

El contrato de transporte internacional de mercancías por carretera

Vicente Bellido Cambrón

(IberForo-Castellón)

A) ORDEN E IMPERATIVIDAD DE LA CONVENCION C.M.R.

El Convenio de Ginebra de 19 de mayo de 1956 relativo al contrato de transporte internacional de mercancías por carretera (Convención CMR), nace por iniciativa de la Comisión económica para Europa de las Naciones Unidas. Se firmó el 19 de mayo de 1956 y entró en vigor el 2 de julio de 1961.

España se adhirió al CMR el 12 de septiembre de 1973 publicándose en el BOE de 7 de mayo de 1974.

El CMR ha sido modificado ligeramente en una única ocasión por el protocolo de 5 de julio de 1978, aunque ha habido algún intento de reforma posterior de mayor envergadura que no ha prosperado, debido a que en general ha sido bien acogido por todos los países firmantes.

Una de sus características más importantes es su imperatividad, en lo que respecta a su aplicación, lo que le diferencia de otros convenios que regulan materias relacionadas con el transporte de mercancías, como es el Convenio de Viena de 11 de abril de 1980 que regula la Compraventa Internacional de mercancías, cuya aplicación es dispositiva para las partes contratantes.

El CMR se aplica obligatoriamente a todo contrato de transporte de mercancías por carretera realizado a título oneroso por medio de vehículos, siempre que el lugar de la toma en carga de la mercancía y el lugar previsto para su entrega al destinatario, tal como están indicados en el contrato, estén situados en dos países diferentes, uno de los cuales al menos sea un país contratante, independientemente del domicilio y nacionalidad de las partes del contrato de transporte.

La naturaleza imperativa de las normas del CMR se manifiesta en un doble plano:

- Se establece la nulidad de los pactos, entre las partes contratantes, que directa o indirectamente deroguen lo establecido por el Convenio, y
- Se prohíbe que los Estados contratantes modifiquen el CMR por medio de acuerdos particulares celebrados entre ellos.

B) Problemas en la aplicación de la Convención CMR

1. CARTA DE PORTE:

La carta de porte es el documento del contrato de transporte; y a pesar de que la mayor parte de la jurisprudencia reconoce, de acuerdo con las normas generales de nuestro derecho privado (art.1244 Cc), su carácter consensual y no formal, y por tanto la posibilidad de que el contrato de transporte se concluya sin que se llegue a emitir la carta de porte, es aconsejable emitirla debido a diversas consideraciones:

- En primer lugar, la carta de porte cumple una función probatoria, respecto de la existencia del contrato de transporte, sus condiciones, la recepción de la mercancía por parte del porteador, y de las circunstancias en que dicha

recepción se ha producido, con el alcance de presunción "iuris tantum"

- La ausencia de la carta impide el ejercicio del "derecho de disposición" del remitente, regulado en el art. 12 de la Convención, por el que se permite al remitente bajo unas condiciones, solicitar al porteador que detenga el transporte, modificar el lugar previsto para la entrega, o variar el destinatario previsto.
- La ausencia de la carta impide la posibilidad de responsabilidad ilimitada del transportista.

El hecho de que la Convención CMR, en su artículo 4, deje entrever que el contrato puede concluirse y es válido aunque el consentimiento de las partes se haya expresado verbalmente, y por tanto la carta de porte no es necesaria para la conclusión, puede originar cierta problemática para las partes. Problemática que se puede ver acentuada por la iniciativa de determinados estados contratantes, como el caso de Francia, que debido a la falta de obligatoriedad de la carta de porte, exigen con carácter obligatorio un documento diferente, aunque de contenido similar, exclusivo para el transporte internacional de mercancías por carretera en dicho país.

Medida que puede perjudicar, si es secundada por otros estados contratantes, a la aplicación de la Convención CMR, es decir al derecho uniforme del transporte por carretera en el ámbito europeo.

2. DERECHO DE RETENCIÓN DEL TRANSPORTISTA

En virtud del artículo 13.2º CMR el transportista ostenta un derecho de retención de la mercancía que puede emplear con el fin de forzar al destinatario a abonar el precio del transporte. De este modo, el Convenio otorga al transportista una protección eficaz para que pueda cobrar el porte devengado por la realización del envío.

El problema puede surgir en aquellos países, como es el caso de España, en los que desde su perspectiva interna, las normas y códigos mercantiles no atribuyen al porteador el derecho de retención.

Por la vía convencional del CMR, queda patente que los transportistas internacionales pueden ejercer este derecho aunque no esté contemplado en el respectivo derecho nacional competente, pero para evitar posibles problemas, por ejemplo, la comisión de un delito de apropiación indebida por parte del transportista, la medida preventiva que se debe adoptar a mi parecer, es exponer la situación o ponerla en conocimiento de la Junta Arbitral.

3. LEGITIMACIÓN ACTIVA DEL CARGADOR Y DEL DESTINATARIO PARA EXIGIR RESPONSABILIDAD AL PORTEADOR. EL PROBLEMA DE LA DOBLE RESPONSABILIDAD DEL PORTEADOR.

El supuesto habitual es que tras la realización del transporte y la entrega de las mercancías al destinatario, éste adquiera la legitimidad activa para reclamar al porteador por los daños que la mercancía haya sufrido durante su traslado. El destinatario adquiere la legitimación activa cuando el cargador pierde el derecho de disposición de las mercancías. Por tanto cargador y destinatario no pueden, en principio, estar al mismo

tiempo legitimados activamente para reclamar al transportista.

La razón es clara, se pretende evitar que el porteador tenga que sufragar doblemente los daños causados en el transporte.

El problema puede surgir en aquellos casos en los que el cargador y el destinatario reclamen simultáneamente al porteador la indemnización por los daños sufridos en las mercancías transportadas. La situación puede tener lugar en el caso de que las mercancías no hayan llegado a destino en el plazo fijado, recayendo entonces sobre el destinatario la legitimación activa para reclamar al porteador, pero que a su vez, fuera el cargador quien tuviera interés para exigir a este último la correspondiente reclamación por incumplimiento del contrato. Esta supuesta doble legitimación activa, que ha sido reconocida en muchos tribunales europeos, entraña un grave peligro para el transportista que puede verse en la obligación de abonar por partida doble la indemnización correspondiente.

4. EL SEGURO DE TRANSPORTE Y EL SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL DEL PORTEADOR.

El contrato de transporte y el contrato de seguro se presentan, en un primer análisis, como totalmente independientes entre sí. A pesar de esta inicial disparidad de causa y función, hay un punto o momento en que ambos esquemas obligacionales, el de transporte y el de seguro, se entrelazan; es el caso de que concurran daños a las mercancías transportadas durante su desplazamiento, puesto que ambos contratos contemplan ese supuesto fáctico como desencadenante de la obligación de resarcir el daño sufrido.

El seguro de transporte, supone el aseguramiento directo del interés en las mercancías, se trata de un seguro de daños que procura la indemnización por los daños o averías que sufran las mercancías en su traslado; es el que la Ley de Contrato de Seguro de 8 de octubre de 1980 denomina "seguro de transporte terrestre" en su art. 54.

El seguro de responsabilidad civil del porteador, supone el aseguramiento de la responsabilidad en que puede incurrir el porteador en el cumplimiento de sus obligaciones como tal.

La ocurrencia de un daño en las mercancías transportadas desencadena la exigibilidad de la prestación aseguradora propia del seguro de transportes, pero sin cerrar por ello la correlativa exigibilidad de la prestación resarcitoria del porteador. Del daño experimentado por las mercancías, nacen para el titular del interés, dos pretensiones indemnizatorias, una contra el asegurador del transporte y otra contra el porteador responsable. Ambas pretensiones no son excluyentes, sino perfectamente compatibles, en la forma siguiente: el asegurador del transporte que indemniza el daño o pérdida en un primer momento, adquiere por subrogación (Art. 43 LCS) el derecho de su asegurado a la prestación resarcitoria del porteador, convirtiéndose en su nuevo titular.

Lo que esto significa, es la aparición del fenómeno del doble seguro. Para soportar un único daño existen dos contratos de seguro distintos, lo cual supone un indudable incremento del coste global de la previsión del daño. Dos contratos de seguro, suponen dos primas distintas a abonar, además del coste que supone trasladar el daño de un contrato a otro por la vía de la subrogación.

5. CONCLUSIÓN

De la aplicación de la Convención CMR, han derivado multitud de problemas, originados en gran medida por las normas internas de aquellos estados miembros que todavía no las han adecuado al CMR, al contrario de Alemania, Austria, Dinamarca, Suecia y Países Bajos que si han reformado su regulación conforme a la Convención.

A pesar de esto, la aplicación del CMR ha supuesto un paso decisivo, no sólo en lo que respecta al transporte Internacional de mercancías por carretera, sino al transporte internacional de mercancías en general, debido a su aplicación extensiva a los transportes superpuestos (que combinan el transporte por carretera con el transporte por mar, ferrocarril, vías navegables interiores o aire). Es de vital importancia por tanto, que los estados firmantes no sólo potencien su aplicación, sino que además a través de las necesarias reformas del CMR y de las leyes internas, mejoren su regulación hasta tal punto que se constituya un derecho uniforme imperativo, sin lagunas legales, que rija en todos los estados miembros, que permita una simplificación en los trámites legales y que al mismo tiempo dote de total seguridad jurídica al sector del transporte internacional de mercancías.