

# **RECLAMACIONES EN EL CMR**

**Alberto Emparanza Sobejano**  
**Prof. Titular de Derecho Mercantil**  
**Universidad del País Vasco (UPV/EHU)**  
**Barcelona, 10 de junio de 2009**

## I.- PLANTEAMIENTO

Cuando las mercancías objeto de transporte llegan al destino previsto en el contrato lo normal es que el destinatario proceda a recogerlas sin que se suscite controversia alguna. Sin embargo, cabe que presenten algún tipo de desperfecto que pueda generar la protesta del destinatario. El destinatario está obligado a inspeccionar visualmente las mercancías para poder elevar la correspondiente queja, ya que si no lo hace no es que pierda el derecho a reclamar, que como luego veremos pervive mucho más tiempo, sino que se produce una inversión de la carga de la prueba en perjuicio del destinatario. Correrá a cargo del destinatario demostrar que el daño sufrido en las mercancías es imputable al porteador.

Ahora bien, el valor de la reserva formulada por el destinatario o, en su caso, su falta, no es único. No es lo mismo que los daños sean visibles a simple vista a que no puedan ser detectados por una simple inspección ocular por tratarse de daños ocultos. Tampoco es lo mismo que la reserva elevada por el destinatario haya sido formulada unilateralmente a que se haya hecho de forma contradictoria suscribiéndola tanto él como el transportista. La presencia de un perito puede dar a la reserva un alcance completamente distinto por su carácter neutral alejado de cualquier sospecha de estar bajo la influencia de alguna de las partes en conflicto.

En esta exposición se persigue asimismo aclarar el régimen de la prescripción previsto en el CMR, cuestión que está en directa relación con el asunto de las reclamaciones del destinatario. Sobre todo porque en ocasiones se han confundido ambas cuestiones como si se trataran de lo mismo cuando es evidente que el hecho de que no se haya hecho la correspondiente reserva en modo alguno conlleva la pérdida del derecho a reclamar del destinatario, circunstancia que sólo acaece cuando haya expirado el plazo de vencimiento, lo

cual sucederá con la prescripción de la acción, y no por la ausencia de reserva o protesta en el momento en que las mercancías lleguen a destino con algún desperfecto.

## II.- EL RÉGIMEN DE LAS RECLAMACIONES EN EL ART. 30 CMR

### 1.- Significado y alcance

El art. 30 CMR tiene como función principal advertir al transportista de que dentro de un tiempo puede que interpongan contra él una reclamación por los daños causados en las mercancías durante su transporte.

Esta norma establece, por tanto, la presunción *iuris tantum* de que la mercancía ha sido entregada en destino en el mismo estado en que figura en la carta de porte, presunción que se destruye solamente en el caso de que se interponga una reserva por el destinatario, o se admita la comprobación bilateral.

La consecuencia es que el transportista puede ser objeto de reclamación con independencia de que el destinatario le haya opuesto o no una reserva sobre el estado de las mercancías en el momento de su recepción.

### 2.- Las opciones del destinatario

Cuando se le hace entrega de las mercancías y detecta algún tipo de anomalía en las mismas, el destinatario puede optar:

- a) O bien por exigir un examen contradictorio en el que la otra parte está obligado a colaborar en el esclarecimiento de los hechos;
- b) O bien por formular una reserva al porteador, en cuyo caso habrá de distinguirse si las pérdidas y desperfectos son visibles de forma manifiesta o no lo son porque la conducta del destinatario puede variar notablemente dependiendo de tales circunstancias;
- c) O bien, por no hacer nada, esto es, por no plantear ninguna reclamación en el momento de recepción de la mercancía produciéndose con ello un empeoramiento de su situación probatoria cuando no tenga aseguradas las pruebas que acrediten el origen de los daños en las mercancías transportadas.

### **3.- Pérdidas o daños manifiestos de las mercancías**

Son daños aparentes aquellos que resultan perceptibles desde el exterior. El destinatario, que tiene un conocimiento de las mercancías mucho más profundo que el que puede ostentar el porteador es quien está en condiciones de apreciarlos más fácilmente.

#### **3.1.- Con reserva**

La reserva puede hacerse de forma verbal aunque también se admita cualquier otro tipo como fax, telegrama, e-mail, etc. No es necesario que se haga constar en la carta de porte. En cualquier caso quien reclama es quien debe acreditar la declaración de la reserva.

En lo que atañe a su contenido deben tratarse de vicios que hayan quedado reflejados bajo una declaración clara y suficiente de las circunstancias del perjuicio. La descripción de los daños no debe ser explicada en detalle. El parámetro para determinar la corrección de la reserva es que proporcione al porteador las informaciones necesarias para que sepa que va a ser objeto de una reclamación y pueda hacerse con pruebas exculpatorias de su responsabilidad.

El que puede realizar la reserva es el destinatario o sus sucesores. La reserva ha de ir dirigida al porteador, aunque puede plantearse también frente a los auxiliares y otros ayudantes del porteador que han hecho entrega de la mercancía por lo que no es extraño que se comunique y entregue, en su caso, al conductor del camión. En principio la reserva se ha de formular como muy tarde en el momento de la entrega de la mercancía.

Las reservas constituyen una manifestación unilateral que hace el destinatario en las que evidencia el daño producido pero que no bastan por sí mismas para acreditar dicho daño. Es simplemente un medio por el que se informa al porteador de su eventual incumplimiento y se le pone sobre aviso para que prepare su defensa.

#### **3.2.- Con examen contradictorio**

La verificación contradictoria supone el reconocimiento e inspección de la mercancía por profesionales dotados de conocimientos específicos sobre la clase de mercancía transportada. Normalmente son dos y se designan por cada una de las partes intervinientes en el

contrato de transporte. Una vez realizado, tanto el destinatario como el porteador deben estar de acuerdo en el resultado obtenido.

La realización de este examen contradictorio despliega efectos desde una perspectiva probatoria porque la mera existencia de la verificación contradictoria, y de su correspondiente resultado elimina el conflicto sobre el estado de las mercancías entregadas al destinatario ya que los daños denunciados son manifiestos. Caso muy distinto es el de la peritación unilateral que no puede admitirse en esta sede por el riesgo de que se incline a favor de una de las partes. En efecto, una peritación unilateral encargada por el destinatario no obliga al transportista porque no deja de ser una verificación realizada a instancia de parte.

#### **4.- Pérdidas o daños no manifiestos de las mercancías**

##### **4.1.- Sin examen contradictorio**

El destinatario deberá realizar en tal caso una reserva que se dirigirá al porteador que ha causado el daño susceptible de ser indemnizado. Sin embargo, cuando el daño no es manifiesto, la reserva habrá de hacerse obligatoriamente por escrito, pudiendo remitirse por fax, fotocopia, o cualquier otro medio que permita dejar constancia de la reclamación. Dicha reserva se deberá plantear dentro de los 7 días siguientes a la entrega de las mercancías, empezando el cómputo el día en que se hubiera producido dicha entrega. El transportista tendrá que acreditar que entregó las mercancías en perfecto estado y a tiempo el día previsto a tal efecto.

Las reservas se pueden inscribir tanto en la carta de porte como en cualquier otro documento. En la práctica, sin embargo, lo habitual es que se haga en la carta de porte de igual forma que se hace por el transportista cuando recibe las mercancías con algún vicio o daño. Corresponde, por tanto, al destinatario destruir esa presunción y acreditar que las mercancías entregadas presentaban vicios o poseían algún tipo de desperfecto.

##### **4.2.- Con examen contradictorio**

Cuando los daños no son aparentes la verificación contradictoria no es concluyente sino que admite la prueba en contrario siempre que se traten de pérdidas o averías no aparentes. Se trata de un régimen excepcional que debido a la naturaleza oculta de los daños no

otorga a la verificación contradictoria el valor probatorio que tiene reconocida en general esta fórmula.

### **5.- Por superación del plazo de entrega**

En los casos de que la entrega se realice con retraso el destinatario deberá presentar una reserva por escrito al porteador dentro de los 21 días siguientes a la puesta a disposición de las mercancías al destinatario.

La reserva deberá hacerse por escrito. La puede plantear tanto el destinatario como el cargador pues es quien sabe a ciencia cierta la fecha en que se entregó la mercancía al transportista y puede llevar la cuenta de los días transcurridos y de cuándo debería haber sido entregada en destino.

En estos casos la reserva es una exigencia absoluta porque si no se hace o se hace después de los 21 días, el destinatario pierde completamente el derecho a reclamar los daños producidos por el retraso en la entrega.

## **III.- EL RÉGIMEN DE LA PRESCRIPCIÓN EN EL ART. 32 CMR**

### **1.- Planteamiento general**

La prescripción sirve para depurar el ejercicio tardío de derechos patrimoniales. En el régimen del transporte internacional de mercancías por carretera se aspira a que las eventuales reclamaciones se zanjén prontamente. Ahora bien, no deben confundirse reservas con reclamaciones. La reserva no es de necesaria interposición ni cuantifican el perjuicio. Por el contrario, la reclamación es necesaria para que el perjudicado pueda verse resarcido de los daños.

### **2.- La duración del plazo de prescripción**

El plazo de prescripción del CMR es de un año, que es elevado a tres años en los casos en que se actúe con “dolo o falta equivalente” por el causante del daño. Dicho plazo es imperativo y no admite reducción ni ampliación. La prescripción debe alegarse por la parte porque no es invocable de oficio por el juez.

El plazo de prescripción varía dependiendo del momento en que pueda ser ejercitado:

- a) Supuestos de pérdida parcial, avería o retraso: desde el día en que se entregó la mercancía;
- b) Supuestos de pérdida total: a partir de los 30 días de la expiración del plazo convenido o de los 60 días si no hubiera sido fijado plazo.
- c) El resto de casos: 3 meses desde la celebración del contrato de transporte (ej: impago de porte, gastos de almacenaje, pago por paralización del vehículo, no cobro del reembolso,...).

La prescripción se interrumpe mediante una simple carta o escrito extrajudicial. La interrupción de la prescripción detiene el cómputo del plazo hasta la desaparición de la causa que lo motivó, comenzando a computarse entonces nuevamente desde el principio.

La reclamación que interrumpe la prescripción debe ser específica y concreta; debe hacer valer las pretensiones del usuario; ha de ser cuantificada; debe ir acompañada de las pruebas documentales en las que se basa, y se dirige a la empresa transportista que deberá contestarla.