

## **CONVENIO CMR: EL TRANSPORTISTA RESPONDE CON ARREGLO A LOS TÉRMINOS DE LA CARTA DE PORTE**

0000.- AP Navarra S de 11 de Diciembre de 1998. Ponente: Ilmo Sr. D. Alvaro Latorre López. *Aranzadi Civil*, 1998, marginal 2606.

**Transporte internacional de mercancías por carretera.- Aplicación del Convenio CMR.- Naturaleza del contrato de transporte.- Causas de exoneración de la responsabilidad en defecto de entrega de la mercancía.- Carta de Porte: determina consignatario y lugar de entrega.- Cambio de instrucciones: no existe**

Normas aplicadas: Arts. 1.1, 3, 9 y 17 Convenio de Ginebra de 19 de Mayo de 1956 relativo al Contrato Internacional de Transporte de Mercancías por Carretera. Art. 374 C. de co.

*En el caso enjuiciado es de aplicación el Convenio de 19 de mayo de 1956 relativo al contrato de transporte internacional de mercancías por carretera, abreviadamente la Convención CMR, a la que se adhirió España mediante Instrumento de 12 de septiembre de 1973. Conforme a su art. 1.1 ésta regula "...todo contrato de transporte de mercancías por carretera realizado a título oneroso por medio de vehículos, siempre que el lugar de toma de carga de la mercancía y el lugar previsto para la entrega, 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". El porteador, desde que acepta la mercancía para el transporte, asume una obligación de resultado, es decir, que en cuanto nos interesa para el litigio, la apelante se comprometió a entregar la mercancía en el destino indicado y, conforme determina el art. 3 de la Convención, debe responder de los actos y omisiones propios y de sus empleados, así como de los de todas las personas a cuyos servicios recurra para la ejecución del transporte. En caso de incumplimiento y como se desprende de los arts. 17 y siguientes de la Norma expresada, se presumirá la responsabilidad del porteador quien, para exonerarse, deberá probar la existencia de una causa o motivación especial. Y en concreto, responderá el transportista por el hecho de que la mercancía no se haya entregado en destino (art. 17.1 de la convención). Por último conviene decir que ampara al porteador, entre otras causas, la fuerza mayor (art. 17.2 de la convención), en cuanto suponga la concurrencia de circunstancias que éste no pudo evitar o cuyas consecuencias no pudo impedir, en definitiva, aquellos aspectos que escapan a todo posible control por parte del transportista. La carta de porte internacional (CMR) incorporada con la demanda, determina como consignataria a "Cooperazione italiana", "Osnovna Skola Gornji Vakuf" de Bosnia, mientras que el lugar específico de entrega de la mercancía es dicha escuela. Por lo tanto, contamos con dicho documento que da fe –salvo prueba en contrario– de las condiciones exactas del contrato (art. 9 de la convención CMR). No obstante, la mercancía transportada no fue entregada a tal destinataria, sino a la "Osnovna Skola" de Uskoplje, localidad separada por unos cuantos kilómetros de Gornji Vakuf.*

*Determinados los parámetros jurídicos y de hecho del litigio, procederemos a estudiar los motivos del recurso. Aduce el apelante el art. 368 del Ccom, manteniendo que contactó con la consignataria "Cooperazione Italiana" y que entregó la mercancía a su destinataria en el lugar y tiempo indicados. La prueba practicada desmiente semejantes afirmaciones. En primer lugar, hemos*

*indicado que se acreditó debidamente que la entrega se produjo a escuela y en localidad diferentes a las establecidas en la carta de porte; el propio sello de ésta así lo demuestra. Por otro lado, nos hallamos con el certificado de la "Osnovna Skola" de Gornji Vakuf, el cual esclarece que la mercancía a ella destinada nunca les fue entregada. De otra parte, en absoluto se desprende de la contestación a la 11ª posición de don Samuel Pablo P.G. que la mercancía se había de repartir entre ambos centros; el confesante manifestó categóricamente que ello no era cierto, sin perjuicio de que hubieran aceptado que el 10 % de aquélla se llevara a Uskoplje, como gesto de buena voluntad. Igualmente, no hay demostración alguna de que se hubiese modificado de mutuo acuerdo el lugar previsto para la entrega de la mercancía. En este sentido, es revelador el informe de doña Ana B., fechado el día 4 de abril de 1997 y remitido vía fax. En el mismo se especifica que el camión –que llegó un día antes de lo previsto- se puso en contacto con "Cooperazione Italiana" en los almacenes, no en la oficina; allí el responsable les comunicó a los conductores que esperaran a la citada señora en Kallensle. No obstante, consiguieron pasar la frontera por sus propios medios pero, en cualquier caso, "Cooperazione Italiana" nunca entregó los papeles oportunos. Las circunstancias expuestas armonizan con el fax de 28 de marzo de 1997 incorporado con la contestación a la demanda.*

*En suma, la apelante incumplió su prestación contractual y no tiende derecho a cobrar el porte. Recordaremos en este momento que nos hallamos ante un contrato que contempla el resultado. Por ello, la STS 10 de junio de 1993 determina que el pago del porte obedece al resultado satisfactorio del contrato en su conjunto, perdiendo el porteador su derecho al cobro si la mercancía no llega a su destino; correlación que resulta clara del contenido del art. 374 del Ccom, que presupone siempre la entrega de la mercancía.*

**Nota:** Los hechos que dan lugar a la decisión de la AP de Navarra de 11 de diciembre de 1998 se refieren a un contrato de transporte internacional de mercancías sometido, como indica correctamente la propia decisión, a la convención CMR. Se discute entre las partes si el porteador ha cumplido o no debidamente con las obligaciones que derivan para él de dicho contrato, habida cuenta que la mercancía fue transportada a Bosnia, país de destino, y entregada a un centro escolar de igual denominación al consignado en la Carta de Porte, pero de ciudad distinta. Con esa base fáctica, el razonamiento del Tribunal se desarrolla en tres fases. En la primera se pone de relieve la caracterización de la obligación de transporte como obligación de resultado, siendo las enumeradas en el art. 17 las únicas causas de exoneración de la responsabilidad del porteador que surge como consecuencia de incumplimiento de la obligación de entrega. Tras determinar la aplicación de la convención CMR, la AP de Navarra prosigue, con acierto, poniendo de relieve el papel privilegiado que corresponde a la carta de porte internacional (CMR) para conocer las condiciones exactas del contrato (*vid.* arts. 4 y 9) y valorar su eventual incumplimiento. Ello le permitirá establecer como consignataria a "Cooperazione Italiana", "Osnovna Skola Gornji Vakuf", de Bosnia, siendo el lugar específico de entrega de la mercancía dicha escuela, y declarar, a la vista de las pruebas practicadas, que el transportista no entregó la mercancía a su destinataria en el lugar y tiempo indicados. El interés de la Carta de Porte resulta esencial habida cuenta que en ella queda fijado el lugar de entrega de la mercancía (art. 6.1.d), así como el nombre y el domicilio del destinatario (art. 6.1 e). La seguridad jurídica que pretenden introducir esas menciones, no sólo para el remitente sino especialmente para el transportista, conlleva, tal y como señala la AP de Navarra en el presente caso, que el cumplimiento del transportista haya de ser verificado en conformidad con el dictado de la carta de porte, sin que sea posible una interpretación amplia del precepto que permitiera entender

cumplida la obligación cuando la mercancía se entrega en un lugar distinto, aunque sea a un centro escolar quizás vinculado a la consignataria. Determinado el lugar de destino con arreglo a la carta de porte, la AP Navarra prosigue comprobando si ese lugar fue variado como consecuencia de nuevas instrucciones recibidas por el transportista, para lo cual hace recurso a la prueba de testigos así como a la prueba documental aportada al proceso, concluyendo que no hay demostración alguna de que se haya modificado de mutuo acuerdo el lugar previsto para la entrega de la mercancía. Este modo de proceder, sin embargo, no resulta del todo consistente con el valor que el sistema de la convención CMR atribuye a la carta de porte. Aunque es cierto que el art. 9.1 de la convención admite la prueba en contrario de las condiciones del contrato establecidas en la carta de porte, lo que cuadraría con el modo de proceder del Tribunal, las disposiciones del convenio relativas, específicamente, al cambio de instrucciones hacen resplandecer con claridad el carácter privilegiado que corresponde a la carta de porte como elemento probatorio, lo que ha de conducir bien a atribuir un alcance muy atenuado al resto de pruebas, bien a tomarlas en consideración únicamente en defecto de carta de porte. Para comprender el alcance de la carta de porte como elemento probatorio de los extremos que se cuestionan, basta con observar que el convenio somete a condiciones formales el cambio de instrucciones, lo cual exige la presentación de la carta de porte en la que estén inscritas las nuevas (art. 12.5 a), y declara expresamente la responsabilidad del transportista que ejecuta esas instrucciones sin exigir la presentación del primer ejemplar de la carta de porte (art. 12.7). A nuestro modo de ver, no resulta procedente la admisión de otros medios de prueba para verificar si hubo o no cambio de instrucciones si no es en defecto de carta de porte (*vid.* F.J. Sánchez-Gamborino: *El contrato de transporte internacional. CMR*, Madrid, Tecnos, 1996, pág. 79). En línea de hipótesis, y al margen de los hechos del presente litigio, la entrega de la mercancía en lugar distinto del señalado podría haber sido correcta si la ejecución del contrato hubiere devenido irrealizable. Pero incluso en este caso, la convención condiciona la adopción por el transportista de las medidas que juzgue más convenientes, a la falta de recepción en tiempo útil de las instrucciones de la persona que tenga el derecho de disponer de la mercancía (art. 14.2). Quizás una visión de los hechos enjuiciados al margen de la regulación aplicable puede conducir a observar un resultado injusto en el presente caso, habida cuenta que, efectivamente, el transporte fue llevado a cabo. En este sentido, la decisión pone de relieve la necesidad de que el transportista profesional extreme su diligencia en el cumplimiento de las obligaciones que para él derivan de la carta de porte. Esto debe incluir, especialmente, que rechace toda modificación del destino previsto mediante una simple llamada telefónica o incluso mediante un télex del remitente, pues entonces el destinatario inicial podría reclamar eventuales perjuicios (*vid.* F.J. Sánchez-Gamborino: *El contrato...*, *op. cit.*, pág. 130). Únicamente cabría exceptuar de esta regla de comportamiento los supuestos en que, por razón de la imposibilidad de cumplir el contrato en los términos previstos, sea precisa una actuación urgente del transportista con arreglo a lo dispuesto por el art. 14. En cualquier caso, cuando surja algún problema en el cumplimiento del contrato, la diligencia del transportista profesional pasará normalmente por la petición de nuevas instrucciones. **Fernando ESTEBAN DE LA ROSA**