

**TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA:
SOBRE EL CÓMPUTO DEL PLAZO DE PRESCRIPCIÓN
DE LAS ACCIONES DE REPETICIÓN ENTRE LOS DIVERSOS TRANSPORTISTAS
QUE EJECUTEN UNA MISMA OPERACION**

La cuestión se plantea básicamente en torno al transporte internacional de mercancías por carretera regido por el Convenio CMR de 19 de mayo de 1956, modificado por el Protocolo de 5 de julio de 1978, y dependen, como es lógico, de la forma en que se haya contratado el transporte.

Así, si se trata de un **TRANSPORTE SUBCONTRATADO**, que es el que genera varios contratos encadenados entre sí, pero diferentes, el cómputo de la prescripción de las acciones de repetición entre los diferentes transportistas se rige por las reglas ordinarias, en la medida en que **cada transportista anterior ha de ser considerado como cargador respecto al transportista que le sigue**, y así sucesivamente hasta aquél que efectúe la entrega al destinatario o consignatario final.

Mientras que si de lo que se trata es de un **TRANSPORTE SUCESIVO**, es decir, sometido a un único contrato pero ejecutado por sucesivos transportistas, ocurre que cada uno de éstos asume la responsabilidad por la ejecución del transporte total (artículo 34 del Convenio CMR), sin perjuicio del derecho del transportista que hubiera pagado una indemnización por pérdidas, averías o retrasos ocurridos en el curso del transporte a reclamar contra el transportista por cuyo hecho se haya causado el daño.

Situación que es prácticamente coincidente, como por lo demás no podía ser de otra manera, con la que se contempla en el derecho español para la misma modalidad de transporte y, en concreto, en el Código de Comercio, cuya artículo 373 señala que "el porteador que hiciere la entrega de las mercancías al consignatario en virtud de pactos o servicios combinados con otros porteadores, asumirá las obligaciones de los que le hayan precedido en la conducción, salvo su derecho para repetir contra éstos, si no fuere él el responsable directo de la falta que ocasione la reclamación del cargador o consignatario".

Pero en el CMR, a diferencia del derecho español, existe una **regla especial aplicable al cómputo de la prescripción de acciones entre los diversos transportistas que hubieran intervenido en un transporte sucesivo**. Dicha regla se contiene en su artículo 39.4, ubicado dentro del Capítulo VI del Convenio, "Disposiciones relativas al transporte efectuado por transportistas sucesivos", cuyo artículo, después de remitirse al artículo 32 relativo al plazo de prescripción, que también es de un año como en el Derecho español, establece que en dicho supuesto la prescripción comienza, en todo caso, a contarse a partir del día en que una decisión judicial fije la indemnización a pagar en virtud de las disposiciones del Convenio, o bien, si no existe tal fallo, a partir del día del pago efectivo.

Lo cual, difiere sustancialmente de lo que el mismo Convenio dispone respecto al cómputo de la prescripción cuando se trata de acciones entre cargadores/destinatarios y transportistas, ya que en dicha eventualidad, de acuerdo con el antes citado artículo 32 (Capítulo V, Reclamaciones y acciones):

"La prescripción corre:

a) En los casos de pérdida parcial, avería o retraso, a partir del día en que se entregó la mercancía;

b) En el caso de pérdida total, a partir de treinta días de la expiración del plazo convenido, o, si no se ha convenido plazo, a partir de sesenta días de la toma en carga de la mercancía por el transportista;

c) En todos los demás casos, a partir de los tres meses de la conclusión del contrato de transporte".

Pues bien, a pesar de que esta interpretación es comúnmente aceptada, una muy **reciente sentencia** de la Sección Quince de la Audiencia Provincial de Barcelona no lo ha entendido así y, en un supuesto de reclamación por pérdida parcial de una mercancía transportada, **en un supuesto de transporte subcontratado, no sucesivo**, al amparo del Convenio CMR, en la que la sentencia de primera instancia recogió la alegación de prescripción argumentada en base a que era de aplicación el artículo 32.1.a) del Convenio, ha estimado la apelación formulada, revocando la sentencia de instancia.

Y ello, a pesar de reconocer expresamente en uno de sus fundamentos de derecho que "Es cierto que el transporte organizado (...) **NO era un transporte de carácter sucesivo**, entendido como aquél en que cada uno de los transportistas ejecuta con

efectividad un tramo del recorrido por carretera"; pero dicha sentencia ha considerado que es de aplicación a la reclamación

planteada el artículo 39.4 del Convenio con la exclusiva argumentación de que si bien dicho artículo se encuentra situado en el Capítulo VI, que contiene regulaciones estrictamente aplicables a los transportes sucesivos, también contiene (el Capítulo) otros preceptos que no son de aplicación exclusiva a los transportes sucesivos sino que también pueden aplicarse a otros transportes en que hayan intervenido diversos transportistas, ya sea en régimen de transporte sucesivo, ya en el régimen establecido en el artículo 3 del Convenio CMR (transporte subcontratado).

Es de esperar que no proliferen esta clase de errores interpretativos y que en base a unas argumentaciones tan poco consistentes no se creen precedentes judiciales que, de reiterarse, puedan llegar a cambiar la recta interpretación de los preceptos del Convenio CMR.

Manuel M.Vicens
Secretario General - Asesor Jurídico