

LIMITES DE RESPONSABILIDAD DE LOS TRANSITARIOS POR POSIBLES AVERIAS O FALTAS DE MERCANCIA.

La responsabilidad de los Transitarios cuando, de acuerdo con el artículo 379 del Código de Comercio, se hayan de subrogar en el lugar de los transportistas, está limitada, como la de los transportistas, para los distintos modos de transporte, en la siguiente forma:

1.1 Transporte nacional por carretera: A partir de la entrada en vigor de la Ley 15/2009, del contrato de transporte terrestre de mercancías, lo que tendrá lugar el próximo 12 de febrero de 2010, no podrá exceder de un tercio del Indicador Público de Renta de Efectos Múltiples/día por cada kilogramo de peso bruto de mercancía perdida o averiada. Este Indicador es publicado anualmente en la Ley de Presupuestos Generales del Estado. La Ley 26/2009, de 23 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el 2010, publicada en el BOE nº 309 del siguiente día 24, en su Disposición Adicional decimonovena, lo ha dejado establecido para el ejercicio 2010 en 17.57 €/día, siendo un tercio de ese Indicador la cifra de 5.92 €.

1.2 Transporte nacional por ferrocarril: En general y salvo pacto en contrario, en el transporte en régimen de vagón completo la responsabilidad se encuentra limitada desde el 1 de enero de 2006 a la cantidad máxima de 4.67 € por kilogramo de peso bruto que falte o se dañe, actualizándose anualmente dicha cantidad por la variación del IPC. (Condiciones Generales de los Contratos de Transporte de Mercancías de RENFE-Operadora, autorizadas por el Ministerio de Fomento mediante Resolución del Secretario de Estado de Infraestructuras y Planificación de fecha 18 de abril de 2006). Por lo que respecta a la carga fraccionada, 4.5 € por kilogramo (artículo 23.1 de la LOTT, aplicable a todos los modos de transporte).

1.3 Transporte internacional por carretera: 8.33 derechos especiales de giro (DEG) por kilogramos de peso bruto, (artículo 23.3 del Convenio CMR hecho en Ginebra el 19 de mayo de 1956 y modificado por el Protocolo de Ginebra de 5 de julio de 1978).

1.4 Transporte internacional por ferrocarril: En caso de pérdida: 17 unidades de cuenta¹ por kilogramo de peso bruto que falte (artículo 30.2 de las Reglas Uniformes relativas al contrato de transporte internacional por ferrocarril de mercancías (CIM-Apéndice B del Convenio), modificadas por el Protocolo de Vilna de 3 de junio de 1999, ratificado por España mediante Instrumento de 7 de junio de 2002).

1.5 Transporte marítimo nacional: No existe límite respondiéndose, como máximo, por el valor de la mercancía.

¹ La unidad de cuenta prevista es el Derecho especial de giro tal como se define por el Fondo Monetario Internacional (artículo 9 y siguientes del convenio COTIF, según la redacción que figura en el Protocolo de Modificación de 3 de junio de 1999).

² Hay que decir que estas Reglas sólo serán aplicables cuando las partes se hayan sometido expresamente a ellas.

1.6 Transporte marítimo internacional:

- 1.6.1 **Sujeto al Convenio de Bruselas:** 666.67 DEG por bruto o unidad o 2 DEG por kilogramo de peso bruto de las mercancías perdidas o dañadas, aplicándose el límite más elevado (Convenio de Bruselas de 25 de agosto de 1924, modificado por el Protocolo de Bruselas de 21 de diciembre de 1979).
- 1.6.2 **Sujeto a las Reglas de Hamburgo:** 835 DEG por bulto o unidad o 2.5 DEG por kilogramo de peso bruto de las mercancías perdidas o dañadas, si esta cantidad es mayor (artículo 6.1 del Convenio de las NNUU sobre Transporte Marítimo de Mercancías o Reglas de Hamburgo, de 31 de marzo de 1978).
- 1.6.3 **Sujeto a las Reglas de Rotterdam:** (Todavía no en vigor).

1.7 Transporte aéreo nacional: 17 DEG por kilogramo de peso bruto (artículo 118 de la Ley 48/1960, de 21 de julio, de Navegación Aérea, y artículo 3 del Real Decreto 37/2001, de 19 de enero, por el que se actualizó la cuantía de las indemnizaciones por daños previstos en la Ley).

1.8 Transporte aéreo internacional: 19 DEG por kilogramo (artículo 22.3 del convenio de Varsovia en la redacción dada por el Convenio de Montreal de 28 de mayo de 1999), en la revisión hecha por el CSC (Cargo Services Conference), el 11 de diciembre de 2009.

1.9 Transporte multimodal internacional:

- 1.9.1 **Con arreglo al convenio de Ginebra de 1980, todavía no en vigor:** 920 DEG por bulto o unidad de carga transportada o 2.75 DEG por kilogramo de peso bruto de las mercancías perdidas o dañadas si esta cantidad es mayor (artículo 18 del Convenio de las NNUU sobre Transporte Multimodal Internacional de 24 de mayo de 1980).
- 1.9.2 **Con arreglo a las Reglas de la UNCTAD (Conferencia de las Naciones Unidas para el comercio y el Desarrollo) y de la CCI (Cámara de Comercio Internacional):** 666.67 DEG por bulto o unidad o 2 DEG por kilogramo de peso bruto², excepto cuando el transporte multimodal no comprenda el tramo marítimo en cuyo caso se aplica el límite de responsabilidad del Convenio CMR de 8.33 DEG por kilogramo de peso bruto (art. 6, apartados 1, 2 y 3 de las mencionadas Reglas).

2. Los anteriores límites de responsabilidad no son aplicables en caso de dolo o por culpa equiparable al dolo (dolo equiparatur¹).

3. Mercancías en tránsito situadas en almacenes de los transitario. No existe límite de responsabilidad. No obstante, si se puede probar que la reexpedición de la mercancía había de efectuarse en un plazo razonable de tiempo, hay sentencias que aplican los límites de responsabilidad del modo de transporte al que deban ir encaminadas las mercancías.

¹ La unidad de cuenta prevista es el Derecho especial de giro tal como se define por el Fondo Monetario Internacional (artículo 9 y siguientes del convenio COTIF, según la redacción que figura en el Protocolo de Modificación de 3 de junio de 1999).

² Hay que decir que estas Reglas sólo serán aplicables cuando las partes se hayan sometido expresamente a ellas.

- 4. Servicios de almacenaje en sus distintas modalidades (Almacén de depósito, depósito aduanero público y depósito distinto del aduanero).** No existe límite de responsabilidad.
- 5. Se puede limitar de alguna manera la responsabilidad en los casos en que no exista ninguna limitación legal o derivada de los convenios que regulan los distintos modos de transporte?** A mi criterio es un tema complejo y no resulto con carácter general. No obstante, considero que una cláusula específica en este sentido aceptada expresamente, o sea mediante documento suscrito por todos los interesados, podría ser válida siempre que no suponga una exoneración total de responsabilidad. Una exoneración total sería nula porque iría contra el principio general de que todos, en mayor o en menor medida, han de responder de las consecuencias dañinas de sus actos. Y si la exoneración excediera de un límite objetivo y razonable en función de las circunstancias del caso, podría ser considerada abusiva y por tanto nula.
- 6. Servicio subcontratados a terceras empresas.** Los daños o faltas de que deba responder el transitario por haberse de subrogar en la posición de los transportistas que efectúen materialmente el transporte quedan, obviamente, cubiertos por su póliza de responsabilidad civil. Las pólizas de responsabilidad civil tienen que cubrir, no sólo la responsabilidad derivada de los actos propios, sino también de los de aquellas personas a cuyos servicios se recurra para ejecutar el transporte o cualquiera de las operaciones auxiliares o complementarias del mismo, siempre que estas terceras personas hayan actuado en el marco de las funciones o servicios encomendados.

Nota: Información extraída de ATEIA – Asociación de Transitarios de Barcelona

1 La unidad de cuenta prevista es el Derecho especial de giro tal como se define por el Fondo Monetario Internacional (artículo 9 y siguientes del convenio COTIF, según la redacción que figura en el Protocolo de Modificación de 3 de junio de 1999).

2 Hay que decir que estas Reglas sólo serán aplicables cuando las partes se hayan sometido expresamente a ellas.