

Cámara

Sevilla

Nº 59

Cámara Oficial de Comercio, Industria, Servicios y Navegación

junio 2016



**LA CÁMARA DE COMERCIO CELEBRA
LA NOCHE DE LA ECONOMÍA Y LAS
EMPRESAS 2016**

La limitación de responsabilidad de los transportistas de mercancías por carretera a debate



Pablo Martínez-Gijón Machuca
Catedrático Acreditado de Derecho Mercantil de la
Universidad de Sevilla
Consejero de MONTERO|ARAMBURU, S.L.P.
(Sevilla, Madrid, Huelva, Córdoba y Canarias)

La sentencia del Tribunal Supremo de 9 de julio de 2015 aborda la complejísima interpretación del artículo 62 de la Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del Contrato de Transporte Terrestre de Mercancías (LCTTM), que tiene por objeto regular los supuestos en los que no se aplican los límites de la responsabilidad del porteador. La referida resolución no pasará desapercibida en la ya abundante jurisprudencia sobre la responsabilidad del transportista en el contrato de transporte terrestre de mercancías por carretera, pues podría suponer un cambio sustancial en la forma de interpretar el conjunto del sistema de la responsabilidad del porteador.

La LCTTM ha diseñado un régimen de responsabilidad cuasi objetiva del porteador, en el que, para compensar los riesgos a los que está sometido el desarrollo de dicha actividad profesional, se establecen limitaciones a las indemnizaciones exigibles a los transportistas. El artículo 62 LCTTM dispone que no son aplicables los límites cuantitativos a la indemnización que haya de pagar el porteador, por razón de los daños o perjuicios sufridos por las mercancías transportadas (causados por el propio transportista o por sus auxiliares, dependientes o independientes), en dos supuestos: por un lado, cuando hayan sido provocados por una actuación dolosa, es decir, con la intención de producir un resultado antijurídico o un daño injusto (dolo directo); y, por otro, cuando tengan su origen en “una infracción consciente y voluntaria del deber jurídico asumido, que produzca daños que, sin ser directamente queridos, sean consecuencia necesaria de la acción” (dolo eventual).

La jurisprudencia del TS se ha hecho eco de la dificultad que existe para fijar las fronteras entre los distintos grados de negligencia. También la doctrina civil (y la penal) sostiene que, si resulta complejo establecer

una noción de dolo claramente separada de la de culpa (conceptuada en el artículo 1.104 del Código Civil, a diferencia del dolo civil cuya noción no se precisa en el Derecho común), todavía más difícil es distinguir dolo y culpa grave y, especialmente, dolo eventual y culpa grave. En aras de procurar algo de claridad al respecto, el TS ha sostenido que no procede circunscribir el ámbito del dolo civil al de la malicia o intención, por lo que, rehuyendo la asimilación al dolo penal, entiende que no solo comprende los daños producidos con intención de dañar o perjudicar, sino que basta, en sintonía con el concepto de mala fe, infringir de modo voluntario el deber jurídico, es decir, con la conciencia de que con la conducta observada se realiza un acto antijurídico, haciendo lo que no debe hacerse.

El dolo eventual amplía considerablemente las conductas del transportista que se podrían calificar como dolosas (porque son más fáciles de probar que las conductas calificadas como dolo directo) y que, por consiguiente, impedirían la aplicación de los límites de la responsabilidad del porteador. Ello se deduce del planteamiento en torno al que gira la doctrina del TS en la sentencia de 9 de julio de 2015, puesto que se afirma rotundamente que deben entenderse dolosamente queridos los resultados que, sin ser intencionadamente perseguidos, aparezcan como consecuencia necesaria de la acción. Consiguientemente, en los supuestos de dolo eventual no es necesario acreditar la intención del actor de provocar un daño, lo que, como es sabido, es difícil de probar. Por el contrario, bastará con acreditar, de una parte, la infracción consciente y voluntaria de un deber jurídico (directamente vinculada con la diligencia exigible a quien realiza la acción; en este caso, de carácter profesional, pues se trata de la exigible al transportista) y, de otra, la relación de causalidad entre los daños producidos y la conducta del porteador.

En otros términos, el incumplimiento doloso de las obligaciones del transportista exigirá probar que éste era consciente de que estaba ejecutando sus obligaciones de forma negligente y, no obstante, no le puso remedio; el porteador conoce que, si ejecuta la prestación de una concreta forma, es altamente probable que se produzcan daños en las mercancías (pérdida o avería) o que se retrase en la entrega de las mismas. Y, a pesar de ello, no pone los medios para evitarlo. La prestación ejecutada de esa manera llevará consigo “casi” necesariamente su incumplimiento y generará, por conducta dolosa ex artículo 62 LCTTM, la responsabilidad del transportista (con la particularidad de que no pueden aplicarse los límites indemnizatorios).

El dolo eventual aumenta el número de supuestos en los que se pierden el beneficio de la limitación de la responsabilidad del transportista, comprendiendo todos aquellos casos en los que la negligencia del porteador está más próxima a la culpa que al dolo. Lo que resulta bastante criticable es el tenor del propio artículo 62 LCTTM, cuando regula el dolo eventual, porque no parece casar bien con el régimen de la responsabilidad del porteador, que es sustancialmente imperativo lo que delimita (en el sentido de restringir) la amplitud de la interpretación normativa. Paradójicamente, la propia norma ha regulado, junto al dolo directo, otro grado de negligencia que es bastante amplio en el sentido de “abrir las puertas” a muchos supuestos que, en nuestra

opinión, no estaban en la mente del legislador. No sólo es que se haya “objetivado” la significación usual del dolo; es que también, por efecto reflejo, se “objetiva” la propia responsabilidad del transportista, ya que se entienden dolosamente queridos los resultados que, sin ser intencionadamente perseguidos, aparezcan como consecuencia necesaria de la acción.

Consiguientemente, el dolo eventual produce una disfunción significativa en el sistema de responsabilidad del porteador, dado que, de una parte, se ha previsto un régimen en el que se presume la responsabilidad del transportista, cuando la mercancía sufre avería, se pierde o se entrega fuera del plazo pactado en el contrato de transporte, de modo que, para contrapesar dicho efecto, se prevén limitaciones indemnizatorias. Y, de otra, se regula una excepción a la aplicación de tales límites (la concurrencia de dolo eventual en la conducta del porteador) que, sobre la base de la interpretación que el TS realiza de la dicción del artículo 62 LCTTM, amplía sustancialmente los casos en los que los límites indemnizatorios no tendrán aplicación. Releyendo la sentencia que comentamos se tiene la impresión de que la conducta de los porteadores es más culposa que dolosa; falta ese “plus” de negligencia que creemos que sí trasluce el artículo 62 LCTTM, siempre que se interprete en relación con el conjunto de las reglas que articulan el régimen de responsabilidad del porteador.

