incluso, verbales (obviamente, en este último caso, la cuestión de la prueba se convierte en un obstáculo generalmente insuperable)⁷⁶.

73 En este sentido, *Vid.*, por todos, MARTÍNEZ SANZ, F., «Declaración de valor y de interés especial en la entrega», *Op. cit.*, págs. 721 y 722.

74 *International Road Transport Union* (Organización internacional para el transporte por carretera); su página web es <https://www.iru.org/>.

75 *Vid.*, por todos, SÁNCHEZ-GAMBORINO, F. J., *El contrato de transporte internacional. CMR*, *Op. cit.*, págs. 230 a 232, y la jurisprudencia y doctrina allí recogidas.

76 Admite la posibilidad de la declaración de valor al margen de la carta de porte GÓRRIZ, C., *La responsabilidad...*, *Op. cit.*, págs. 710 y ss.

Probablemente, la aplicación real de estas reflexiones sea, incluso, residual en la práctica. No obstante, a nivel conceptual son relevantes, porque suponen definir con la máxima precisión aspectos esenciales del contrato de transporte, del “funcionamiento” de la carta de porte y, en particular, determinados extremos acerca del pacto modificativo del régimen de responsabilidad del porteador.

En un mercado netamente competitivo como es el marítimo, el Convenio de Bruselas de 1924 exige la mención expresa de esa declaración de valor en el conocimiento de embarque, documento que, por ser un título-valor (y representativo de la mercancía; véase artículo 251 LNM), debe expresar en su literalidad todo el contenido contractual cuando haya circulado y se encuentre en manos de un tercero de buena fe. Pero, incluso en este ámbito, la posibilidad de incorporación por remisión en los conocimientos de embarque es un hecho universalmente aceptado (piénsese en la cláusula de incorporación de los conocimientos de embarque emitidos en virtud de una póliza de fletamento)⁷⁷. Sin perjuicio de la relevancia que las prácticas alrededor del conocimiento de embarque ejercen en la configuración de otros documentos del transporte, es obvio que no disfruta de esa naturaleza de título-valor la actual carta de porte⁷⁸ (aunque, como se ha señalado más arriba, sí parecía serlo bajo la vigencia del Código de comercio). De la misma manera, el citado Convenio de Bruselas de 1924 no exige expresamente el incremento del flete, aunque se acordara una declaración de valor de la mercancía cuya consecuencia fuera, de hecho, el incremento del límite de la responsabilidad del porteador (por mucho que sea una exigencia lógica).

Segundo. El artículo 61 LCTTM, en su número 2, regula la denominada “declaración de especial interés en la entrega de la mercancía”, con los siguientes términos: «2. Igualmente, el cargador puede declarar en la carta de porte, contra el pago de un suplemento del precio del transporte a convenir con el porteador, el montante de un interés especial en la entrega de las mercancías, para los casos de pérdida, avería o retraso en la entrega. La declaración permitirá reclamar, con independencia de la indemnización ordinaria, el resarcimiento de los perjuicios que pruebe el titular de las mercancías hasta el importe del interés especial declarado». Se trata en este caso de atender no al valor de la mercancía y el daño emergente, en sentido estricto, sino a otros daños o perjuicios indirectos y al lucro cesante⁷⁹. A modo de ejemplo, y

77 *Vid.*, por todas, la cláusula 1 (en el reverso) del conocimiento de embarque CONGENBILL 2022 (emitido en virtud de póliza de fletamento, *to be used with charter parties*) que reclama la aplicación del contrato de fletamento (póliza GENCON 2022) a la relación entre el adquirente del conocimiento de embarque (*consignee*) y el porteador. Sobre el particular, *Vid.*, por todos, ARROYO, I., *Relación entre póliza de fletamento y conocimiento de embarque: la cláusula de incorporación*, La Editorial vizcaína, Bilbao, 1977.

78 Téngase en cuenta que, para todos los ámbitos del transporte, se está evaluando la posibilidad de que la carta de porte sea un título negociable en los términos del futuro convenio de UNCITRAL sobre Documentos de Carga Negociables. El estado actual de los trabajos realizados se puede consultar en el siguiente enlace: https://uncitral.un.org/es/working_groups/6/negotiablecargodocuments.

79 En este sentido, por todos, *Vid.* DÍAZ MORENO, A., «El contrato de transporte terrestre nacional», *Op. cit.*, pág. 298. En un sentido similar, MARTÍNEZ SANZ, F., «Declaración de valor y de

sobre la base de la práctica y la experiencia internacional, se proponen los siguientes ejemplos: pérdida de mercado, ruptura de un contrato porque el destinatario no pueda revender la mercancía en las condiciones previstas (quizás sea excepcional), inmovilización de material averiado durante el transporte, destrucción de otras mercancías, disminución de producción, nuevos gastos financieros, etc.⁸⁰

Sobre el precepto deben hacerse dos reflexiones. La primera, que al igual que para el caso anterior del artículo 61.1 LCTTM, la literalidad del artículo conduciría a la doctrina a considerar que la cláusula debe figurar necesariamente en la carta de porte. La jurisprudencia también se ha pronunciado expresamente en este sentido (nuevamente, quizá, sin los matices que requeriría la cuestión); y así, en la STS 335/2020 (por todas) se afirma en relación con el artículo 61.2 que el acuerdo entre las partes previsto en el artículo 61.2 LCTTM es, necesariamente, cartular⁸¹. A cuyos efectos, nuevamente, el modelo de carta de porte internacional de IRU contempla una casilla específica para las declaraciones y acuerdos que las partes deseen incorporar a la carta de porte. Sin embargo, consideramos que, en los términos expuestos, podría ser en un documento distinto de la carta de porte⁸². La segunda, que también en este caso la indemnización de estos daños puede sumarse a cualquier otra que sea legalmente aplicable. En relación con la posible acumulación de ambas declaraciones, se han analizado los distintos supuestos en el ámbito del transporte internacional y la aplicación del Convenio CMR 1956⁸³; concluyendo igualmente con su admisibilidad.

Tercero. Por último, el art. 61.3 LCTTM dispone que «3. 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 entre las partes». El precepto carece de antecedente “equivalente” en el Convenio CMR 1956, por lo que la experiencia acumulada en relación con el texto y la práctica internacional

interés especial en la entrega», *Op. cit.*, págs. 722-727. Por su parte, la STS 335/2020 expone que la previsión del art. 61.2 LCTTM «supone añadir a la indemnización ordinaria, resultado de cuantificar económicamente los daños directos causados a la mercancía, el resarcimiento de otros perjuicios que las partes han convenido y cuantificado en el contrato, para el supuesto de pérdida, avería o de retraso. Y ello, porque el perjuicio que la pérdida, avería o retraso en la entrega de la cosa transportada le suponga al remitente (pérdida de mercado, depreciación, resolución contractual, etc.), en ocasiones, puede ser mayor que el propio valor que aquella tenga» FD 5.º, núm. 3.

80 *Vid.* SÁNCHEZ-GAMBORINO, F. J., *El contrato de transporte internacional. CMR, Op. cit.*, pág. 233.

81 *Vid.* la STS 335/2020, FD 4.º, número 3: «La declaración de interés («interés especial en la entrega», en la terminología del CMR) tiene una finalidad distinta de la declaración de valor, ya que permite el aumento o la disminución del alcance de los perjuicios que van a ser resarcidos, aunque exige idénticos requisitos (plasmación en la carta de porte y pago del sobrepago) que la declaración de valor». En el mismo sentido, MARTÍNEZ SANZ, F., «Declaración de valor y de interés especial en la entrega», *Op. cit.*, pág. 723.

82 Los argumentos ya expuestos pueden traerse nuevamente aquí.

83 *Vid.* SÁNCHEZ-GAMBORINO, F. J., *El contrato de transporte internacional. CMR, Op. cit.*, págs. 236 y 237.

(tantas veces reclamados en la propia ley, por la doctrina y por la jurisprudencia) reporta si acaso una utilidad limitada, sólo en determinadas cuestiones que podrían conducir la interpretación de la norma española, en la forma en que se propondrá a continuación.

2.4. La limitación de la responsabilidad del porteador terrestre en los términos del artículo 61.3 LCTTM.

2.4.1. Introducción: estado actual de la cuestión

Como se ha apuntado el mandato del número 3 del artículo 61 LCTTM supone una novedad en nuestro Ordenamiento: no parece que la doctrina anterior a la ley vigente planteara la oportunidad de una previsión semejante; careciendo, además, del “soporte conceptual” que podría procurar un precepto equivalente en el CMR 1956⁸⁴. Tampoco el debate parlamentario arroja luz sobre los fundamentos del precepto: la previsión ya aparecía, con su tenor literal actual (salvo la corrección que supone el número del artículo) en el Anteproyecto de la Ley⁸⁵. En general, la doctrina⁸⁶ tampoco había realizado comentarios extensos sobre el precepto; en parte, porque hasta ahora no se habían producido casos en la práctica que hubieran exigido una toma de postura, más allá del tenor literal del mandato (ni bajo la normativa anterior se había señalado “laguna” alguna en este sentido); en parte, quizás, porque parece que contempla un supuesto de difícil aplicación práctica, no estando los extremos de su mandato claramente definidos. Hasta ahora, su aplicación parece que sólo ha

84 En algunos textos internacionales “vinculados” al transporte marítimo, como el transporte multimodal, se contempla la posibilidad de incrementar el límite de la responsabilidad en beneficio de la parte débil contratante, el cargador. La fórmula habitual es la declaración del valor de la mercancía (suponiendo éste el límite máximo). Sin embargo, en ocasiones, se han propuesto criterios más flexibles, por ejemplo, el del artículo 18.6 del Convenio de Las Naciones Unidas Sobre el Transporte Multimodal Internacional de Mercancías, que dispone que «El operador de transporte multimodal y el expedidor podrán pactar en el documento de transporte multimodal límites de responsabilidad superiores a los establecidos en los párrafos 1, 3 y 4 de este artículo». No obstante, las especialidades que caracterizan este tipo de transporte (el carácter internacional de la operación, el origen convencional, la flexibilidad del precepto, que permitiría su adaptación por la práctica a los ordenamientos nacionales, etc.) frente al transporte terrestre nacional (parcialmente sometido a la ordenación de la actividad, regulado por ley, etc.) hace que quizás no sea muy oportuno fijar en esos antecedentes el criterio legal.

85 La argumentación que justificaba el régimen del (actual) artículo 61 del texto se formulaba, en términos estrictamente descriptivos, para todo el precepto; y no aclara ni el fundamento ni el objetivo que se pretendía con la nueva regulación, formulando sólo reflexiones generales dando cuenta de la novedad: «El Convenio CMR inspira igualmente el régimen de las circunstancias que excluyen el beneficio de la limitación de la indemnización. No obstante, se han introducido ciertas previsiones adicionales con el objetivo de resolver algunos extremos discutibles. Así, decae el límite general de indemnización en caso de declaración de valor o de declaración de interés especial en la entrega. En el mismo precepto (art. 58) se ha previsto también la posibilidad de aumentar los límites de indemnización».

86 Entre otros, encontramos referencias al apartado tercero del artículo 61 en PEINADO GARCIA, J. I., «Lección 36. El contrato de transporte terrestre», *Op. cit.*, pág. RB-7.11; si bien no se realiza ninguna propuesta sobre el importe máximo de la indemnización.

sido objeto de un pronunciamiento judicial, por virtud de Sentencia del Tribunal Supremo de 12 de febrero de 2020⁸⁷. Disponemos por primera vez, por tanto, de una interpretación “sólida” que, aun sin crear doctrina jurisprudencial, está destinada a dirigir la interpretación y la aplicación del artículo 61.3 LCCTM⁸⁸. La sentencia del Tribunal Supremo, además, permitiría “cerrar” los extremos de la aplicación del régimen de la responsabilidad del porteador terrestre al amparo de la LCTTM.

Este es, pues, el momento adecuado para analizar el fallo, reflexionar sobre sus extremos y proponer, en su caso, la revisión crítica de las conclusiones alcanzadas por el Alto Tribunal; ofreciendo argumentos que puedan contribuir a su revisión o a su consolidación.

La STS 335/2020 resolvió acerca de una operación de transporte de mercancía por carretera (unos aerogeneradores, de elevado valor) en el que la carga se perdió totalmente. El contrato de transporte, celebrado entre las sociedades GEOL (actuando en condición de *cargador*) y MEGABIAGA, S. L. (actuando como *porteador*; no obstante, en el contrato se le denomina *proveedor*) el transporte por carretera de unos aerogeneradores, cuyo valor se estimó en 698.847 euros. El contrato contemplaba un régimen de responsabilidad “riguroso” que, a la postre, elevaba la responsabilidad del porteador no sólo hasta el límite que supondría el valor de la mercancía, sino además cualquier otra pérdida que pudiera experimentar el cargador⁸⁹; lo que, en definitiva, podría suponer una responsabilidad ilimitada (que, sin embargo, *de facto*, siempre quedaría incluida en el “tramo” que supone la concurrencia de los números 1 y 2 del artículo 61 LCTTM). El exceso de velocidad provocó un accidente, con la consiguiente destrucción de la mercancía (una estructura metálica de 70 Tns.). El cargador, que había contratado un seguro para el transporte de la mercancía, fue indemnizado por su compañía aseguradora (RSA) con 698.847 euros. La aseguradora

87 No ha habido desde entonces nuevos pronunciamientos sobre el artículo 61.3 LCCTM que consoliden o revisen la posición jurisprudencial adoptada, sin perjuicio de que reclamen algunos de los argumentos expuestos en sus fundamentos jurídicos; con este límite, se citarán algunas nuevas sentencias.

88 Unas reflexiones iniciales sobre la sentencia pueden verse en EMPARANZA SOBEJANO, A., «Posibilidades contractuales de aumento del límite de responsabilidad del porteador, con especial referencia al art. 61.3 LCTTM», *Op. cit.*, págs. 51-77.

89 La cláusula 5.^a del contrato celebrado establecía lo siguiente:
 «El proveedor garantiza a GEOL que los servicios se prestarán conforme a la normativa vigente de aplicación, así como conforme a las especificaciones o instrucciones que GEOL le haya transmitido. El proveedor indemnizará a GEOL de toda pérdida, responsabilidad económica o multa derivada directamente de un incumplimiento de la normativa legal vigente por parte del personal del proveedor o por el personal de sus subcontratas que ejecuten los servicios. Asimismo, el proveedor será responsable de todas las pérdidas o daños que se produzcan en los bienes entregados por GEOL para su transporte por Megabiaga. Con el fin de tener cubiertas todas las responsabilidades que se deriven frente a GEOL y frente a cualquier tercero de la ejecución de los servicios objeto del presente contrato, el proveedor tiene concertada, en vigor y mantendrá durante toda la vigencia del contrato, una póliza de responsabilidad civil que cubra los riesgos detallados en la presente cláusula, por un importe mínimo de 2.000.000 €».

se subrogó en los derechos de su asegurado (en los términos del artículo 43 LCS⁹⁰), reclamando la suma satisfecha por el siniestro al porteador y a su aseguradora (la compañía REALE), sobre la base del seguro de responsabilidad civil del porteador. Las compañías aseguradoras alcanzaron un acuerdo (una “transacción” homologada judicialmente), en cuya virtud REALE abonó a RSA una parte del importe de la indemnización satisfecha (300.000 euros). Mientras, RSA (demandante) continuó la tramitación contra MEGABIAGA, S. L. y su aseguradora (demandados), por el importe restante hasta el total de la indemnización ya satisfecha.

La sentencia dictada por el Juzgado de lo Mercantil n.º 2 de Bilbao estimó en parte la demanda, y ante la falta de prueba efectiva sobre el importe económico del daño, lo cifró en los 300.000 euros ya recibidos por la demandante. En segunda instancia, la Audiencia Provincial, estimando el recurso de apelación interpuesto por RSA, condenó al porteador a abonar a la demandante 398.847 euros (más los intereses legales), considerando que, en los términos de lo preceptuado en la LCTTM, en particular, en su artículo 61.3, no cabía aplicar ningún límite de responsabilidad en favor del transportista (se alcanzaba con ello, el importe inicialmente satisfecho a GEOL en concepto de indemnización). MEGABIAGA, S. L. interpuso recurso de casación (no es relevante en este contexto el “paralelo”, por infracción procesal), alegando que la sentencia de la Audiencia Provincial había interpretado incorrectamente la estipulación contractual sobre la responsabilidad del porteador, en el sentido de que supondría atribuir a la recurrente la responsabilidad ilimitada por los daños en la carga cuyo transporte asumiera.

El recurso fue estimado por el Pleno de la Sala de lo Civil del Tribunal Supremo, dictando Sentencia con fecha 12 de febrero del 2020. El tribunal Supremo consideró que la referida cláusula no se correspondía con las exigencias del artículo 61.3 LCTTM, por lo que debían aplicarse los límites de responsabilidad “generales” del artículo 57 LCTTM. Resultando entonces una reducción que la cantidad que debía abonar la porteadora ascendería a 125.499,52 euros.

La autoridad que supone la sentencia indicada justifica que la exposición que sigue a continuación tome como base el expositivo de la resolución. No obstante, conviene insistir en la aparente inoportunidad del artículo 61.3 LCCTM; llama la atención, incluso, su ubicación. En efecto, no se ha expresado en ningún texto previo a la Ley la novedad que en nuestro Ordenamiento supone el “nuevo mandato”: ni se expone justificación clara de sus fines ni oportunidad del mandato; ni siquiera, por referencia a otros antecedentes, o ejemplos en el Derecho comparado⁹¹. Resulta igualmente

90 El párrafo primero de dicho precepto dispone: «El asegurador, una vez pagada la indemnización, podrá ejercitar los derechos y las acciones que por razón del siniestro correspondieran al asegurado frente las personas responsables, del mismo, hasta el límite de la indemnización».

91 Similar es la reflexión crítica que realiza el Tribunal Supremo: «La génesis legislativa del precepto no arroja ninguna luz que facilite su interpretación. En el anteproyecto de ley, que fue preparado por una sección especial de la Comisión General de Codificación, ya aparecía la norma, numerada como art. 58.3 y, con el mismo texto, pasó a ser el art. 61.3 del proyecto de ley finalmente aprobado.

extraño que la rúbrica del precepto (“Declaración de valor y de interés especial en la entrega”) haga referencia a los mandatos de los números 1 y 2 del artículo 61 LCTTM, y obvие toda referencia al número 3; un “añadido” que no cuadra en el sistema. Como se expondrá a continuación, existen profundas diferencias, en el fondo y en la forma (esto es, en la *ratio* y en los fundamentos), entre los dos primeros números del artículo y el tercero (y el Tribunal Supremo destaca en su sentencia algunas de esas diferencias). En definitiva, el mandato del artículo 61.3 LCTTM parece extraño en el sistema de la responsabilidad del transportista terrestre y, a pesar de su novedad (cuestiona en cierta medida el régimen imperativo de la Ley, en relación con la limitación de la responsabilidad del porteador), no ha sido objeto de suficiente reflexión crítica.

Para la revisión crítica de la sentencia se seguirá un esquema similar al seguido en las páginas anteriores, ya que en parte es el mismo asumido en la argumentación de nuestro Alto Tribunal (reflexión sobre los fundamentos de la limitación de la responsabilidad del porteador y las “excepciones” que suponen los supuestos de limitación convencional de la misma), hasta llegar a fijar el sentido y los requisitos de aplicación el artículo 61.3 LCTTM.

2.4.2. La posición del Tribunal Supremo en relación con la “limitación de la indemnización” en el transporte terrestre. Fundamentos y crítica

La limitación de la responsabilidad. Fundamentos

Comienza la STS 335/2020 por recordar que, en materia de transportes, se ha impuesto el modelo de limitación de la responsabilidad del porteador o transportista por los daños que se produzcan en la mercancía objeto del transporte, «para lograr un equilibrio entre los intereses concurrentes en la operación de transporte». Un sistema que, como se ha expuesto en las páginas anteriores, tanto a nivel nacional como internacional, en general toma como referencia el peso de la mercancía dañada⁹² y el derecho especial de giro como unidad de cuenta (véanse nuestras reflexiones en las páginas anteriores).

Reflexiona el Tribunal Supremo sobre los fundamentos de este régimen especial de responsabilidad que, en definitiva, supone una suerte de “privilegio” en favor de determinados empresarios; y comienza por “descartar” otras alternativas posibles. Buena parte de los argumentos esgrimidos coinciden con los expuestos (y criticados) en las páginas anteriores; por lo que cabe, en relación con los mismos, similares

El Preámbulo de la Ley no contiene ninguna referencia específica a esta norma, sino que, más bien al contrario, da por hecho que el régimen de responsabilidad es similar al del CMR [...].»

92 «En la actualidad, tanto en los tratados internacionales, como en la mayoría de las normativas nacionales, entre ellas la española, se ha instaurado un sistema de limitación que pretende fijar una cantidad razonable de indemnización, según un criterio que suele ser el del peso de la carga» (FD 3.^o).

reflexiones (que no siempre serán reproducidas nuevamente; centrándonos sólo en algunas que consideremos de mayor relevancia).

Así, afirma el Tribunal Supremo que «Desde las primeras legislaciones internacionales en materia de transportes, se viene considerando que el endurecimiento de las responsabilidades de los transportistas no supone necesariamente una mayor protección de los usuarios de los servicios, ya que la eficacia de tales regímenes de responsabilidad deviene inútil en caso de insolvencia del porteador» (FD 3.º). Lo cierto es que la cuestión de la “insolvencia” del porteador (se trataría frecuentemente, además, de una insolvencia con perfiles de internacionalidad) ha sido muy escasamente utilizada como argumento en favor de la limitación de la responsabilidad por la doctrina; y, en todo caso, tratándose de un ámbito nacional el que se estudia (la LCTTM se aplica sólo bajo la jurisdicción española y para operaciones de transporte que se desarrollen dentro del territorio nacional, pues en otro caso resultaría directamente aplicable el Convenio CMR 1956, que carece de un precepto similar al que se analiza), la eventualidad de la insolvencia (internacional) del porteador no parece que sea un argumento reseñable. Además, cabe preguntarse por qué “la protección de los usuarios” de este servicio de transporte (terrestre; la cuestión no parece haberse planteado en el ámbito del Derecho marítimo, origen “natural” del régimen de la limitación de la responsabilidad del porteador) requiere mejor tratamiento que los que merecen los usuarios de otros servicios empresariales (un régimen “especial” en atención a la “prevención” de la insolvencia). Cabe recordar que en el transporte mercantil de mercancías la mayor parte de las operaciones (no nos referimos a la totalidad, por dejar espacio al posible debate, en todo caso excepcional: así, parcialmente, el servicio de paquetería) son de naturaleza mercantil en sentido estricto; esto es, no sólo desde la perspectiva del porteador, sino también del cargador. La atención de los derechos de las partes debe realizarse en el ámbito “especial” (mercantil) profesional; que no parece que justifique este trato distinto. La limitación de la responsabilidad supone, en última instancia, “cargar” los costes del riesgo de la explotación mercantil del transporte sobre las compañías de seguro (esto es, a través de esas compañías, en la comunidad de riesgo que forman los usuarios de los servicios de transporte)⁹³. No se entiende bien entonces por qué ciertas actividades mercantiles se beneficiarían de estas reflexiones sobre la insolvencia, dejando al margen de ese “beneficio” otras operaciones y contratos mercantiles.

Consideramos, como se ha expuesto antes, que no parece que sea “la economía del contrato” la que justifique este régimen cualificado del porteador, sino más bien el

93 Argumento que, igualmente, asume el Tribunal Supremo: «Asimismo, la fijación de un límite preciso y apriorístico de indemnización facilita enormemente la valoración del riesgo que corre el porteador y, derivativamente, el cálculo de la prima del seguro. De este modo, la limitación de responsabilidad del porteador constituye una fórmula de reparto de los riesgos de la operación entre las partes que produce efectos beneficiosos en la economía del contrato, tanto desde la perspectiva del transporte en sí, como de su aseguramiento» (FD 3.º, número 3). Sobre esta cuestión ya hemos expuesto nuestra opinión en las páginas anteriores.

interés del comercio (nacional e internacional), cuya realización efectiva requiere de medios de transporte eficaces y con precios ajustados.

Los requisitos que, según el Tribunal Supremo, exigiría el artículo 61.3 para su correcta aplicación

Tales requisitos, integrados con los “antecedentes y fundamentos” expuestos, se sintetizarían en la siguiente reflexión: «Para que la cláusula que refleje el pacto previsto en el art. 61.3 LCTTM sea válida, debe contener: (i) una mención concreta al aumento de la responsabilidad; y (ii) correlativamente, una previsión expresa y concreta sobre el aumento del precio del transporte. A lo que no es óbice que también se pacte que el porteador deba contratar un seguro de transporte, para quedar cubierto ante esta contingencia, pues queda a su cargo. E, indudablemente, el aumento del riesgo conllevará una elevación en el importe de la prima, lo que, por lo menos desde el punto de vista de los costes iniciales, agrava todavía más su posición contractual» (FD 7.º, número 1, párrafo segundo STS 335/2020). Siendo esta la posición de nuestro Alto Tribunal, consideramos que merece algunas reflexiones.

La (correcta) delimitación de la figura (acerca de su denominación)

Mejores consideraciones merecen, a nuestro juicio, las reflexiones en la sentencia a propósito de la “denominación” y la descripción de la “institución” que se analiza y el “procedimiento” o pasos de su estimación. Ya señalábamos más arriba cómo recientemente parecía preferirse la expresión “limitación de la deuda indemnizatoria” antes que “limitación de la responsabilidad”. Y así, concluye el Alto Tribunal que «En sentido estricto, los límites cuantitativos son limitaciones de la deuda indemnizatoria y no una limitación de la responsabilidad del porteador. Para que se apliquen tales límites, previamente el porteador debe ser declarado responsable, ya sea por pérdida, daño, retraso, falta de entrega, entrega errónea o entrega de la mercancía de manera diferente a lo pactado. Una vez declarada la responsabilidad, debe valorarse el daño causado. Y, por último, se establecerá la condena a indemnizar hasta el límite máximo que resulte tras la aplicación de las reglas de limitación de responsabilidad establecidas por la legislación internacional o nacional aplicable; o, su menor valor, si no alcanza tales límites» (FD 3.º, número 4). En realidad, tanto una como otra expresión son correctas; y en ambos casos, conducen al mismo resultado: la limitación de la responsabilidad marca el límite de la indemnización, y un límite de indemnización supone, a efectos prácticos, la limitación de la responsabilidad. En uno y otro caso las partes del contrato saben cuál es la cantidad “recuperable”, ajustan su propia actividad a esas expectativas y “cargan” sobre el seguro (y los asegurados) el coste global del transporte.

Sin embargo, la expresión “limitación de la responsabilidad” forma parte de los términos técnicos, legales (en Derecho nacional y comparado), convencionales (véanse

los convenios o internacionales citados en las páginas anteriores) y profesionales (los modelos documentales consagrados por la práctica, universalmente aceptados). Por todo ello, nos parece más adecuado conservar la terminología original; apartando una pretendida “innovación conceptual” que, en realidad, no aporta nada (la pretendida precisión conceptual no aporta mejora alguna en el régimen de la limitación de responsabilidad o su aplicación) más allá de diversidad de terminología (nacional e internacional).

La finalidad del acuerdo

En relación con el precepto que se analiza, advierte el Tribunal Supremo que «En todo caso, lo que el art. 61.3 LCTTM permite es un aumento del límite indemnizatorio, pero no su supresión. Es decir, lo que no cabe es pactar una responsabilidad ilimitada del transportista, sino que deberá ser un aumento cuantificado, que dará derecho al sobreprecio» (FD 6.º, número 3). En esta ocasión, el uso de las palabras dificulta la interpretación.

La formalización del acuerdo

La primera cuestión que merece reflexión separada en estas páginas es la de la formalización del acuerdo de modificación del límite indemnizatorio entre las partes. Mientras que en los apartados 1 y 2 del artículo 61 LCTTM la Ley parece requerir que se documente en la carta de porte (a pesar de las dudas que al respecto hemos manifestado, siendo otra interpretación posible y, probablemente, adecuada), en el número 3 se omite expresamente esa exigencia. Lo que lleva al Tribunal Supremo a concluir que, frente a los números anteriores, «[...] el tercer apartado recoge una facultad de pacto extracartular (en cuanto que no tiene que figurar en la carta de porte), por el que las partes pueden acordar superar los límites indemnizatorios previstos en el art. 57.1 LCTTM contra un aumento en el precio del transporte». Coordina adecuadamente esta opción con otros preceptos de la LCTTM, en particular su artículo 10 porque, como advierte el Alto Tribunal, «el art. 10.1 m) LCTTM únicamente se refiere a la inclusión en dicho documento de las declaraciones de valor de las mercancías o de interés especial en la entrega, pero no al pacto de aumento del límite de indemnización previsto en el artículo 61.1».

Si se tiene presente el artículo 61 LCTTM, al completo, llama la atención su contenido “heterogéneo”, a pesar del nexo que supone las causas para la revisión de la limitación de la responsabilidad del porteador. Más allá de que su rúbrica no coincida plenamente con los mandatos que enumera (contempla los números 1 y 2, faltado uno de los supuestos que contiene, precisamente, el 3), se producen otras “discordancias” en su contenido; así, la forma de la “documentación” o expresión del acuerdo. Si en los números 1 y 2 (dos causas tradicionales, “nominadas” y “típicas” de limitación de la responsabilidad del porteador) parecería exigir la constancia del acuerdo en la carta

de porte, en el número 3 se añade una excepción más, nueva y “desconocida”, que podría pactarse fuera de la carta de porte e, incluso, en forma oral. En efecto, como recuerda el propio Tribunal Supremo, continuando su reflexión sobre este tema, «en atención al carácter consensual del contrato de transporte y a la posibilidad de prueba de su contenido por otros medios, es perfectamente posible que se pruebe su existencia y efectos sin atender a la carta de porte». En realidad, esta apreciación significaría admitir la posibilidad de que tanto la declaración de valor como la de interés especial en la entrega pudieran constar en cualquier forma, porque la carta de porte carece en la actualidad (la perdió en la práctica hace décadas) de condición de título-valor (lo que excluye el reclamo al valor de la literalidad, propio del ámbito de tales títulos)⁹⁴. En otro caso, el tratamiento absolutamente dispar de las tres situaciones, en relación con la prueba y documentación del acuerdo entre las partes, resulta difícilmente explicable. Sin embargo, como se señalaba más arriba, parece que los tribunales se han quedado en una interpretación excesivamente literal (quizás, forzada) de los preceptos; y la doctrina tiende a inclinarse en esa misma dirección, aunque no sin plantear algunas dudas⁹⁵.

El incremento del precio del transporte

También se ha pronunciado el Tribunal Supremo sobre el significado del precepto en relación con el “sobrepeso” que contempla, como “contraprestación”, en el sentido de que «si lo que se concede al porteador es un derecho para exigir el suplemento, pero no erige el mismo en un requisito de validez del propio pacto; o, por el contrario, dado el modo imperativo del verbo («dará»), el aumento del límite de responsabilidad deberá ir acompañado, en todo caso, de un aumento del precio, que compense la asunción de un mayor riesgo» (FD 6.º, número 4); concluyendo con que el correspondiente acuerdo «debe ir acompañado en todo caso de un aumento del precio»⁹⁶. Aunque, en buena lógica, el funcionamiento del mercado (ejercicio

94 Bajo la vigencia del Código de comercio era defendible (no sin ciertas posturas en contra) la naturaleza de la carta de porte como título-valor, aunque no se utilizara como tal desde décadas antes de la promulgación de la LCCTM. La literalidad de la carta de porte, entonces, reclamaba la aplicación de un riguroso régimen jurídico (la frase, técnica a la vez que coloquial, de que “lo que no está en el título, no está en el mundo”; *Vid.*, más ampliamente PENDÓN MELÉNDEZ, M. A., «La carta de porte y la representación de las mercancías transportadas», en *El transporte terrestre nacional e internacional, Cuadernos de Derecho Judicial*, 1997, págs. 211 a 289). En la actualidad estas reflexiones carecen de relevancia, pues aunque la carta de porte es un título cualificado en el esquema de la LCCTM (en especial, a los efectos de su eficacia probatoria), puede (y suele) faltar en los transportes terrestres; estando además excluida del régimen de los títulos-valores. Sobre el particular *Vid.* más ampliamente DÍAZ MORENO, A., «El contrato de transporte terrestre nacional», *Op. cit.*, pág. 269.

95 MARTÍNEZ SANZ, F., «Declaración de valor y de interés especial en la entrega», *Op. cit.*, págs. 717 y ss.

96 Los fundamentos de esta opción tampoco son, a mi entender, concluyentes: «Si atendemos a la finalidad de una mejor distribución de riesgos que beneficie la economía del contrato, a que hemos hecho antes referencia, no parece lógico incrementar el riesgo de una parte sin contraprestación alguna. Sobre todo, en casos de desequilibrio contractual entre grandes cargadores, que pueden

de la actividad empresarial) impondría este criterio, también es cierto que la decisión sobre la fijación y la revisión del precio se encuentra en el marco de la política comercial de cada empresario, buscando la mejor forma de organizar su negocio y la competencia frente a otros empresarios, tratando de ofrecer mejores condiciones para captar y satisfacer a su clientela. El coste que supone la contratación de un seguro en condiciones (primas y coberturas) más elevadas quizás sea asumible por el incremento de operaciones que, además, en no todos los casos significará un incremento significativo de la responsabilidad (atendiendo a la mercancía efectivamente transportada).

En el caso que se resuelve en la sentencia, la cláusula en la que se basan las pretensiones de la demandante no se estipula *ad hoc* (un acuerdo negociado en forma separada, de conformidad con las circunstancias reales del contrato), sino que viene establecido de forma general (a modo de condiciones generales) para todos los clientes. El empresario puede haber hecho su propia valoración, ofreciendo condiciones rigurosas de su propia responsabilidad que signifique mejorar su posición (su oferta) frente a otros competidores; incluso, puede que las tarifas se hayan adecuado a la realidad de ese modelo (siendo uniformes para todos los cargamentos), resultando atractivas para la clientela, porque una subida de precio “menor” quizás sea atrayente cuando se garantiza (por el rigor de la responsabilidad que se asume) una mejor prestación del transporte.

2.4.3. Propuesta de interpretación (y de revisión de la doctrina del Tribunal Supremo) del artículo 61.3 LCTTM

La STS 335/2020 realiza una profunda reflexión del precepto contenido en el artículo 61.3 LCTTM, buscando su sistemática con el resto del artículo (que regula los acuerdos entre las partes para elevar el límite de la responsabilidad del porteador terrestre por encima del legalmente previsto, en forma general) y con el régimen general de la responsabilidad del porteador terrestre. Mientras que, para la interpretación de otros extremos de la responsabilidad del porteador, nuestro tribunal contaba, bien con la experiencia del Convenio CMR 1956, bien con antecedentes legales en nuestro ordenamiento (y los consiguientes estudios doctrinales), para el artículo 61.3 LCTTM ha debido hacer una reflexión completa *ex novo*.

En las páginas anteriores se ha expuesto el criterio jurisprudencial, ya fijado (aunque susceptible de revisión en el futuro, llegado el caso), sobre la interpretación

imponer sus condiciones, y pequeños o medianos transportistas.

En consecuencia, si interpretamos el art. 61.3 LCTTM a la luz de los arts. 1256 y 1258 CC y 57 CCom, y en sintonía con los otros dos párrafos del mismo precepto y con las previsiones del CMR (cuyo valor inspirador en esta materia reconoce expresamente el preámbulo de la LCTTM, como ya hemos visto), parece más adecuado considerar que el aumento de la responsabilidad -mediante la superación convencional de los límites legalmente previstos- debe ir acompañado en todo caso de un aumento del precio, a fin de no alterar la economía del contrato y no desnaturalizar el sentido de las excepciones a las limitaciones de responsabilidad» (FD 6.º, número 5).

y la aplicación del referido precepto. Por nuestra parte, hemos expuesto nuestras dudas acerca de algunos de los extremos del pronunciamiento, que quizás pudieran servir para plantear una revisión de esta primera “doctrina” jurisprudencial. Consideramos, sin embargo, que (al margen de las dudas apuntadas) el Alto Tribunal no ha cerrado todos los extremos que requiere la correcta comprensión del artículo 61.3 LCTTM. En efecto, al menos, falta la *ratio* del precepto. Esto es, el fundamento o la justificación de la necesidad de un “tercer supuesto” (sin “antecedentes” en la normativa que “se incorpora”; sin mención en la rúbrica del artículo; con requisitos de forma tan diversos de los anteriores; entre otros extremos) de modificación del régimen de la limitación de la responsabilidad del porteador. No se conocen exigencia de la práctica ni ensayos del modelo. Y, si se considera que basta con la voluntad del “legislador” de incorporarlo a la Ley, siendo legítimo el procedimiento, queda por determinar su ámbito de aplicación preciso, en relación con el *quantum* hasta el que puede extenderse.

zQueda por resolver cuál sería el importe máximo que las partes pudieran pactar por aplicación del artículo 61.3 LCTTM y las “fórmulas” o criterios objetivos para su estimación; todo ello, so pena de desvirtuar el régimen de responsabilidad de la LCTTM. No puede ser, obviamente, ninguno de los expuestos, pues supondría una reiteración de criterios y mandatos. La fijación del máximo debe ser inicialmente libre, según el acuerdo que alcancen las partes.

Ahora bien, no tendría sentido que el importe de la indemnización que se acordara fuera inferior al que procura el artículo 61.1 LCTTM (referido al valor de la mercancía), pues para eso bastaría con declarar un valor menor del que realmente tienen la mercancía (recuérdese que, en la práctica, con frecuencia no suele declararse el valor de la mercancía). Para ello no haría falta un mandato específico. El “suelo natural” del artículo 61.3 LCTTM sería, entonces, el importe que se dedujera del artículo 61.1 LCTTM.

Por otra parte, el artículo 61.2 LCTTM fija el máximo del perjuicio que puede “lícitamente” (y, en todo caso, probándolo) experimentar y reclamar el destinatario de la mercancía: los daños indirectos y el lucro cesante. Ese es el importe máximo de referencia, salvo que admitiéramos que pudiera pretenderse un “enriquecimiento ilícito” o, al menos, “indebido”, que no podría fundamentarse ni en el valor de la operación (el de las mercancías) ni en el de los negocios (o expectativas) que dependieran de las mismas y de su transporte (esto es, operaciones posteriores –reventa, distribución, etc.- que se hubieran perjudicado como consecuencia de la actuación del porteador).

A priori, por tanto, el pacto previsto en el artículo 61.3 LCTTM debería establecer un nuevo límite de indemnización entre esos dos extremos.

No obstante, cabe además la posibilidad de considerar que el artículo 61.3 LCTTM contempla, en realidad, un “sistema de sanción”, a modo de cláusula penal, que permitiera superar ese importe máximo sin atender a criterios estrictamente

negociales (incardinados en la concreta operación de transporte). En este caso, sin embargo, se rompería una “constante” en los criterios anteriores: la prueba del daño efectivamente sufrido y, por ello, la “causa” para pedir el importe concreto de la indemnización. De ahí que algunos autores consideren que el límite podría fijarse por acuerdo entre las partes, pero su exigibilidad sólo se produciría hasta el importe correspondiente al daño que se pudiera probar⁹⁷. Esta postura se basaría en la remisión que hace el artículo 61.1 LCTTM al artículo 57.1 del mismo texto legal; lo que supondría la expresión de la voluntad de someter el precepto al régimen general de la responsabilidad del porteador. El problema de esta interpretación es que el artículo 61 LCTTM es, precisamente, una excepción al régimen general de la responsabilidad limitada del porteador terrestre, por lo que difícilmente cabe considerar que el “confuso” artículo 61.3 quiera a la vez, apartarse y seguir el régimen general. Surge, además, el problema de extender (consideramos que no es oportuno) una especialidad del artículo 61.1 LCTTM al resto de los supuestos regulados en el mismo precepto (números 2 y 3), cuyos postulados y fines difieren bastante entre sí.

Sobre estas bases, podrían adoptarse dos posturas en relación con límite máximo indemnizatorio que permitiera el artículo 61.3 LCTTM. 1) Si se considera que el daño resarcible debe ser probado, el mandato desenvolvería su eficacia entre el mínimo y el máximo que fijan los números 1 y 2 del artículo 61 LCTTM. Esta posición encontraría además un apoyo extra en el hecho de que el artículo 57.1 LCTTM (al que se remite, ahora sí, expresamente, el artículo 61.3 LCTTM) no contempla el retraso en la entrega de la mercancía en destino; por lo que el límite del artículo 61.2 LCTTM (daños indirectos, que pudieran ser probados) en relación con el retraso marcaría el máximo indemnizatorio. 2) Si se considera que el precepto serviría para fijar una especie de cláusula penal, se permitiría superar cualquier máximo legal (en particular, el del artículo 61.2 LCTTM), porque la finalidad sancionatoria se superpondría sobre la resarcitoria (que devendría “irrelevante” para el cálculo del importe): no habría que probar más que el daño (no su importe) y se tolerarían importes que no fueran manifiestamente desproporcionados (equidad: sometidos, por tanto, a la tutela de los tribunales, llegado el caso). Esta segunda opción parece difícil de concebir en un sistema intensamente regulado, ordenado por disposiciones administrativas y tradicionalmente ligado a las tarifas muy uniformes, por razón de su celeridad misma.

En todo caso, téngase en cuenta que el acuerdo del artículo 61.3 LCTTM podría en teoría coexistir con los otros dos, cada uno atendiendo a su propia razón de ser. En estos casos, probablemente más teóricos que reales en la práctica de los transportes, la cantidad a satisfacer por el porteador sería difícil de justificar, pues alguna se basa en datos objetivos (artículo 57 LCTTM); otras en la prueba del daño (artículo 61.1 y 61.2 LCTTM); mientras que la concurrencia de los tres supuestos

97 Vid. EMPARANZA SOBEJANO, A., «Posibilidades contractuales de aumento del límite de responsabilidad del porteador, con especial referencia al art. 61.3 LCTTM», *Op. cit.*, pág. 64; siguiendo a MARTÍNEZ SANZ, F. «Declaración de valor y de interés especial en la entrega», *Op. cit.*, pág. 729.

conllevaría añadir una cantidad estimada, sin base de cálculo alguno (ni siquiera, una gradación de las sanciones, salvo que, por ejemplo, se reclamara expresamente un porcentaje sobre la base del precio del contrato, el valor de la mercancía o cualquier otro criterio).

3. A MODO DE RECOPIACIÓN Y CONCLUSIONES

La limitación de la responsabilidad del porteador (en sus términos más clásicos) o la limitación de la indemnización (en su formulación más actual; quizás, innecesaria) es una “institución” básica en el Derecho de los transportes, cuyo origen se encuentra en el Derecho (del transporte) marítimo. La oportunidad de su mantenimiento actual no parece cuestionarse, aunque sí deben revisarse sus fundamentos a la luz de la nueva realidad (técnica, legislativa y, sobre todo, comercial) del siglo XXI. Parece que algunos de los fundamentos que justificaban esta figura en el siglo XIX no se encuentran presentes, al menos con la misma intensidad, en los momentos actuales o al menos requieren de alguna aclaración complementaria. Un ejemplo, por todos, sería el riesgo propio de la navegación a vela, que si bien conformó el régimen (la navegación misma) hasta finales del s. XIX, no es significativa en la actualidad; también, las cuestiones técnicas –por ejemplo, el uso del contenedor para la protección y la manipulación de la mercancía– reclaman una perspectiva corregida; por último, la evolución del seguro reclama igualmente una revisión de esos fundamentos antiguos. Ideas que son trasplantables, *mutatis mutandis*, al transporte terrestre. Quizá, parte de las dudas que suscita este privilegiado régimen de responsabilidad del porteador puedan superarse si se impulsa esa reflexión. En la actualidad, parece mayoritaria (en la doctrina, la jurisprudencia y los profesionales) la posición acerca de la necesidad de la limitación de la responsabilidad del empresario de los transportes, sea cual sea el medio (marítimo, terrestre, aéreo o multimodal) en el que se realiza y sea cual sea el “objeto” del transporte (mercancías, en este trabajo; pero igualmente personas y equipajes). Todos los textos legales, nacionales e internacionales, así como el Derecho comparado, acogen esta figura con notable coincidencia, derivada de los convenios internacionales. Precisamente, a la luz de estas consideraciones, la reforma que ha supuesto la LCTTM en esta materia acoge (como en el resto de su articulado) la experiencia del Convenio CMR 1956. Sin embargo, recuérdese que el mandato del artículo 61.3 LCTTM no encuentra precedente en ninguno de esos textos previos.

Los fundamentos de la limitación de la responsabilidad del porteador se encuentran esencialmente en las necesidades del propio comercio, que requiere un transporte (base del comercio, el aprovisionamiento y la distribución) eficaz a un precio asequible, suficientemente uniforme en su perspectiva internacional. Ese objetivo no es alcanzable por sí solo, sino que requiere el compromiso de las comunidades de riesgo de porteadores y de cargadores/destinatarios; la contribución del seguro (de

responsabilidad civil y mercancías, respectivamente) permite repartir el riesgo (los costes) de los daños que sufra la mercancía entre los interesados, contribuyendo decisivamente al mantenimiento del sistema actual del transporte. El equilibrio parece suficientemente sólido en la actualidad, lo que ha liberado a la institución de la limitación de la responsabilidad del porteador, en buena medida, de debates sobre su mantenimiento.

La LCTTM ha revisado e incorporado a la normativa del transporte nacional (entre otras) las novedades más relevantes en materia de limitación de responsabilidad derivadas de la experiencia internacional (el CMR de 1956). En el ámbito de nuestro estudio, responde a esta decisión los mandatos del artículo 61.1 (declaración del valor de la mercancía) y 61.2 (declaración de un interés especial en la entrega de la mercancía). Superando el código del siglo XIX y las leyes administrativas, la LCTTM contienen un régimen revisado y actual de la responsabilidad del porteador terrestre (artículo 57 y siguientes LCTTM) correctamente alineado con la protección de los intereses del destinatario (o el cargador, en su caso). Curiosamente, nuestra ley se ha alejado del modo de cálculo del correspondiente importe, recurriendo a un índice de referencia (el IPREM) desconocido en el tráfico internacional (frente al Derecho Especial de Giro) y el nacional (quizás hubiera sido más fácil apostar por el euro, en cualquier forma –cantidad fija o porcentual- corregido por el IPC).

Por otra parte, el mandato del artículo 61.3 LCTTM es una “adición” al sistema de limitación de responsabilidad del porteador terrestre que carece de “antecedentes” en el CMR 1956. No se ha expuesto justificación suficiente sobre su oportunidad y *ratio*. Por ello, su interpretación suscita dudas, a la espera de una posición jurisprudencial consolidada que contribuya a precisar su mandato. La STS 335/2020 ha sido la primera que se ha dictado específicamente sobre esta materia, fijando las claves de su interpretación. Reafirmando una vez más la oportunidad de la figura de la limitación de la responsabilidad, y situando el artículo 61.3 LCTTM en el centro de esos fundamentos y coordinándolo con el resto del sistema (en particular, con los artículos 61.1 y 61.2 LCTTM, ya analizado en otras sentencias y conocidos por la práctica profesional), la sentencia fija los extremos más relevantes del mandato del precepto. Así, el citado artículo permite que un acuerdo entre las partes, cuya validez no exige su constancia en la carta de porte, pueda elevar el límite legal de la responsabilidad del porteador (más allá del artículo 57 y concordantes LCTTM y de las especialidades de los números 1 y 2 del artículo 61 LCTTM) contra (aparentemente) el pago de un “sobrepago”. La voluntad de las partes desplaza el mandato legal, para aumentar la responsabilidad del porteador en beneficio de los intereses del destinatario/cargador.

Si la sentencia ofrece la ventaja de aclarar el sentido de un precepto que podría suscitar debate doctrinal, creemos que no resuelve todos los extremos del artículo 61.3 LCTTM y que, además, asume ciertos postulados que pueden ser revisables. Por ello, la sentencia merece una valoración crítica. En este sentido, la revisión de los fundamentos de la limitación de la responsabilidad de porteador terrestre debe

reconducirse al interés del comercio, al interés de los empresarios y a la cobertura que proporciona el seguro. Igualmente, hemos manifestado dudas sobre la necesidad, en todo caso y como exigencia legal, del “sobreprecio” del transporte. Todo ello, porque que la sentencia no permite fijar los límites económicos de la “revisión” (incremento) de la responsabilidad legal de la LCTTM; esto es, si por esta vía se puede superar el límite de los daños directos e, incluso, los indirectos (artículo 61.1 y 61.2 LCTTM).

En definitiva, la doctrina jurisprudencial no resuelve satisfactoriamente el problema de la ubicación precisa del artículo 61.3 LCTT en el sistema de la limitación de la responsabilidad del porteador terrestre. Por ello, carecemos de criterios claros sobre el límite (si es que existe) hasta el cual las partes podrían pactar un incremento de los límites legalmente previstos, incluso los “negociados”. Al respecto, pueden mantenerse dos posiciones. La primera, la más respetuosa con el sistema global de la limitación de la responsabilidad, supone asumir que los daños directos e indirectos que puedan probarse suponen los límites propios que las partes pueden negociar (y, con ello, elevar la responsabilidad legal del portador). Se evitarían así situaciones cercanas al enriquecimiento injusto y se parte de unos límites que toman como referencia el propio mandato legal. La segunda, considerar que el artículo 61.3 LCTTM legitima la negociación de una especie de “cláusula penal” que sancione el cumplimiento defectuoso (por ejemplo, en caso de retraso) o el incumplimiento (que ocasione daños extraordinarios al destinatario de la mercancía) del porteador. Siendo en este caso el límite indemnizatorio el que se considere legítimo en cada operación. Lo que supone, al mismo tiempo, considerar que el recurso a esta posibilidad legal sería excepcional en la práctica, tanto como el contrato en el que las partes pudieran pactarlo expresamente y se justificara esta especialidad.

4. BIBLIOGRAFÍA

- ARROYO MARTÍNEZ, I., *Curso de Derecho marítimo (Ley 14/2014, de Navegación Marítima)*, Civitas-Thomson Reuters, Cizur Menor, 3.^a ed., 2015.
- ARROYO MARTÍNEZ, I., *Relación entre póliza de fletamento y conocimiento de embarque: la cláusula de incorporación*, La Editorial Vizcaína, Bilbao, 1977.
- BROSETA PONT, M., MARTÍNEZ SANZ, F., *Manual de Derecho Mercantil. Volumen II. Contratos mercantiles. Derecho de los títulos-valores. Derecho concursal.*, Tecnos, Madrid 19.^a ed., 2012.
- CLAVERO TERNERO, M. F., «El transporte internacional de mercancías por carretera: la interpretación del Convenio CMR por el Tribunal Supremo», en *Derecho Uniforme del transporte internacional. Cuestiones de actualidad* (coord. Madrid Parra A.), Madrid, McGraw-Hill Interamericana, 1.^a ed., 1998.
- DÍAZ MORENO, A., «El contrato de transporte terrestre nacional», en *Derecho*

Mercantil. Vol. 8.º Transportes mercantiles, (coords. Jiménez Sánchez, G. J. y Díaz Moreno, A.), Madrid, Marcial Pons, 15.ª ed., 2013.

DÍAZ MORENO, A., «Sentencia del Tribunal Supremo 99/2020: limitación legal de la responsabilidad del porteador terrestre y excepciones convencionales (art. 61 LCTTM)», <https://www.ga-p.com/wp-content/uploads/2020/03/STS-99-2020-limitaci%C3%B3n-legal-de-la-responsabilidad-1.pdf>.

EMPARANZA SOBEJANO, A., «Posibilidades contractuales de aumento del límite de responsabilidad del porteador, con especial referencia al art. 61.3 LCTTM», *Revista de derecho del transporte: Terrestre, marítimo, aéreo y multimodal*, n.º 25, 2020.

GARCÍA-PITA Y LASTRES, J. L., *La limitación de la responsabilidad civil del naviero (análisis sistemático del derecho comparado y perspectivas de reforma del derecho español)*, Servicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco, Bilbao, 1996.

GÓRRIZ LÓPEZ, C., *La responsabilidad en el contrato de transporte de mercancías (carretera, ferrocarril, marítimo, aéreo y multimodal)*, Studia Albornotiana, vol. LXXVII, Bolonia, 2001.

MARTÍN CASTRO, M. P., «La limitación de la responsabilidad del porteador terrestre de mercancías», *Derecho de los negocios*, año n.º 9, n.º 97, 1998.

MARTÍN CASTRO, M. P., «Aproximación al estudio de la nueva disciplina del retraso consagra en la ley de navegación marítima», en *Cuestiones actuales de Derecho Mercantil: la reforma europea del derecho de sociedades y del Derecho concursal* (coord. Puy Fernández, M.G.), Madrid, Marcial Pons, 1ª ed., 2018.

MARTÍNEZ SANZ, F., «Declaración de valor y de interés especial en la entrega» en *Comentarios a la Ley de Transporte Terrestre*, (Dir. Duque Domínguez J.F., y Martínez Sanz F., coords. Emparanza Sobejano A. y Petit Lavall M.V.), Cizur Menor, Thomson Reuters, 1.ª ed., 2010.

OLIVENCIA, M., «La autonomía del Derecho mercantil. La Constitución y el Derecho mercantil. Ensayo de un concepto del Derecho mercantil», en *Derecho Mercantil. Vol. 1.º Concept y fuentes del Derecho mercantil. La empresa y el empresario. El empresario individual* (coords. Jiménez Sánchez, G. J. y Díaz Moreno, A.), Madrid, Marcial Pons, 15.ª ed., 2013.

PADILLA GONZÁLEZ, R., PENDÓN MELÉNDEZ, M. A., «El contrato de transporte de mercancías en régimen de conocimiento de embarque», en *Derecho Mercantil. Vol. 8.º Transportes mercantiles*, (coords. Jiménez Sánchez, G. J. y Díaz Moreno, A.), Madrid, Marcial Pons, 15.ª ed., 2013.

PADILLA GONZÁLEZ, R., PENDÓN MELÉNDEZ, M. A. y CLAVERO TERNERO, M. F., «El contrato de transporte», en *Derecho Mercantil. Vol. 8.º Transportes mercantiles*, (coords. Jiménez Sánchez, G. J. y Díaz Moreno, A.), Madrid, Marcial Pons, 15.ª ed., 2013.

- PEINADO GARCÍA, J. I., «Lección 36. El contrato de transporte terrestre» en *Lecciones de Derecho Mercantil. Volumen II* (dirs. MENÉNDEZ, A., ROJO, A.), Cizur Menor, Civitas-Thomson Reuters, 18.^a ed., 2020.
- PENDÓN MELÉNDEZ, M. A., ROMERO MATUTE, B., «Los seguros marítimos y aéreos», en *Derecho Mercantil. Vol. 9.º. Los contratos de seguro*, (coords. Jiménez Sánchez, G. J. y Díaz Moreno, A.), Madrid, Marcial Pons, 15.^a ed., 2013.
- PENDÓN MELÉNDEZ, M. A., «La carta de porte y la representación de las mercancías transportadas», en *El transporte terrestre nacional e internacional, Cuadernos de Derecho Judicial*, 1997.
- PENDÓN MELÉNDEZ, M. A., *La compraventa CIF*, Civitas, Cizur Menor, 2011.
- PETIT LAVALL, M. V., «Límites de la indemnización», en *Comentarios a la Ley de Transporte Terrestre*, Cizur Menor, Thomson Reuters, 1.^a ed., 2010.
- SÁNCHEZ CALERO, F., SÁNCHEZ-CALERO GUILARTE, J., *Principios de derecho mercantil. Tomo II.*, Aranzadi-Thomson Reuters, Cizur menor, 2019
- SÁNCHEZ-GAMBORINO, F. J., *El contrato de transporte internacional. CMR*, Tecnos, Madrid, 1996.