

## VI. OBLIGACIONES

Departamentos de Derecho internacional privado de las Universidades de Granada y de Oviedo

### **CONVENIO CMR: EL CESE DE LA INTERRUPCIÓN DE LA PRESCRIPCIÓN EXIGE EL RECHAZO DE LA RECLAMACIÓN POR EL TRANSPORTISTA**

0000.- TS 1ª. S de 29 de junio de 1998. Ponente: Excmo. Sr. Almagro Nosete. *La Ley*, 1998, pág. 7918.

**Transporte internacional de mercancías por carretera.- Transporte entre España y Alemania.- Aplicación del Convenio CMR.- Subsistencia de la interrupción de la prescripción.- Criterios de interpretación del Derecho Uniforme Internacional.- Responsabilidad solidaria de los transportistas sucesivos por carretera.**

Normas aplicadas: Arts. 1, 3, 4, 17, 18, 27, 32, 34 y 51 Convenio de Ginebra de 19 de Mayo de 1956 relativo al Contrato Internacional de Transporte de Mercancías por Carretera.

*El eje argumental de los tres motivos del recurso gira en torno a la subsistencia de la interrupción de la prescripción originada por la reclamación dirigida a la transportista, habida cuenta de la previsión contenida en el último inciso del párrafo segundo del art. 32, y del sentido que ha de darse al referido término, visto el que debe merecer en la traducción al castellano la expresión francesa "repousse" y la inglesa "rejects" que contiene el texto original del Convenio, redactado en dichos idiomas, según se precisa en el mismo y en el Protocolo de firma cuya copia certificada conforme se remitió a cada uno de los Estados parte, como indica su art. 51. La adecuada traducción de dichos términos, que según la entidad mercantil recurrente es a la que se debe atender y no a la incorrecta recogida en el texto publicado en el BOE, es la de "rechazar" y no, por tanto, la de "responder" que contiene éste, de modo que, según razona, al no poderse decir que el escrito remitido por la entidad transportista contenga un rechazo de la reclamación presentada, no puede sostenerse, como hacen las sentencias de instancia, que la interrupción de la prescripción prevista en el art. 32.2 del Convenio había llegado a su fin y que, en consecuencia, desde dicha contestación se había reiniciado el plazo prescriptivo. Ambas sentencias consideran que, cualquiera que sea el sentido de la respuesta, la contestación del reclamado supone el cese de la interrupción. Mas tal interpretación del término "responder" (prescindiendo del hecho de que la sociedad interpelada no respondió, sino que, por su cliente, intervino un abogado, pidiendo datos y aclaraciones, ni tampoco devolvió los documentos con la supuesta respuesta escrita), no puede sostenerse, pues el verbo "responder" tiene varias acepciones, según el Diccionario de la Real Academia Española, entre éstas la de dar satisfacción a lo que se propone o la de replicar, en sentido negativo, a lo que se pide o afirma (matización que recuerda el perfecto fuerte originario), que sirven para adecuar su comprensión al contexto en que se emplea. En el caso la contestación sólo puede ser de aceptación, con lo que desaparece el problema de la prescripción, o de denegación o rechazo, equiparándose a las expresiones inglesa (rejects) o francesa (repousse), utilizadas en el texto original del Convenio. Una contestación dudosa o poco clara o sugeridora de que se aporten nuevos datos o explicaciones o documentos, no constituye la "respuesta" a la que se refiere el art. 32.2 del Convenio. Así se infiere del resto del contenido de referido apartado: "en caso de aceptación parcial a la reclamación, la prescripción no vuelve a tomar su curso más que*

*por la parte reclamada que continúa en litigio. La prueba de la recepción de la reclamación o de la respuesta y de la devolución de documentos corren a cargo de quien invoque este hecho. Las reclamaciones ulteriores que tengan el mismo objeto no interrumpen la prescripción". Tal texto, que no toma en consideración, por ser irrelevante la "aceptación total", sí valora la aceptación parcial, que implica obviamente una denegación parcial, para afirmar que la prescripción vuelve a tomar su curso, respecto de la "parte reclamada que continúa en litigio", de donde resulta que la respuesta a la reclamación total que permite el cese de la interrupción prescriptiva es la que no acepta la reclamación, o en otras palabras, la que rechaza tal reclamación. Cuando no se puede establecer, con claridad, este rechazo la contestación no sirve para que la prescripción vuelva a tomar su curso. Por tanto procede acoger los motivos.*

*La compañía aseguradora y demandante, como subrogada en los derechos y acciones de la asegurada, reclama a los demandados las responsabilidades civiles en que éstos han incurrido, conforme al Derecho aplicable, esto es, básicamente, el Convenio de 19 de mayo de 1956 (transporte internacional de mercancías por carretera), pues el evento indemnizable ocurrió en el cumplimiento de un contrato de transporte de mercancías por carretera, realizado a título oneroso, por medio de vehículo entre lugares –toma de carga de la mercancía en España y lugar de destino en Alemania- situados en dos países diferentes, ambos contratantes –art. 1 del convenio-, contrato cuya existencia se caracteriza por medio de la fehaciencia documental de la "carta de porte" (art. 4). Conforme al art. 17.1 del convenio, ocurrido el siniestro, el transportista es responsable de la pérdida parcial producida entre el momento de recepción de la mercancía y el de la entrega, sin que proceda la exoneración de dicha responsabilidad, al no concurrir ninguno de los supuestos previstos en el ap. 2 del citado artículo, ni ninguno de los "riesgos particulares" que define el ap. 4, cuya prueba incumbe al transportista (art. 18). En el caso, conforme al art. 3, el transportista responde de los actos y omisiones de sus empleados y de los de todas las personas a cuyo servicio recurra para la ejecución del transporte, cuando tales empleados o personas realicen dichos actos y omisiones en el ejercicio de las funciones; esto es, cada transportista codemandado, en cuanto trae causa del anterior, responde, por lo que deben ser condenados solidariamente al pago de la indemnización, de conformidad, también, con el art. 34. Los intereses a satisfacer son los previstos del cinco por ciento anual, a partir del día en que se interrumpió la prescripción (art. 27.1).*

**Nota:** Por su gran frecuencia y dimensión económica, el transporte es uno de los sectores de la contratación internacional donde más se ha sentido la necesidad de elaborar normas uniformes, que superen las diferencias nacionales y proporcionen mayor seguridad jurídica a los empresarios en sus relaciones privadas (*vid.* M. Olivencia: "La tarea unificadora en materia de transportes", *Cuestiones actuales del transporte internacional*, Jeréz de la Frontera, 1997, págs. 128 y ss). Prueba de ello es la vitalidad de convenios, como el de Ginebra de 19 de mayo de 1956 relativo al contrato de transporte internacional de mercancías por carretera (convención CMR, *BOE* de 7 de mayo de 1974) cuya importancia práctica deriva del gran número de ratificaciones que ha recibido y, para nosotros, del creciente número de decisiones judiciales que aplican sus disposiciones. En los ámbitos materiales que, como el presente, han sido objeto de unificación jurídica mediante la elaboración de normas materiales especiales del tráfico externo, la labor localizadora de la relación jurídica en un ordenamiento estatal deja paso a otra, de no menor trascendencia, en la que deben afrontarse los delicados problemas interpretativos que suscitan las normas uniformes, cuya resolución, a fin de procurar la unificación perseguida, precisa el recurso a una metodología específica (*vid.* el estudio clásico de J. Kropholler: *Internationales Einheitsrecht, Allgemeine Lehren*, Tubinga, J.C.B. Mohr,

1975, págs. 235 y ss). En ocasiones, como ocurre en el caso resuelto por el TS, la adecuada comprensión del texto internacional aparece dificultada por la traducción castellana publicada en el *BOE*. De hecho, la advertencia de imprecisiones en la traducción han motivado una corrección de errores del texto internacional, publicada en el *BOE* de 15 de junio de 1995, que, sin embargo, no ha excluido todos los problemas, como revelan los términos de la sentencia que se anota. En el caso decidido por el TS, el litigio surge en torno a la interpretación del término "responder" que utiliza el último inciso del texto castellano del art. 32 de la convención CMR. Su literalidad parece dar a entender que "*cualquier respuesta del transportista*" es suficiente para reanudar el plazo de prescripción *interrumpido* por la reclamación del cliente. La recurrente considera incorrecta la traducción española del texto internacional publicada en el *BOE*, por lo que apela al sentido que ha de darse a dicho término según la traducción al castellano de la expresión francesa "*repousse*" y la inglesa "*rejects*" que contienen los textos originales del convenio. Teniendo en cuenta que el plazo de prescripción previsto por el convenio es tan sólo de un año, la diferencia interpretativa puede resultar fundamental en muchos casos, como ocurre precisamente en la situación que es objeto de esta sentencia. Según el art. 32 de la convención, la prescripción corre: a) en el caso de pérdida parcial, avería o mora a partir del día que se entregó la mercancía. En relación con los hechos examinados, de esto se infiere que, de no haber mediado ningún acto interruptivo de la prescripción, el día en el que habría de haberse tenido el plazo por terminado habría sido el 2 de junio de 1990. Sin embargo, el día 16 de junio de 1989 la entidad a la que aseguraba la actora formalizó reclamación por escrito de los daños, dirigida a la entidad mercantil, con la que había concertado el contrato de transporte. En ese momento *se interrumpió* la prescripción, conforme dispone el citado art. 32.2, consecuencia jurídica sobre la que no existe discusión. No obstante, en opinión del órgano de instancia, la contestación realizada por la parte demandada el 18 de septiembre de 1989 determinó la reanudación del plazo de prescripción y, por tanto, la consideración como prescrita de la acción que fue ejercitada el 5 de diciembre de 1990. Para casar la decisión de instancia el Tribunal utiliza tres argumentos: en primer lugar, apela al significado que cabe dar al término responder en castellano, en atención al contexto en que se emplea; en segundo lugar, recurre a la interpretación sistemática de ese concepto en relación con el resto de la disposición aplicada; *ad adyuvandum* indica que no hubo contestación pues no intervino directamente la transportista, sino un abogado. El hecho de que quepa considerar acertado el fallo que se alcanza no impide echar en falta, en la *ratio decidendi*, una alusión a las normas generales vigentes en nuestro Ordenamiento Jurídico para la interpretación de los convenios internacionales, esto es, al convenio de Viena sobre el Derecho de los Tratados entre Estados de 23 de mayo de 1969 (*BOE* de 13 de junio de 1980). La aplicación de este convenio habría coadyuvado a solucionar el problema interpretativo mediante el recurso a las versiones auténticas del texto internacional (art. 33.2), del mismo modo que habría amparado, aún más, el recurso a la interpretación sistemática o contextual (art. 31.1). De otro lado, la mejor doctrina estima innecesario que sea el transportista quien conteste a la reclamación, pudiendo ser también un mandatario apoderado al efecto y, por tanto, el abogado a que se refiere la decisión (*Vid.* F.J. Sánchez-Gamborino: *El contrato de transporte internacional. CMR*, Madrid, Tecnos, 1996, pág. 299). La decisión que se anota adolece de la misma imprecisión terminológica que se aprecia en la redacción española de la convención CMR. Conviene aquí recordar que *interrupción* y *suspensión* son conceptos distintos, con diferentes consecuencias en cuanto a posible reanudación de dicho plazo. Mientras la interrupción detiene el plazo de prescripción y hace nacer un nuevo plazo de duración íntegra, la suspensión detiene el cómputo del plazo de prescripción hasta que cesa la causa suspensiva. En este momento el plazo se reanuda pero sólo en su parte restante. La traducción oficial

española del art. 32.2 de la convención CMR puede originar equívocos cuando dispone que la reclamación escrita *interrumpe* la prescripción. Los textos originales claramente hablan de que suspende (en francés: "*una reclamation ecrite suspend*"; en inglés: "*a written claim shall suspend*"), además en el siguiente apartado 3 se efectúa con precisión la traslación del vocablo discutido. La citada regla pone un límite temporal para el curso del plazo prescriptivo: *hasta* el rechazo escrito por el transportista; para expresar interrupción se hubiera usado el preposición *desde* (*vid.* F.J. Sánchez-Gamborino: *El contrato...*, *op. cit.*, pág.303). A pesar de la terminología utilizada por la convención, y de que el Derecho interno español no conoce la suspensión de la prescripción, las consideraciones efectuadas por el TS permiten observar la utilización correcta que se efectúa de ese concepto, y el carácter suspensivo y no interruptivo de la prescripción que determina la reclamación escrita. Finalmente, de los antecedentes de hecho no resulta del todo claro el modo en que fue asumido el transporte, respecto a la posibilidad de aplicar la regla de responsabilidad solidaria que prevé el art. 34. Al respecto sólo dos precisiones: de un lado, la jurisprudencia extranjera es favorable a una interpretación amplia del concepto "transportista sucesivo", de forma que, como tal, a efectos de la aplicación del art. 34 de la convención, podría entenderse también quien contrató asumir un tramo, aunque el ejecutante material sea otro, en línea con lo dispuesto por el art. 3 de la convención CMR; de otro, la convención no regula las acciones contra transportistas de hecho que no puedan ser considerados como "sucesivos" conforme al art. 34. Dichas acciones, no obstante, podrían prosperar con arreglo a lo dispuesto por el Derecho nacional, (*vid.* F.J. Sánchez-Gamborino: *El contrato...*, *op. cit.*, pág. 321), averiguado mediante la aplicación de la norma de conflicto vigente en materia de responsabilidad no contractual. **Fernando ESTEBAN DE LA ROSA**