

Circular

JUR -F-06/09

02.07.09

EL CONVENIO DE MONTREAL O EL CONVENIO CMR: ¿CUÁL ES EL APLICABLE EN LOS TRAMOS TERRESTRES DE LOS TRANSPORTES INTERNACIONALES DE MERCANCÍAS POR VÍA AÉREA?

En los transportes que han de realizarse por vía aérea, se puede dar con cierta frecuencia que no exista una conexión aérea directa y regular entre el aeropuerto de partida y el de destino y que, por ello, una parte del recorrido, o sea el que existe entre el aeropuerto de origen y el aeropuerto de conexión con el de destino, se efectúe por carretera.

Éste ha sido el caso que ha llegado recientemente a nuestro conocimiento y que seguidamente comentaremos: el de un transporte internacional de mercancías con origen en una ciudad del levante español y destino en Izmir, la antigua Esmirna, tercera ciudad en población de Turquía, que cuenta con el segundo puerto en importancia tras el de Estambul, a orillas del mar Egeo, y con un aeropuerto internacional por el que transitan cada año gran cantidad de viajeros y turistas que acuden a visitar ciudades como Éfeso y Pérgamo. Por sólo citar un detalle más, en Izmir se encuentra ubicado el emplazamiento del Cuartel General del mando sur de la OTAN.

Ocurrió, no obstante, que pese a la importancia estratégica y económica de la ciudad turca, no existe una conexión aérea directa y regular entre ella y la ciudad española de origen. Por eso, se organizó el transporte con un primer trayecto por carretera hasta el aeropuerto de París y luego, desde la capital francesa hasta Izmir por vía aérea. Una práctica así no tiene nada de extraño: antes al contrario, resulta tan habitual que hasta viene recogida explícitamente en los convenios internacionales que regulan el transporte aéreo y, en concreto, en el actualmente vigente entre España y Francia, cual es el Convenio para la Unificación de Ciertas Reglas para el Transporte Aéreo Internacional, hecho en Montreal el 28 de mayo de 1999 y ratificado por España el 4 de junio de 2002, publicado en el Boletín Oficial del Estado número 122, del 24 de mayo de 2004.

En efecto, el expresado **Convenio de MONTREAL** dispone en el apartado 4 de su artículo 18 que: **“(…) Cuando un transportista sin el consentimiento del expedidor, reemplace total o parcialmente el transporte previsto en el acuerdo entre las partes como transporte aéreo por otro modo de transporte, el transporte efectuado por otro modo se considerará comprendido en el período de transporte aéreo”**.

Pues bien, en el supuesto que se comenta, al parecer, se perdieron las mercancías durante el itinerario por carretera desde el punto de origen hasta el aeropuerto de París, y en la reclamación judicial que se ha suscitado el juzgador de instancia ha considerado que al haber sustituido por otro modo de transporte el tramo de transporte aéreo entre la ciudad levantina y París, sin el consentimiento del expedidor --cuestión en el que las partes, además, mantienen una postura contradictoria-- el transportista ha incurrido en dolo, **dando por supuesto, además, que al tramo de transporte entre Levante y París le es de aplicación el Convenio CMR, y concluyendo que no debe aplicarse ningún régimen de limitación de responsabilidad al porteador, que ha sido condenado al pago del total valor de la mercancía**.

Sabemos que esa sentencia ha sido apelada y a continuación vamos a explicar los motivos por los que, a nuestro entender, resulta de obligada aplicación el Convenio de Montreal:

El primero, porque al aplicar el Juzgador al tramo de transporte por carretera el Convenio CMR, está aceptando la afirmación vertida en los Autos del juicio por parte del porteador demandado, en el sentido de que el cambio de modo de transporte se produjo con conocimiento y aceptación del expedidor, ya que en otro caso, de haber supuesto el Juez de instancia lo contrario, la sentencia tendría que haber aplicado el régimen del Convenio de Montreal, de conformidad con el artículo 18.4 antes reseñado, que así lo dispone. Y en ese caso es más que claro que no puede ser tachado de doloso el hecho de realizar el tramo Levante-París del servicio por vía terrestre, y no aérea. Y si no hay dolo, y no hay declaración de valor, resulta de plena aplicación al caso el límite de responsabilidad previsto en el artículo 23.3 del Convenio CMR, de 8.33 DEG del Fondo Monetario Internacional.

Es decir, que si no se quiere efectuar un razonamiento contradictorio, no cabe aplicar el Convenio CMR sin aplicar la limitación de responsabilidad.

El segundo motivo tiene que ver con que aún dándose el caso, que se niega expresamente, de que el porteador no hubiera informado al expedidor de que un tramo del trayecto iba a realizarse por vía terrestre, resulta de aplicación obligada el Convenio de Montreal; Convenio que establece su propio **límite de responsabilidad, de carácter infranqueable, que no puede sobrepasarse aún en el hipotético y negado supuesto de que hubiera existido dolo**, y que viene determinado en su artículo 22.3 en la suma de 17 Derechos Especiales de Giro (DEG) por kilogramo, con la excepción, que no se ha dado en el supuesto que se comenta, de que el expedidor hubiera hecho al transportista una declaración especial de valor y hubiera pagado, en su caso, una suma suplementaria.

Y ese carácter infranqueable viene impuesto por el artículo 22, apartado 5 del Convenio de Montreal, que sólo habilita la posibilidad de sobrepasar los límites de responsabilidad cuando se trate de transporte de pasajeros o de equipaje (párrafos 1 y 2), pero no cuando se trata de transporte de mercancías (párrafo 3).

Esta interpretación es la que ha venido aplicando, por ejemplo, la Audiencia Provincial de Barcelona, que ya en el año 2005 dictó una sentencia en la que declaraba, literalmente, que la concurrencia o no de dolo era algo totalmente carente de trascendencia a los efectos de la aplicación de los límites de responsabilidad. Así, en dicha sentencia decía: “El Protocolo de Montreal núm. 4 establece que los límites de indemnización son infranqueables, modificando el régimen anterior. (...) el nuevo artículo 24, apartado 2, dispone que ‘En el transporte de mercancías, cualquier acción por daños, solamente podrá ejercitarse de acuerdo con las condiciones y límites de responsabilidad previstos en el presente Convenio. Estos límites de responsabilidad constituyen un máximo que será infranqueable cualesquiera que sean las circunstancias que hayan dado origen a dicha responsabilidad’. (...) Como ha señalado nuestra doctrina, con el Protocolo de Montreal el legislador ha querido compensar el criterio objetivo de responsabilidad con la infranqueabilidad de los límites de indemnización, lo que representa una novedad en la evolución de la regulación uniforme del tráfico aéreo y una solución original en el ámbito del Derecho de transporte.- De tal suerte, con arreglo al régimen de indemnización modificado por el protocolo núm. 4 de Montreal, el derecho del porteador aéreo de mercancías a limitar la indemnización no decae en caso de que haya causado la pérdida o avería de forma intencionada o temerariamente y sabiendo que probablemente causaría daño. (...) Los límites de responsabilidad del artículo 22 son de aplicación al porteador demandado siendo, a tales efectos, intrascendente ponderar si concurre conducta dolosa o intencional de la demandada”.

Pero es que, además, la jurisprudencia también viene entendiendo que, en cualquier caso, el simple extravío de los bultos no debería ser considerado como determinante de la existencia de dolo, al menos en el marco del transporte aéreo. En ese sentido, una sentencia de la Audiencia Provincial de Madrid de noviembre de 2007 concluyó que ese caso “(...) merecería la calificación (...) de actuación negligente que durante la custodia de la mercancía por el transportista los bultos que la contienen resultasen deteriorados, y con ello se dañase o extraviase su contenido, o incluso un tercero consiguiera sustraer parte de él; ahora bien, ello no podría equipararse a una actuación intencional (dolosa) por parte de la empresa transportista pues, a falta de prueba de lo contrario, resultaría, más bien, una desafortunada incidencia, debido a un mal funcionamiento del servicio por parte de la demandada, que puede ocurrir con ocasión del trasiego masivo de (...) mercancías (...)”.

Finalizamos aquí el análisis de los motivos que han sido esgrimidos en la apelación de la sentencia que se ha comentado, esperando que la segunda instancia judicial corrija la, a nuestro criterio, incorrecta interpretación de las normas contenidas en el Convenio de Montreal aplicadas al caso en cuestión.

Manuel M. Vicens

Secretario General y Asesor Jurídico de FETEIA-OLT