

Revista del Foro Canario

80

Las Palmas de Gran Canaria, 1990



Imprime: Imprenta Pérez Galdós
Prof. Lozano, 25 - Urb. Cebadal
Las Palmas de Gran Canaria

Depósito Legal G.C. 258/80
I.S.S.N. 0211-0903

*Revista del
Foro Canario*

EL ROBO DE LA MERCANCÍA COMO CIRCUNSTANCIA EXCULPATORIA SEGÚN LOS TRIBUNALES

FRANCISCO-JOSÉ SÁNCHEZ ORTIZ

ABOGADO

MIEMBRO DEL INSTITUTO DE DERECHO INTERNACIONAL DE LOS TRANSPORTES (IDIT)

Éste es, desde luego, un tema de la mayor trascendencia para los transportistas.

Sucede con frecuencia que, sobre todo en algunos países, aprovechando la mínima ausencia de los conductores, gente muy especializada, y bien dotada de herramientas, abre el vehículo, lo pone en marcha, alejándolo del lugar en que estaba situado, para apropiarse de la mercancía, dejándolo abandonado en otro paraje.

El conductor denuncia el hecho a la autoridad competente y, pasado algún tiempo, la empresa porteadora recibe una reclamación del usuario y sobre todo del Asegurador de éste (seguros de daños, y más propiamente “de facultades y otros intereses del cargador”), reclamando el valor de la mercancía sustraída y eventualmente daños y perjuicios, etc.

La defensa de estos supuestos trata de basarse en una calificación de fuerza mayor de los arts. 1.105 y 1.602 del Código Civil español, o el art. 17 de la Convención C.M.R. de 19 de mayo de 1956 (Boletín Oficial del Estado de 7 de mayo de 1974), si se trata de un transporte internacional.

Frente a esta tesis, los reclamantes argumentan la existencia de culpa por falta de vigilancia, del art. 1.103 del Código Civil.

Y la Jurisprudencia, tanto española como de otros países, es muy variada en atención a las circunstancias.

Incluso a la propia concepción de la fuerza mayor en los diferentes sistemas jurídicos, es decir, países continentales con Códigos de tronco común napoleónico, países de “Common Law”, Derecho germánico, etc.

Las sentencias españolas más importantes, en el sentido de reconocer la existencia de fuerza mayor en estos supuestos, se han adentrado en el estudio de la racionalidad de la conducta del conductor encargado del vehículo, en los términos de la propia interpretación del art. 1.103 del Código Civil (consecuentemente superado el problema de la prueba, según el art. 361 del Código de Comercio y la concurrencia de concausas del art. 362 del Código de Comercio), esto es lo que dice el art. 1.104 del Código Civil sobre la diligencia.

* * *

Una cuestión adyacente, pero de paralelo interés, es el litigio entre el transportista que asegura su propia responsabilidad mediante la suscripción de la correspondiente póliza. Y que, acaecido un robo de los que venimos describiendo, solicita de ese su Asegurador que se haga cargo de la indemnización al usuario. A lo que el Asegurador se niega.

Sobre este particular es importante la sentencia de la Audiencia Territorial de Madrid, de 25 de abril de 1979 (Apelación 1.512/77) confirmando la del Juzgado de 1ª Instancia de la capital de 12 de abril de 1978, que enfrentaba a un transportista y su Asegurador.

* * *

Pero, volviendo al tema principal de la reclamación que al porteador hace el usuario o el Asegurador de daños de éste, la sentencia del Tribunal Supremo, fundamental, es la de 20 de diciembre de 1985, dictada en el recurso de casación 457/85, confirmando la de la Audiencia Territorial de Pamplona de 2 de marzo de 1982 (apelación 2.231/81) publicada en el Repertorio de Jurisprudencia de Aranzadi nº 6.605.

Juzgados y Tribunales han ido adoptando los criterios básicos de esta sentencia en lo principal, a veces con alguna vacilación o incluso en contra de la tesis de la fuerza mayor.

Por ello, resulta de gran interés la reciente sentencia de 17 de abril de 1989, del Juzgado de 1ª Instancia nº 1 de Sevilla dictada en el juicio declarativo ordinario de menor cuantía 274/87-3, que, sustancialmente, puede recogerse conforme a los siguientes pronunciamientos:

“Acaecida la pérdida de la mercancía por robo del vehículo articulado que transportaba la carga en la tarde del día 27 de marzo de 1985 en las inmediaciones del punto de destino, esto es, en la Aduana de Concorezzo, lugar habitado con instalaciones y servicios funcionando en sus inmediaciones, entre otros, un puesto de carabineros o policía; se acredita el hecho tanto por las certificaciones expedidas por la policía italiana como por la manifestación del conductor del vehículo y por las facturas y certificaciones demostrativas de los daños experimentados en el sistema de encendido eléctrico del vehículo y en los daños ocasionados en las puertas, singularmente en el mecanismo de la luna o cristal de la puerta izquierda de la cabina, hechos que delatan el acaecimiento del robo, subsumible en el apartado 2 del art. 17 del Convenio regulador, demostrativo de que la pérdida se debe a circunstancias que el transportista no pudo evitar y cuyas consecuencias no pudo impedir.

Ya que, como tiene proclamada la sentencia del Tribunal Supremo de 20 de diciembre de 1985 (Repertorio de Aranzadi 6.605), la sustracción del vehículo con su carga puede subsumirse en el supuesto de fuerza mayor, ya que la desaparición del camión tuvo lugar en idénticos supuestos a que hace referencia la sentencia invocada, y en base a que *la posibilidad de prever eventos dañosos y/o perjudiciales depende de las circunstancias de caso concreto, sin que, en términos generales, sea exigible una previsión que exceda de la que pueda esperarse de una persona prudente y respecto a los riesgos del normal discurrir de la vida.*

Criterio perfectamente aplicable al caso debatido por la práctica identidad de los supuestos, habiéndose acreditado la diligente actuación del conductor que, tras cerrar el vehículo con llave cuando se disponía a tomar un alimento, se percató de la desaparición de su vehículo, hecho que puso inmediatamente en conocimiento de la policía en el propio lugar del suceso, siguiendo de cerca la evolución de la investigación y personándose al día siguiente cuando el vehículo sin la carga había sido hallado a algunos kilómetros de distancia.

Por todo ello, *procede incardinar el supuesto dentro del ámbito de la fuerza mayor* a que se refiere el párrafo 2 del art. 17 del Convenio Internacional de transportes por carretera, procediendo en consecuencia la desestimación de la demanda, con imposición de costas al demandante por aplicación de lo dispuesto en el art. 523 de la Ley de Enjuiciamiento Civil”.

* * *

En cualquier caso, el estudio de estos supuestos —ligados en esencia a las circunstancias de hecho— no permite deducir que su defensa es meramente automática, mediante la simple invocación de la Jurisprudencia transcrita, sino que es necesaria la consideración pormenorizada del caso concreto.

Las Empresas deben aleccionar a su personal conductor en cuanto al uso de los sistemas técnicos que garanticen la máxima seguridad del vehículo para evitar que sea robado. Y en caso de que por desgracia esto suceda, entonces acudir a la autoridad policial o judicial —y también al Consulado de España cuando ocurra en el extranjero— en solicitud de ayuda, a fin de *documentar en la mejor manera posible las circunstancias específicas concurrentes*, que si se entabla un litigio puedan servir al Juzgado o Tribunal como base para una sentencia declarando exento de responsabilidad al transportista.

Y en cualquier caso someter estos temas a estudio para despachos profesionales especializados con experiencia en la materia, que lógicamente excede del ámbito de un artículo de revista.