

MERCANTIL

TRANSPORTE. MERCANCÍAS. DAÑOS
(CASO PRÁCTICO)

Núm.
123/2005

PATRICIA ORTIZ SEIJAS

Licenciada en Derecho

ENUNCIADO

El 19 de mayo de 2005, la entidad ALFA contrató a GRÚAS BETA para que llevara a cabo el transporte de una caseta de obra y una grúa, desde Ciudad Real a Madrid. Dicho transporte se realizó en camión.

El 20 de mayo, la mercancía que transportaba el camión impactó en la incorporación de la Carretera de Andalucía a la M-30, término municipal de Madrid.

A consecuencia del impacto tanto la caseta de obra como la grúa quedaron gravemente dañadas.

Una vez que ALFA toma conocimiento del siniestro, reclama a GRÚAS BETA el importe de la futura reclamación. GRÚAS BETA manifiesta a ALFA que tiene suscrito un contrato de seguro de responsabilidad civil general con una aseguradora, con cobertura de 20 de marzo de 2005 a 10 de marzo de 2006, incluyéndose en la cobertura del seguro el camión que transportaba las mercancías propiedad de ALFA. Es de reseñar que en el contrato de seguro expresamente se establece que en la relación de vehículos incluidos se contempla la responsabilidad civil por daños a la mercancía manipulada.

Asimismo, en las condiciones particulares de la póliza se indica que se garantiza la responsabilidad civil en que pueda incurrir el asegurado por los daños causados a la mercancía propiedad de terceros, manipulada durante la realización de trabajos propios de la actividad asegurada.

Entre las cláusulas de exclusión se prevén los daños a consecuencia directa de la circulación ocasionados por los vehículos del asegurado que deben estar asegurados por una póliza de automóvil.

Realizada la oportuna reclamación a la compañía aseguradora, ésta se niega a reconocer los daños amparándose en la cláusula de exclusión relativa a daños en la circulación y responsabilidad contractual del asegurado.

Por todo ello, ALFA encarga un informe pericial de valoración de daños y perjuicios por el siniestro. Los daños, según el informe pericial realizado al efecto, se cuantifican en la cantidad de 20.000 euros; asimismo, se han devengado unos gastos como consecuencia del depósito en el taller de la máquina siniestrada esperando la reparación, de 6.000 euros.

CUESTIONES PLANTEADAS:

ALFA se propone interponer la correspondiente demanda contra la aseguradora y nos solicita una valoración de las posibilidades de éxito en el juicio correspondiente.

SOLUCIÓN

En términos generales, podemos definir el contrato de transporte como «aquél en el que una persona llamada porteador o transportista se obliga a trasladar de un punto a otro personas o cosas a cambio de un precio».

El artículo 361 del Código de Comercio (CCom.) sienta el principio de que «las mercancías se transportarán a riesgo y ventura del cargador, si expresamente no se hubiere convenido lo contrario». A continuación añade: «En su consecuencia, serán de cuenta y riesgo del cargador todos los daños y menoscabos que experimenten los géneros por caso fortuito, fuerza mayor o naturaleza y vicio propio de las cosas. La prueba de estos accidentes incumbe al porteador».

De esto se deduce que el cargador soporta los riesgos en los casos apuntados y que la prueba de los mismos incumbe al porteador, la cual en muchas ocasiones será difícil, con lo que el riesgo recaerá sobre él mientras no consiga la demostración que le pide el CCom.

Por otra parte, la situación del porteador en este aspecto se agrava en cuanto que el artículo 362.1 del CCom. dispone que «el porteador, sin embargo, será responsable de las pérdidas y averías que procedan de las causas expresadas en el artículo anterior si se probare, en su contra que ocurrieron por su negligencia o por haber dejado de tomar las precauciones que el uso tiene adoptadas entre personas diligentes».

A ello hay que añadir, conforme al artículo 363 del Código de mención que el porteador o transportista tiene el deber de entregar los efectos cargados, en el mismo estado en que, según la carta de porte, se hallaban al tiempo de recibirlos, sin detrimento ni menoscabo alguno, y no haciéndolo, a pagar el valor total del mismo.

En cualquier caso, y como ha señalado el Tribunal Supremo (TS) en sus Sentencias de 31 de julio de 1996 y 18 de julio de 1997, no siempre responde el porteador, ya que hay que demostrar que el incumplimiento ha sido debido por su culpa. Indudablemente la prueba de que el daño se ha producido por fuerza mayor, caso fortuito o vicio propio de la cosa transportada, reduce el rigor de la responsabilidad del porteador.

En resumen, podemos decir que el principio sentado por el CCom. haciendo correr el riesgo de las mercaderías en su posible avería o menoscabo al cargador durante el transporte tiene grandes limitaciones no sólo en cuanto a las causas concretas por las que responde, sino por la necesidad de prueba por el porteador de estos accidentes (artículo 367.3), para exonerarse de la responsabilidad.

En cuanto a las averías que se pueden producir en las mercancías, hay que distinguir dos supuestos:

- 1.º Que el efecto de la avería sea sólo una disminución en el valor del género, en cuyo caso la obligación del porteador se reduce a abonar lo que importe esa diferencia a juicio de peritos (art. 364 CCom.).
- 2.º Que por efecto de las averías quedasen inútiles los géneros para su venta y consumo en los objetos propios de su uso, en cuyo caso el consignatario no está obligado a recibirlos y podrá dejarlos por cuenta del porteador exigiéndole su valor al precio corriente en aquel día (art. 365 CCom.).

El artículo 73 de la Ley 50/1980, de 8 de octubre, del Contrato de Seguro (LCS) establece que por el seguro de responsabilidad civil el asegurador se obliga, dentro de los límites establecidos en la Ley y en el contrato, a cubrir el riesgo del nacimiento a cargo del asegurado de la obligación de indemnizar a un tercero los daños y perjuicios causados por un hecho previsto en el contrato de cuyas consecuencias sea civilmente responsable el asegurado, conforme a derecho.

Por su parte, el artículo 76 de la citada LCS establece que el perjudicado o sus herederos tendrán acción directa contra el asegurador para exigirle el cumplimiento de la obligación de indemnizar, sin perjuicio del derecho del asegurador a repetir contra el asegurado, en el caso de que sea debido a conducta dolosa de éste, el daño o perjuicio causado a tercero.

Es decir, GRÚAS BETA, como transportista, está obligado por la ley a la guarda y conservación de los efectos confiados a ellos por el contrato de transporte, y no sólo a la entrega de los mismos en el destino acordado.

Pues bien, en este caso, no sólo no se cumple diligentemente con su obligación contractual de entrega de la mercancía, sino que además incumple con este requisito esencial de conservación de los objetos de transporte, ya que se han producido graves daños en la mercancía transportada.

Por todo ello, resulta que GRÚAS BETA es el responsable de los daños causados en la mercancía transportada propiedad de ALFA.

Hay que atender que estamos ante un contrato de transporte y, en consecuencia, que la diligencia exigida en la ejecución de los mismos no es la de un buen padre de familia del artículo 1.104 del Código Civil (CC), sino la de los profesionales, entendida como diligencia máxima, constituyendo culpa grave ocasionar daños en las mercancías por una ejecución defectuosa del servicio de transporte.

Aún más: al estar ante un contrato de transporte, debe observarse todo desde la perspectiva del artículo 1.601 del CC que establece que los conductores de efectos por tierra o por agua están obligados a la guarda y conservación de las cosas que se les confían, siendo responsables de las cosas que transporten si se les hubiese dado conocimiento de ellas.

Por su parte, el artículo 1.101 del CC dispone que quedan sujetos a la indemnización de los daños y perjuicios causados los que en el cumplimiento de sus obligaciones incurrieren en dolo, negligencia o morosidad, y los que de cualquier modo contravinieren el tenor de aquélla.

En cualquier caso, resulta de aplicación la responsabilidad extracontractual dispuesta en el artículo 1.902 del CC, pues exceden de la órbita de lo contractualmente pactado.

A lo anterior no podrá alegar la aseguradora la exclusión de cobertura por deberse a un hecho de la circulación que debe estar asegurado por una póliza de automóvil, ya que el seguro de suscripción obligatoria excluye expresamente la mercancía del asegurado y sólo cubre la de un tercero y sólo a los daños a terceros.

Lo lógico y previsible es que el juez acuerde la «restitutio in integrum» debiendo la aseguradora restituir a ALFA la grúa en igual situación que tenía antes del accidente, así como el reintegro de los gastos por ocupación de taller, ya que ALFA no ha procedido a la reparación de la grúa y no ha procedido a su traslado a otro sitio.

En cuanto al plazo que tiene ALFA para iniciar las acciones contra GRÚAS BETA por los daños sufridos en los objetos transportados, éste es de un año (según el artículo 952.2 del CCom.), contado desde el día de la entrega del cargamento en el lugar de su destino o del en que debía verificarse según las condiciones del contrato.

Ahora bien, la denuncia de los daños o averías de las cosas que han sido transportadas debe hacerse en el mismo momento en que se le entregan al destinatario o dentro de las veinticuatro horas siguientes, porque, transcurridos esos términos, la acción decae, ya que no se admite reclamación alguna contra el porteador sobre el estado en que entregó los géneros vendidos (artículo 366 in fine del CCom.). Por tanto, el plazo del artículo 952.2 del CCom. de un año desde la entrega de las mercancías a efectos de prescripción, juega cuando no haya decaído la acción tras la denuncia de los daños o averías de las cosas transportadas (SSTS de 17 de febrero de 1996 y de 7 de julio de 1998).

SENTENCIAS, AUTOS Y DISPOSICIONES CONSULTADAS:

- Código Civil.
- Código de Comercio.
- Ley 50/1980 (LCS).
- SSTS de 17 de febrero de 1996 y 7 de julio de 1998.