

**Sentencia del Tribunal Supremo (Sala de lo Civil, Sección 1.ª),  
n.º 382/2015, de 9 de julio de 2015  
[ROJ: STS 3710/2015]**

**TRANSPORTE TERRESTRE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA. MERCANCÍA FRÁGIL. RÉGIMEN DE RESPONSABILIDAD DEL  
PORTEADOR EN LA NUEVA LEY DE CONTRATO DE TRANSPORTE TERRESTRE**

**1. Antecedentes**

En el marco de un contrato de transporte terrestre por carretera, una empresa A contrata con otra B el transporte de una mercancía de Bilbao a Palamós. La mercancía es de carácter frágil y así consta mediante instrucciones impresas en inglés y alemán en las cajas junto con los símbolos internacionales que les corresponden. La empresa B, encargada del transporte, lo subcontrata con otra C, que realiza el transporte desde Bilbao hasta sus instalaciones en Cataluña y subcontrata, a su vez, con otra empresa D que realiza el trayecto final desde las instalaciones de C hasta el destinatario que se encuentra en Palamós.

La mercancía llega dañada a su destino, por lo que el cargador demanda a B, C y D ante el Juzgado de lo Mercantil de Gerona, el cual dictó sentencia desestimando la demanda e imponiendo costas a la actora, puesto que apreció falta de legitimación pasiva al no ser el demandante el dueño de la mercancía.

El cargador recurrió en apelación ante la Audiencia Provincial de Gerona, la cual estimó parcialmente el recurso al no apreciar falta de legitimación pasiva del cargador y apreciar falta de diligencia en el transportista y condenó a los demandados a pagar, de manera solidaria, una cantidad sustancialmente inferior a la que solicitaba el cargador, puesto que se apreció que el cargador no había actuado con las prevenciones necesarias para imputar dolo al porteador.

Finalmente, el cargador interpuso recurso por infracción procesal y recurso de casación que fueron admitidos y estimados por el Tribunal Supremo, anulando y dejando sin efecto las sentencias, tanto del Juzgado de lo Mercantil como de la Audiencia Provincial, y condenando solidariamente a los demandados al pago de la cantidad solicitada por el cargador.

**2. Comentario**

El fallo objeto de análisis se centra en la determinación del ámbito de la responsabilidad del transportista terrestre, tanto contractual como efectivo, a la luz de la Ley 15/2009, de 11 de noviembre, de Transporte Terrestre de Mercancías (en adelante LCTTM).

En este sentido y entrando directamente al análisis de los Fundamentos de Derecho emitidos en la Sentencia objeto del presente, coincidimos con el Alto Tribunal en observar que la parte demandante goza plenamente de legitimación activa en base a su condición de cargador, independientemente de que sea el dueño de las mercancías o no, cargador es quien contrata el transporte en nombre propio, según resulta de la interpretación literal del artículo 4.1. LCTTM.

Con respecto a la responsabilidad de B por los daños producidos a las mercancías durante su transporte, realizado de manera efectiva por C y D, es clara, en atención al artículo 6 LCTTM, el cual deja manifiestamente claro que el porteador contractual responderá frente al cargador por la realización íntegra del transporte, aun cuando no la lleve a cabo por sí mismo en todo o en parte. Sin embargo, con respecto a la responsabilidad de C y D cabría alguna matización, puesto que, si bien cumplen los tres requisitos exigibles al porteador para considerarlo efectivo: no haber participado en la celebración del contrato de transporte, haber intervenido en la ejecución del transporte de manera voluntaria y haber actuado respetando sus compromisos con el porteador contractual; el hecho de que pudieran ser demandados directamente por el destinatario de las mercancías es un aspecto que no aparece expresamente recogido en el articulado de la LCTTM, si bien es verdad que, ante los numerosos casos en los que en la actualidad los destinatarios de mercancías demandan también a los porteadores efectivos, «los tribunales, conscientes de la delicada situación en la que se encuentran los destinatarios, les reconocen legitimación activa para demandar a los porteadores efectivos aduciendo como fundamento el versátil artículo 1902 del Código Civil» [EMPARANZA SOBEJANO, Alberto. 2010: «Artículo 6. Responsabilidad de los porteadores efectivos». En Justino Duque Domínguez y Fernando Martínez Sanz (dirs.): *Comentarios a la Ley de Transporte Terrestre*. Navarra: Cizur Menor-Aranzadi, 99-112].

Constituyen hechos probados que la empresa B visitó las instalaciones de A y que conocía la delicada naturaleza de los objetos a transportar, así habiéndose acreditado que el transportista contractual conocía la naturaleza de las mercancías, no pueden los restantes transportistas ampararse en su ignorancia. Acerca del hecho de que dicho desconocimiento sobre la naturaleza frágil de la mercancía pudiera deberse a que las expresiones «instrumentos de medición sensibles», «manipular con cuidado» y «no apilar» solo estaban impresas en inglés y en alemán, no son suficientes para limitar por ello la responsabilidad de los porteadores efectivos sobre los daños producidos a la mercancía, ya que como señala la sentencia objeto de análisis «... la Audiencia estimó probado que las mercancías se transportaron con una falta evidente de diligencia [...] manipulación negligente...». Además de porque también figuraban impresos junto con las mencionadas expresiones los correspondientes signos y/o señales internacionales (como p. ej. el símbolo internacional de frágil, representado por una copa rota), admitidos como tales en las normas ISO 780 e ISO 7000 de instrucciones sobre manejo y advertencia. Así según la STS, de 18 de julio de 2008, RJ 2008/4485 «... son signos

aceptados en el ámbito de la profesión y no puede alegarse desconocimiento de la lengua inglesa por cualquier porteador medio ya que los signos utilizados permiten superar el desconocimiento del idioma...».

Se alegaron también, por parte de los demandados, otra serie de circunstancias concurrentes, tendentes a limitar la responsabilidad de los porteadores mediante la aplicación del artículo 57 LCTTM, tales como: (i) que no se declaró el valor de la mercancía por parte del cargador, hecho que resulta indiferente a la hora de calcular la indemnización una vez que se ha incurrido en dolo eventual; (ii) que se prohibió por parte del cargador a los porteadores abrir el embalaje original, hecho que resulta indiferente desde el momento en el que el porteador contractual visitó las instalaciones del cargador y conocía la naturaleza de las mercancías, además de la ausencia de reservas emitidas por los diferentes porteadores efectivos; y (iii) que no se impidió que el transporte se realizase en régimen de grupaje, hecho igualmente irrelevante, puesto que el régimen de carga fraccionada y entrega diferida no exime de responsabilidad al transportista ni en el caso que nos ocupa influye en la valoración del dolo.

Los razonamientos precedentes nos hacen inclinarnos a favor de la pérdida del beneficio de la limitación de la responsabilidad del porteador, es decir, que aprobamos la aplicación del artículo 62 LCTTM en lugar del artículo 57 LCTTM.

Llegamos, en nuestro análisis, a coincidir con el razonamiento aportado por la sentencia, puesto que, aun cuando el porteador no tuviera ninguna intención de dañar, está incumpliendo sus obligaciones contractuales, asemejando así la culpa al dolo y llegando al llamado dolo eventual, que es precisamente aquel al que hace referencia el artículo 62 LCTTM cuando equipara las consecuencias de una actuación dolosa con las de «una infracción consciente y voluntaria del deber jurídico asumido que produzca daños que, sin ser directamente queridos, sean consecuencia necesaria de la acción».

Siguiendo en esta línea, debe existir una relación de causalidad entre esa infracción consciente y voluntaria y la producción del resultado dañoso, para ello el Tribunal Supremo recurre a una fórmula de acuerdo con la cual se exige que el resultado sea

una consecuencia natural, adecuada y suficiente de la determinación de la voluntad; debiendo entenderse por consecuencia natural, aquella que propicia una relación de causalidad, entre el acto inicial y el resultado dañoso, conforme a los conocimientos normalmente aceptados; y debiendo valorarse en cada caso concreto, si el acto antecedente que se presenta como causa tiene virtualidad suficiente para que del mismo se derive el efecto lesivo producido. STS, de 18 de mayo de 2007, RJ 2007/3115.

En nuestra opinión, no cabe pensar que con los conocimientos de los que el porteador contractual disponía acerca las mercancías a transportar, junto con las indicaciones que claramente figuraban en el embalaje de las mismas y añadido a aquellos conocimientos y diligencia media de las que debe gozar cualquier operador de transporte en el mundo actual, pueda aducirse la aplicación de la correspondiente

limitación de responsabilidad a los porteadores, puesto que de una manera clara han actuado con una evidente falta de diligencia, infligiendo golpes, apilando y provocando la caída y consiguiente rotura y deterioro de la mercancía transportada, en una clara y voluntaria infracción consciente de su deber, la cual ha provocado daños que son consecuencia directa de tal infracción.

Por todo lo anterior, mostramos nuestra mayor conformidad con el fallo, tanto en la apreciación de la existencia de plena legitimación pasiva por parte del cargador, como en la falta de diligencia de los porteadores, que trae como consecuencia la inaplicación de la limitación de responsabilidad del porteador contenida en el artículo 57 LCTTM y, por tanto, la aplicación de la pérdida de tal beneficio contemplada en el artículo 62 LCTTM de la que deviene la condena a los porteadores a abonar de manera solidaria la cantidad solicitada por el demandante.

Antonio ABRIL RUBIO  
*Doctorando Investigador en el Departamento de Derecho Privado*  
*Universidad de Salamanca*  
*Abogado*  
[antonio@antonioabril.com](mailto:antonio@antonioabril.com)