

Sentencia del Tribunal Supremo 99/2020: limitación legal de la responsabilidad del porteador terrestre y excepciones convencionales (art. 61 LCTTM)

Alberto Díaz Moreno

Catedrático de Derecho Mercantil de la Universidad de Sevilla

Consejero académico de Gómez-Acebo & Pombo

En la Sentencia 99/2020, de 12 de febrero, el Tribunal Supremo analiza los límites de la responsabilidad del porteador terrestre en caso de pérdida, averías o retraso y, en especial, las posibles excepciones convencionales de tales limitaciones, recogidas en el artículo 61 de la Ley del Contrato de Transporte Terrestre de Mercancías (LCTTM).

1. Antecedentes

La sociedad Geol (cargador) contrató con Megabiaga, S. L. (porteador), el transporte por carretera de unos aerogeneradores. En el contrato se incluyó una cláusula quinta según la cual la compañía transportista sería «responsable de todas las pérdidas o daños que se produ[jeran] en los bienes entregados por Geol para su transporte por Megabiaga». Durante el desplazamiento de la carga y debido a la velocidad excesiva, ocurrió un accidente que provocó la destrucción de aquélla. La compañía aseguradora de los daños en la mercancía (RSA) indemnizó a Geol con 698 847 euros y, subrogándose en sus derechos (art. 43 LCS), reclamó judicialmente dicha suma del porteador y del asegurador de la responsabilidad civil del cargador (Reale). Las compañías aseguradoras llegaron durante el desarrollo del pleito a un acuerdo por el que Reale abonó a RSA una parte del importe de los daños producidos (300 000 euros); en consecuencia, la demanda siguió tramitándose contra Megabiaga, S. L., por el resto del importe reclamado. La Audiencia Provincial, estimando el recurso de apelación interpuesto por RSA,

Advertencia legal: Este análisis sólo contiene información general y no se refiere a un supuesto en particular. Su contenido no se puede considerar en ningún caso recomendación o asesoramiento legal sobre cuestión alguna.

N. de la C.: En las citas literales se ha rectificado en lo posible —sin afectar al sentido— la grafía de ciertos elementos (acentos, mayúsculas, símbolos, abreviaturas, cursivas...) para adecuarlos a las normas tipográficas utilizadas en el resto del texto.

condenó al porteador a abonar a la demandante 398 847 euros. Por lo que ahora interesa debe destacarse que la Audiencia entendió que, a la vista de lo pactado expresamente por las partes en el contrato de transporte al amparo de lo previsto en los artículos 46.2 y 61.3 de la Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del Contrato de Transporte Terrestre de Mercancías (cl. 5.ª), no operaba en favor del transportista ningún límite a su responsabilidad.

La compañía porteadora interpuso un recurso de casación en el que alegaba, en sustancia, que la sentencia de segunda instancia había interpretado incorrectamente la estipulación contractual (ya mencionada) por la que Megabiaga, S. L., parecía asumir responsabilidad ilimitada por los daños en la carga. El recurso fue estimado por el Pleno de la Sala de lo Civil del Tribunal Supremo en su Sentencia de 12 de febrero del 2020 (ECLI:ES:TS:2020:335). En dicha resolución se consideró inválido dicho pacto por no ajustarse a lo prescrito en el artículo 61.3 de la Ley del Contrato de Transporte Terrestre de Mercancías y se estimó, en consecuencia, que habían de aplicarse los límites previstos en el artículo 57 de dicha ley, con lo que se redujo la cantidad a abonar por la sociedad porteadora a la suma de 125 499,52 euros.

La sentencia reseñada desarrolla una cuidada argumentación en la que se enfrenta con cuestiones muy relevantes relativas al régimen de responsabilidad del porteador terrestre, a los límites de dicha responsabilidad y a las excepciones admisibles de tales límites (dedicando especial atención al análisis del contenido del artículo 61 LCTTM). En síntesis, el razonamiento del Tribunal Supremo giró en torno a las ideas que seguidamente se exponen acompañadas de algunas reflexiones complementarias.

2. Doctrina de la Sentencia del Tribunal Supremo de 12 de febrero del 2019

2.1. Limitaciones de la responsabilidad del porteador

Explica el Tribunal Supremo que, frecuentemente, las disciplinas (nacionales e internacionales) de los diferentes modos de transporte de mercancías (terrestre —ferroviario o rodado—, marítimo, aéreo) limitan la suma máxima que deberá abonar el transportista en concepto de indemnización en caso de daño o pérdida de la mercancía transportada (por lo general tomando como referencia el peso de la carga) y, usualmente, también la que ha de satisfacerse en caso de retraso.

Desde luego el establecimiento de estos límites implica excepcionar el principio general de nuestro derecho de obligaciones según el cual el deudor incumplidor debe indemnizar íntegramente el daño causado (arts. 1106 y 1107 CC). No sólo porque se limite el *quantum* de la deuda resarcitoria, sino también —aunque, en razón del objeto de la litis, el Tribunal Supremo no se ocupa detenidamente de ello— porque, por lo general, las diferentes disciplinas del contrato de transporte circunscriben daños indemnizables en caso de pérdida o avería a los directamente producidos sobre las mercancías transportadas (arts. 52 y 53 LCTTM). Ello supone, en el caso concreto del transporte terrestre de

mercancías nacional, que el importe de la indemnización no será superior —en el caso de pérdida— al valor de las mercancías no entregadas o —en el caso de averías— a la disminución del valor de la carga (y ello con independencia de que dicho importe quede por debajo de los límites legales del artículo 57 LCTTM, que sólo entran en juego cuando el importe del daño o de la avería resulta superior). A estos efectos el valor de las mercancías se determinará, como es sabido, de conformidad con el artículo 55 de la Ley del Contrato de Transporte Terrestre de Mercancías.

2.2. *Ratio de régimen limitativo de la responsabilidad del porteador*

Este régimen excepcional se justifica por la necesidad de alcanzar un equilibrio entre los intereses de los cargadores (ser resarcidos en caso de incumplimiento) y de los porteadores (que deben poder calibrar de antemano el riesgo económico que asumen en caso de pérdidas o daños, lo que sería imposible —dadas las inabarcables potenciales implicaciones económicas de estas incidencias— si tuvieran que indemnizar todo el daño emergente y todo el lucro cesante o, incluso, si tuvieran que indemnizar por el valor real de la carga sin contar con límite cuantitativo alguno). Más aún: desde la perspectiva del interés general, se trata de hacer viable, en términos de costes y precios contenidos, la actividad económica del transporte. En este contexto, el Tribunal Supremo llama la atención, en especial, sobre la íntima vinculación de los transportes con la actividad aseguradora al señalar que con la limitación de responsabilidad del porteador se facilita la valoración del riesgo que éste corre y, con ello, el cálculo de la prima de los seguros de responsabilidad civil, lo que debe redundar en una reducción de costes trasladable —en un entorno competitivo— a los cargadores en forma de reducción de precios.

2.3. *Aplicación de los límites legales al quantum de la deuda resarcitoria*

El Tribunal Supremo se ocupa de recordar que, *stricto sensu*, los límites cuantitativos impuestos en el artículo 57 de la Ley del Contrato de Transporte Terrestre de Mercancías constituyen limitaciones de la deuda indemnizatoria. Por ello, para que se apliquen tales límites, el porteador debe haber sido declarado previamente responsable por pérdida (total o parcial), averías o retraso (recuérdese que el porteador responderá del incumplimiento de otras obligaciones derivadas del contrato de transporte de acuerdo con las reglas generales de la responsabilidad contractual —art. 47.2 LCTTM—). Sólo una vez declarada la responsabilidad se procederá a valorar el daño sufrido por las mercancías (en caso de pérdida o averías: arts. 52, 53, 55) o los perjuicios ocasionados (en caso de retraso: art. 56). Y, por último, se establecerá la condena a indemnizar en una cantidad que, o bien coincidirá con el importe de los referidos daños o perjuicios, si tal importe es inferior a la suma resultante de aplicar los límites impuestos por la legislación nacional o internacional aplicable —en el caso de la Ley del Contrato de Transporte Terrestre de Mercancías, los previstos en su artículo 57—, o bien coincidirá precisamente con esta última suma si el montante de los daños la supera.

2.4. Imperatividad del régimen de responsabilidad del porteador y excepciones

La Ley del Contrato de Transporte Terrestre de Mercancías, en su artículo 46.1, establece que la regulación de la responsabilidad del porteador es de carácter imperativo y dispone expresamente que serán ineficaces las cláusulas contractuales que pretendan reducir o aminorar dicha responsabilidad. No obstante, en el artículo 61 se recogen tres supuestos excepcionales en los cuales, en virtud de la libertad de pactos, resulta posible acordar límites indemnizatorios superiores a los que derivan de la aplicación de los artículos 52 a 58 de la misma ley (el Tribunal Supremo no hace referencia —porque no tenía transcendencia alguna en relación con el caso— al artículo 62, que prevé otra excepción —obviamente, de sentido y naturaleza bien diferentes— de esta limitación legal).

En concreto, el referido artículo 61 permite en sus dos primeros apartados que se alcancen dos tipos de pactos que dan lugar a excepciones del régimen general: las denominadas *declaraciones de valor* y las llamadas *declaraciones de interés* (o *de interés especial en la entrega*). Según el Tribunal Supremo, estos acuerdos tienen naturaleza cartular, por lo que —para su eficacia— deberán recogerse necesariamente en la carta de porte (lo que no aclara la sentencia comentada es qué sucede cuando el contrato —que no es formal, sino consensual: art. 13.1 LCTTM— no se documenta mediante una carta de porte). Por su parte, el tercer apartado del citado precepto recoge la facultad de concluir un pacto extracartular (en tanto en cuanto no tiene que figurar en la carta de porte) por el que las partes acuerden aumentar los límites indemnizatorios previstos en el artículo 57.1 de la ley comentada (teniendo derecho el porteador a un suplemento del precio del transporte).

2.5. Declaraciones de valor de las mercancías y de interés especial en la entrega

- 2.5.1. La Sentencia del Tribunal Supremo de 12 de febrero del 2020 señala que la declaración de valor (art. 61.1 LCTTM) consiste en atribuir en el contrato a las mercancías un determinado valor que queda configurado como límite indemnizatorio en sustitución del fijado legalmente (siempre que aquel valor sea superior a este límite). Debe observarse que la declaración de valor actúa únicamente como tope resarcitorio (no se trata de una determinación convencional previa y vinculante del valor de las mercancías), por lo que resultan aplicables los artículos 52 y 53 de la Ley del Contrato de Transporte Terrestre de Mercancías. Además, la ley exige que se pacte un sobreprecio para el transporte que compense el mayor riesgo asumido por el porteador.

El Tribunal Supremo explica que, desde el punto de vista práctico, la declaración de valor encuentra especial sentido cuando el valor declarado se hace coincidir con el valor real de las mercancías y que resulta particularmente apropiada si el valor de los efectos transportados es muy alto en relación con su peso (lo que sucede frecuentemente, por ejemplo, con los productos manufacturados). Y ello porque en

estos casos el interés del cargador quedaría lejos de ser satisfecho con la indemnización calculada de conformidad con los límites del artículo 57 de la Ley del Contrato de Transporte Terrestre de Mercancías.

Desde el punto de vista formal, el Tribunal Supremo interpreta —como ya hemos apuntado— que la eficacia de la declaración de valor queda supeditada a que se haya incorporado a la carta de porte (arts. 61.1 y art. 10.1m LCTTM; *cfr.* STS de 20 de junio de 1989).

- 2.5.2. La declaración de interés especial en la entrega (art. 61.2 LCTTM) permite —según apunta el Tribunal Supremo— modificar convencionalmente el proceso de cuantificación de la suma indemnizatoria que ha de satisfacer el porteador. Mediante este pacto se añade a la indemnización ordinaria (que cubre los daños directos causados a la mercancía) el resarcimiento de otros perjuicios sufridos en caso de pérdida o avería hasta el límite, precisamente, del importe o montante del interés especial declarado (permite, por ejemplo, exigir indemnización por el lucro cesante y todo tipo de daños indirectos). Y, en el caso de retraso —en el que por principio son indemnizables todos los perjuicios causados: art. 56 LCTTM—, podrá superarse el límite máximo de la indemnización fijado en el artículo 57.2 de la ley mencionada. El sentido de esta previsión contractual se evidencia al considerar que el perjuicio derivado de los daños en la mercancía puede perfectamente ser superior al valor de aquélla. Por lo demás, ha de subrayarse que la parte interesada en la carga deberá probar la existencia y cuantía de esos otros perjuicios (que sólo serán indemnizados, cualquiera que sea su magnitud, hasta el importe del interés especial declarado en la carta de porte).

Explica el Tribunal Supremo que la declaración de interés tiene una finalidad distinta de la declaración de valor, ya que permite incrementar el alcance de los perjuicios que van a ser resarcidos, aunque exige los mismos requisitos que ésta (mención en la carta de porte y pago del sobreprecio).

2.6. El pacto regulado en el artículo 61.3 LCTTM

El artículo 61.3 de la Ley del Contrato de Transporte Terrestre de Mercancías dispone que, sin perjuicio de lo dispuesto en los dos primeros apartados del precepto (a los que ya nos hemos referido *supra*, en el apartado 2.5), cargador y porteador podrán acordar el aumento del límite de indemnización previsto en el artículo 57.1 de dicha ley.

Se hace referencia así a un pacto que, al contrario de lo que sucede con la declaración de valor y de interés especial, no encuentra precedente en el Convenio relativo al Contrato de Transporte Internacional de Mercancías por Carretera (CMR), el cual, en términos generales, ha inspirado fuertemente la regulación española (lo que, como apunta la sentencia reseñada, no facilita la inteligencia de la norma legal).

En cuanto a su forma, el Tribunal Supremo entiende que el acuerdo al que ahora nos referimos será válido aunque no conste formalmente en la carta de porte; así se desprendería de los artículos 61 y 10.1m de la ley citada, que vinculan la carta de porte con la declaración de valor y con la declaración de interés especial, pero no con el pacto de aumento del límite de la indemnización (sin que la expresión «sin perjuicio de lo dispuesto en los apartados anteriores» que encabeza el apartado 3 del artículo 61 signifique que el pacto al que se refiere tenga que constar en la carta de porte, sino, antes bien, que el pacto sobre el aumento del límite de indemnización y las declaraciones de valor y de interés especial en la entrega no son excluyentes entre sí —aunque desde el punto de vista práctico quizás no tenga especial sentido que se acumulen este pacto y la declaración de valor, dado que vienen a servir al mismo interés—).

La Sentencia del Tribunal Supremo de 12 de febrero del 2020 indica que el pacto al que hace referencia el artículo 61.3 de la Ley del Contrato de Transporte Terrestre de Mercancías puede «surtir efecto para pérdidas, averías y retrasos». Por tanto, siguiendo fielmente esta afirmación, la vigencia del acuerdo impedirá la entrada en juego de los límites indemnizatorios impuestos, para los dos primeros casos, en el artículo 57.1 y, para la hipótesis de demora, en el artículo 57.2, ambos de dicha ley. Obsérvese, con todo, que, literalmente, la ley sólo admite que se aumente el límite indemnizatorio previsto para el caso de pérdida o avería (art. 57.1), sin mencionar el aplicable en caso de retraso (art. 57.2). De cualquier forma —y por supuesto— nada de lo anterior exime al acreedor del transporte de la carga de probar el daño concreto causado, dado que el límite de indemnización acordado no constituye una tasación anticipada de éste.

Los límites legales quedarán, por tanto, sustituidos por el pactado al amparo del artículo 61.3 de la ley. Esta idea es de gran relevancia. En efecto, el Tribunal Supremo se ocupa de precisar que el citado precepto se contrae a autorizar un aumento del límite indemnizatorio sin permitir su supresión o eliminación. O, dicho en otros términos, no resulta posible pactar, al amparo del artículo 61.3, una responsabilidad ilimitada del transportista. En palabras del alto tribunal: «[L]o que no cabe es pactar una responsabilidad ilimitada del transportista, sino que deberá ser un aumento cuantificado, que dará derecho al sobreprecio».

Por tanto, el incremento del límite indemnizatorio deberá ser determinado. Y, según establece la ley, dará derecho al porteador a reclamar un suplemento del porte que convendrán las partes. A este respecto, la sentencia reseñada estima que el aumento de la responsabilidad —mediante la superación convencional de los límites legalmente previstos— debe ir acompañado en todo caso de un incremento del precio para evitar así la alteración del equilibrio económico del contrato y la desnaturalización del sentido de las excepciones de las limitaciones de responsabilidad, las cuales implican la asunción de un mayor riesgo por parte del transportista. El «sobreprecio» se erige así en requisito de validez del propio pacto y no en una suma que el porteador pueda simplemente exigir en cumplimiento de lo acordado. Quizás no sean del todo ajenas a esta consideración (algún apunte hay en la sentencia en esta línea) las peculiaridades del mercado español de los transportes terrestres, en el que los porteadores son frecuentemente pequeños o

medianos empresarios (dada la «atomización» del sector) que no siempre están en condiciones de negociar en pie de igualdad con los grandes cargadores.

En suma: «Para que la cláusula que refleje el pacto previsto en el artículo 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». Ello no impide —aclara el Tribunal Supremo— que se convenga que el porteador deba contratar un seguro para quedar cubierto ante esta contingencia (teniendo en cuenta que, indudablemente, el aumento del riesgo comportará una elevación en el importe de la prima y, en definitiva, de los costes de explotación del transportista).