

NOTA DE LA ASESORIA JURÍDICA SOBRE
SENTENCIA SOBRE NATURALEZA DE LA CARTA DE PORTE

La *sentencia de la Audiencia Provincial de Castellón de 2 de septiembre de 2002*, ha definido con gran detalle y acierto la naturaleza de la carta de porte en el transporte internacional sujeto a las reglas CMR. Por ello, paso a reproducirla a continuación en su parte bastante, haciendo notar que las mismas consideraciones que efectúa son trasladables al transporte interior o nacional, como la propia sentencia viene a indicar.

El contrato de transporte internacional de mercancías sometido al Convenio CMR (hecho en Ginebra el 19 de mayo de 1.956, y modificado por el Protocolo de 5 de julio de 1.978), es un contrato consensual, no siendo obligatorio extender ningún documento para su validez. El artículo 40 del CMR prevé, sin embargo, la emisión de la carta de porte (*lettre de voiture*, *consignment note*), documento fehaciente de la existencia de un contrato de transporte, que sirve como recibo de la mercancía por el transportista (artículo 9.1 CMR). El artículo 6.1 exige que se indique nominativamente el destinatario, por lo que su naturaleza es la de un documento “no negociable”, que por tanto no puede asumir las funciones propias de los títulos valores ni los títulos representativos de la mercancía. En el sistema de nuestro Código de Comercio, el transporte terrestre de cosas se perfecciona por el consentimiento de las partes --contrato consensual--. Véase al efecto, por todas, la sentencia del Tribunal Supremo de 17 de mayo de 1.993. No es, pues, un contrato real: aunque la entrega suele realizarse al tiempo de conclusión el porteador asume la responsabilidad por su custodia, en los términos previstos por el artículo 353 del Código de Comercio, siendo, por tanto, solamente presupuesto esencial para la ejecución del transporte. En la práctica, al tiempo de la conclusión del contrato --encuentro de voluntades-- y coincidiendo con el acto de entrega de la mercancía, suele expedirse un documento, denominado carta de porte (*lettera di vettura*, *lettre de voiture*, *bill of freight*, *frachtbrief*), --que se encuadra normalmente en la categoría de los documentos probatorios, en la medida en que su función legal básica es la de probar la existencia de un contrato de transporte-- aunque al mismo tiempo facilita la disposición sobre la mercancía.

Sin embargo, la carta de porte es un documento facultativo del contrato de transporte. El Código de Comercio prevé que tanto el cargador como el porteador puedan exigirse mutuamente que se extienda la carta de porte (artículo 350 Código de Comercio), pero contempla asimismo la posibilidad de que la emisión no se produzca; incluso cabe la posibilidad de que, al margen de cualquier otra forma de documentación (véase la sentencia del Tribunal Supremo de 18 de diciembre de 1.990, así como las allí citadas de 3 de febrero y de 21 de junio de 1.989; y también la sentencia del propio Alto Tribunal de 12 de mayo de 1.993) el contrato de transporte se pacte oralmente, como así se reconoce en las sentencias de dicho Tribunal de 12 de diciembre de 1.968 y de 15 de julio de 1.983.

La carta de porte se expide habitualmente por el porteador (o por la agencia de transportes) por triplicado. El primer ejemplar, firmado por el cargador, queda en manos del porteador; el segundo, firmado por el porteador, se entrega al cargador, y sirve como recibo de la mercancía entregada para el transporte; el tercero acompaña a las mercancías, y habrá de entregarse al destinatario o, en su caso, podrá éste cotejarlo con el que recibió el cargador.

No siendo elemento constitutivo del contrato de transporte, el valor legal de la carta de porte se limita al de elemento probatorio de la existencia del contrato celebrado entre el cargador y el porteador y del correspondiente contenido convencional (artículo 353 Código de Comercio). Como consecuencia de ello, y en el mismo ámbito, la función probatoria de la carta de porte se extiende a la recepción de las mercancías por el porteador y a su descripción. La realidad es que la carta de porte contiene los elementos esenciales del contrato de transporte, pero no necesariamente todos sus extremos (la carta de porte, como tal, no nació para documentarlos, sino básicamente para acreditar la recepción de la mercancía, en determinadas circunstancias y estado, por el porteador), por lo que éstos deberán probarse, en su caso acudiendo a otros medios distintos del documento.

Es claro, por todo ello, que el valor de la carta de porte está limitado a ser un elemento probatorio de la existencia y condiciones de los contratos de transporte, como cabalmente se indica en la resolución judicial que se acaba de transcribir.



Manuel Mª Vicens Matas

Secretario y Asesor Jurídico