



Universidad Internacional de La Rioja
Facultad de Derecho

Máster Universitario en el Ejercicio de la Abogacía
Dictamen sobre Contratación Mercantil

Trabajo fin de estudio presentado por:	Sara Boffo
Tipo de trabajo:	Dictamen sobre Contratación Mercantil
Área jurídica:	Derecho Mercantil
Director/a:	Juan Palao Uceda
Fecha:	15 de diciembre de 2021

Resumen

Todos los días, aunque no nos demos cuenta, en el transcurso normal de nuestra vida, celebramos una multitud de contratos, verbales o escritos. En la mayoría de los casos las relaciones contractuales del día a día no suscitan especiales problemas, contingencias que, en cambio, se manifiestan con cierta frecuencia en el marco de las relaciones comerciales.

Aunque el caso planteado pueda parecer una simple relación comercial entre dos partes, lo cierto es que el entramado esconde multitud de vínculos contractuales relacionados entre sí, que generan otras tantas contingencias.

En este sentido, será objeto del presente estudio el análisis de la compleja relación contractual que se establece entre un comitente y un comisionista, un vendedor y un comprador, un transportista y un cargador, que da lugar a una densa red de contratos y de responsabilidades entre las varias partes implicadas.

En este orden de ideas, se analizarán diferentes tipos contractuales, las responsabilidades derivadas del incumplimiento de alguno de éstos y las alternativas jurídicas encaminadas a evitar o modificar el alcance de dicha responsabilidad.

Palabras clave: Comisión, Compraventa mercantil, Transporte terrestre de mercancías, Letra de cambio, Responsabilidad contractual.

Abstract

Every day, whether we are aware of it or not, in the normal course of our lives, we all enter into a multitude of contracts, both verbal and written. In most cases, day-to-day contractual relations do not give rise to any particular problems, but they do arise quite frequently in the framework of commercial relations.

Although this case may appear as a simple commercial relationship between two parties, it actually hides a multitude of interrelated contractual links, which results in many contingencies.

In this respect, this paper will analyse the complex contractual relationship between a principal and a commission agent, a seller and a buyer, a carrier and a shipper, which gives rise to a dense network of contracts and responsibilities between the parties involved.

In this context, we will examine different types of contracts, the liabilities arising from the breach of some of them and the legal alternatives aimed at avoiding or modifying the scope of such liability.

Keywords: Agency Agreement, Purchase Agreement, Carriage of Goods by road, Bill of Exchange, Contractual liability.

Índice de contenidos

1. Listado de abreviaturas.	7
2. Objeto del dictamen	8
3. Antecedentes de hecho.	8
4. Cuestiones planteadas.	9
5. Fundamentos y conceptos básicos.....	10
6. Análisis jurídico y respuesta a las cuestiones planteadas.....	15
6.1. Identificación de las diferentes modalidades contractuales que hay detrás de la relación comercial descrita en el caso planteado.	16
6.1.1. Contrato de comisión o mandato mercantil.	16
6.1.2. Contrato de compraventa mercantil.....	18
6.1.3. Contrato de transporte terrestre de mercancías.....	18
6.1.4. Letra de cambio.	20
6.1.5. Depósito bancario y mandato de pago.	21
6.2. Responsabilidad de “Autores Industriales, S.L.” por la pérdida total de la mercancía y, en su caso, posibles causas de exoneración o limitación de su responsabilidad.....	21
6.2.1. Obligaciones del porteador.....	21
6.2.2. Supuestos de responsabilidad del porteador.	22
6.2.3. Delimitación temporal y naturaleza de la responsabilidad del porteador.....	23
6.2.4. Responsabilidad de “Autores Industriales S.L.” por la pérdida total de la mercancía.....	24
6.2.5. Supuestos de exclusión de la responsabilidad del porteador.....	24
6.2.6. Limitación de la responsabilidad del porteador.....	26
6.3. Responsabilidad de “Metalúrgica del Noroeste, S.L.” por la pérdida total de la mercancía y, en su caso, posibles causas de exoneración o limitación de su responsabilidad.	28
6.3.1. Responsabilidad de Metalúrgica del Noroeste S.L. en calidad de vendedor.	29
6.3.2. Responsabilidad de Metalúrgica del Noroeste S.L. en calidad de expedidor.	29
6.4. Responsabilidad de D. Pedro por la pérdida total de la mercancía.	30
6.4.1. Responsabilidad de D. Pedro en calidad de comisionista.....	30
6.4.2. Responsabilidad de D. Pedro en calidad de comprador.	32
6.4.3. Responsabilidad de D. Pedro en calidad de cargador.....	33

6.5.	Posibilidad para el comprador de recuperar el importe ya abonado de las mercancías.	35
6.6.	Obligación del comprador de pagar el importe restante de las mercancías.	36
6.7.	Redacción de un contrato en el que queden reflejadas todas las peculiaridades del caso descrito.....	37
6.8.	Redacción de los documentos necesarios para la correcta documentación de la mercancía.	43
6.9.	Redacción de una letra de cambio teniendo en cuenta los datos aportados en el supuesto.....	46
6.10.	Identificación de las alternativas jurídicas para evitar la responsabilidad por pérdida... 47	
6.10.1.	El seguro de transporte de mercancías.....	47
6.10.2.	Los INCOTERMS.....	49
7.	<i>Conclusiones.</i>	51
8.	<i>Normativa, jurisprudencia y doctrina aplicadas.</i>	55
8.1.	Normativa.	55
8.2.	Jurisprudencia.	57
8.3.	Doctrina.....	59
Anexo A.	<i>Modelo Oficial de Letra de Cambio.</i>	63

Índice de tablas

Tabla 1 – Carta de porte.	44
Tabla 2 – Letra de cambio.....	47

1. Listado de abreviaturas.

CC	Código Civil.
CCom	Código de Comercio.
DGT	Dirección General de Transporte.
FJ	Fundamento Jurídico.
LCCh	Ley 19/1985 de 16 de julio, Cambiaria y del Cheque.
LCS	Ley 50/1980, de 8 de octubre, de Contrato de Seguro.
LCTTM	Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del contrato de transporte terrestre de mercaderías.
LOTT	Ley 16/1987, de 30 de julio, de ordenación de los transportes terrestres.
RD-Leg.	Real Decreto Legislativo.
SAP	Sentencia de la Audiencia Provincial.
Secc.	Sección.
ss.	Siguientes.
STS	Sentencia del Tribunal Supremo.

2. Objeto del dictamen

Objeto del presente dictamen es, en primer lugar, el análisis jurídico de las cuestiones planteadas por D. José Prieto quien, en el marco de una compleja relación contractual, tras haber encargado la compra de 100 toneladas de aluminio a Don Pedro González, ve frustradas sus expectativas de recibir la mercancía, debido a un accidente que se produce durante el transporte de ésta.

En este sentido, en primer lugar, se estudiarán las diferentes modalidades contractuales que subyacen a la relación comercial descrita en los antecedentes de hecho, así como el alcance de la responsabilidad de las partes implicadas por la pérdida total de la mercancía y las eventuales causas de exoneración o limitación de ésta.

En segundo lugar, y tras estudiar las cuestiones arriba indicadas desde el punto de vista legal, jurisprudencial y doctrinal, seguirá el dictamen con la redacción de un contrato que refleje todas las especificidades del caso planteado, de los documentos de transporte necesarios para la correcta documentación de la mercancía y, por último, de la letra de cambio utilizada para el pago.

En tercer lugar, se propondrán algunas alternativas jurídicas que permitan evitar la responsabilidad por pérdida del aluminio y así modificar la distribución de ésta entre las partes de una forma diferente a la establecida por el Legislador.

En cuarto lugar, el dictamen concluirá con unas breves conclusiones que recogerán, de forma resumida, los resultados del análisis jurídico llevado a cabo.

3. Antecedentes de hecho.

- i. D. José Prieto Rodríguez, propietario de una fábrica de tornillos situada en Segovia, encarga a D. Pedro González González, con el que mantiene relaciones comerciales habituales y que está establecido en Barcelona, la compra de 100 toneladas de aluminio el día 15 de enero. Al hacerle el encargo le pide que el aluminio se lo facture por medio de un transportista “a portes debidos” y realiza una transferencia a su favor de 3.000 euros en concepto de provisión de fondos.

- ii. D. Pedro adquiere las 100 toneladas de aluminio a la entidad “Metalúrgica del Noroeste, S.L.” el día 20 de enero por un precio total de 12.000 euros, para cuyo pago se extiende una letra aceptada por D. Luis en su propio nombre y con un vencimiento a tres meses fecha.
- iii. D. Pedro contrata el transporte de aluminio hasta la fábrica de D. José con la mercantil “Autores Industriales, S.L.” a “portes debidos”. Durante el transporte el camión sufre un accidente y se despeña perdiéndose totalmente la mercancía.
- iv. D. José había ordenado al Banco Santander, donde tenía cuenta corriente, el día 25 de enero, una transferencia de 9.500 euros a abonar en la cuenta de D. Pedro para pagar el resto del importe del aluminio, más la comisión y los gastos según la cuenta que le había remitido D. Pedro.
- v. El día 28 de enero D. José se entera del accidente que había ocurrido el día anterior y acude a su abogado para que le resuelva las cuestiones que se plantean a continuación.

4. Cuestiones planteadas.

De acuerdo con los antecedentes de hecho y teniendo en cuenta que se trata, por un lado, de identificar las diferentes modalidades contractuales subyacentes a la relación comercial descrita y, por otro lado, de establecer la responsabilidad, o ausencia de ella, de las partes implicadas en el asunto y, en su caso, determinar las causas de exoneración o limitación de aquélla, se plantean las siguientes cuestiones jurídicas:

- 1.- Identifique las diferentes modalidades contractuales que hay detrás de la relación comercial descrita.
- 2.- Indique si existe responsabilidad de “Autores Industriales, S.L.” por la pérdida total de la mercancía. En caso de respuesta afirmativa, ¿existe alguna causa de exoneración o limitación de su responsabilidad? Analice la cuestión desde el punto de vista legal y jurisprudencial.
- 3.- Indique si existe responsabilidad de “Metalúrgica del Noroeste, S.L.” por la pérdida total de la mercancía. En caso de respuesta afirmativa, ¿existe alguna causa de exoneración o limitación de su responsabilidad? Analice la cuestión desde el punto de vista legal y jurisprudencial.

- 4.- Indique si existe responsabilidad de D. Pedro por la pérdida total de la mercancía. Explique las diferentes corrientes doctrinales sobre el particular.
- 5.- Indique si existe alguna posibilidad de que el comprador recupere el importe ya abonado de las mercancías.
- 6.- Indique si el comprador está obligado a pagar el importe restante de las mercancías.
- 7.- Redacte un contrato en el que queden reflejadas todas las peculiaridades del caso descrito.
- 8.- Redacte los documentos necesarios para la correcta identificación de la mercancía.
- 9.- Redacte una letra de cambio teniendo en cuenta los datos aportados en el supuesto.
- 10.- Identifique alguna alternativa jurídica para evitar la responsabilidad por pérdida (p. ej. contrato de seguro)

5. Fundamentos y conceptos básicos.

Antes de empezar con el análisis jurídico de las cuestiones planteadas, es imprescindible mencionar y definir brevemente algunos conceptos básicos que servirán de apoyo en el estudio y posterior solución del caso práctico planteado:

1.- **Contrato de comisión:** la doctrina tradicional (GARRIGUES 1974, URÍA 1992, URÍA y MENÉNDEZ 2018) define el contrato comisión como un mandato mercantil, planteamiento que comparte también el actual Código de Comercio, que en el primero de los preceptos dedicados al contrato de comisión (art. 244 CCom.) afirma “se reputará comisión mercantil el mandato...”, lo cual nos exige acudir al art. 1709 CC para poder concretar una definición mas exhaustiva. En este sentido, el art. 1709 CC define el mandato como aquel contrato por el que una parte – el mandante – se obliga a prestar un servicio o hacer algo, por cuenta o por encargo de otra – el mandatario. La comisión es, pues, un mandato con unos rasgos que la diferencian del tipo contractual civil y que justifican su mercantilidad: a) en primer lugar, la realización de un acto u operación de comercio que el comitente encarga al comisionista; b) en segundo lugar, la forma de actuar del comisionista que puede realizar la operación de comercio en nombre propio o en nombre del comitente (art. 245 CCom), con la consecuencia de que, en el primer caso – más habitual en la práctica – quedará obligado directamente con

el tercero con quien contratare, como si el negocio fuera suyo, y éste no podrá ejercer acciones contra el comitente, ni este último contra aquél (art. 246 CCom); y, en el segundo caso, cuando el comisionista manifieste el nombre del comitente – *contemplatio domini* – este último quedará vinculado directamente con el tercero y los efectos del contrato se producirán directamente entre ellos, así como la titularidad de todas las acciones que deriven del negocio estipulado; c) en tercer lugar, la calidad de comerciante o empresario del comitente o comisionista, aunque, frente a la imprecisión de la norma, la doctrina generalmente considera que es el comisionista quien tiene necesariamente que ser comerciante y, en el ejercicio de su profesión, recibir encargos por parte de sus clientes-comitentes y ejecutarlos (GUTIÉRREZ GILSANZ y RIBES RIBES 2014; BROSETA PONT y MARTÍNEZ SANZ 2021); en cuarto y último lugar, el carácter esporádico de la relación entre las partes, elemento que, además, diferencia la comisión de otros tipos contractuales afines, como ya se ha comentado más arriba. En otras palabras, ejecutada la operación objeto del contrato de comisión, se extingue el vínculo contractual entre las partes.

En este orden de ideas, resumiendo los requisitos arriba indicados y utilizando las palabras de GARCÍA LUENGO (2004), podemos referirnos a la comisión como a un contrato de mandato mercantil en virtud del cual una de las partes – el comisionista – se obliga a realizar un acto u operación de comercio por cuenta del mandante – el comitente – recibiendo a cambio una retribución y pudiendo actuar, en la ejecución del contrato, con *contemplatio domini* (es decir, en nombre del comitente) o en nombre propio.

2.- **Compraventa mercantil:** Por contrato de compraventa entendemos aquel vínculo contractual en virtud del cual una de las partes – vendedor – se obliga a entregar a la otra – comprador – una cosa determinada a cambio de un precio cierto. Se trata de un instrumento jurídico que ha servido de base para el desarrollo de la actividad comercial, dando lugar al nacimiento del Derecho Mercantil como sistema jurídico autónomo (BROSETA PONT y MARTÍNEZ SANZ 2021). Tanto es así que muchos autores reconocen la compraventa como la “esencia del comercio”, siendo la forma mas frecuente de circulación de los bienes en el actual sistema económico (SECO CARO, 2009).

Podemos distinguir dos tipos de compraventa: por un lado, la de naturaleza civil, regulada en los arts. 1455 y ss. del Código Civil y que se completa por lo establecido en el RD-Leg. 1/2007, que aprueba el texto refundido de la Ley para la defensa de los consumidores y usuarios; y,

por otro lado, la de carácter mercantil cuya regulación se recoge en el Código de Comercio (arts. 325 a 345 CCom) y, en lo no expresamente regulado, se complementa con lo establecido en el Código Civil. La compraventa mercantil difiere de la civil por unos requisitos básicos que pueden extraerse del art. 325 CCom:

- a) Que el objeto de la compraventa sean bienes muebles: la norma citada parece elevar la naturaleza mueble de la compraventa a carácter esencial del tipo contractual mercantil, aunque la Exposición de Motivos del vigente CCom parece extender el carácter mercantil también a las compraventas que tengan por objeto bienes inmuebles;
- b) Que el comprador adquiera el bien con el objetivo de revenderlo y lucrarse en la reventa;
- c) Que los bienes adquiridos sean revendidos bajo la misma forma en la que se compraron, o bien en otra forma distinta (en este caso se puede citar, a título de ejemplo, la compraventa de materias primas).

3.- **Contrato de transporte:** junto con el de compraventa y el de comisión, el contrato de transporte es uno de los contratos mercantiles de más antigua tradición y, al igual que aquéllos, posee una doble regulación, por un lado, en el Código Civil (arts. 1601 a 1603 CC) y, por otro lado, en la Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del contrato de transporte terrestre de mercaderías (LCTTM), por medio de la cual se derogan los arts. 349 a 379 CCom.

En términos generales podemos definir el contrato de transporte como aquel contrato por el que una parte – el porteador – se obliga frente a otra – el cargador – a trasladar de un lugar a otro, utilizando el medio de transporte pactado, personas o cosas y a entregarlas en el lugar de destino. Se trata de un contrato que ha sido clasificado por el legislador y por la doctrina atendiendo a múltiples criterios:

- a) Por el medio de transporte utilizado, podemos mencionar el transporte ferroviario, por carretera, aéreo, marítimo o multimodal.
- b) Por el objeto, cabe distinguir entre transporte de viajeros o de mercaderías (art. 63 de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de ordenación de los transportes terrestres – LOTT).
- c) Entre los transportes por carretera podemos distinguir, dependiendo de la naturaleza de la actividad desarrollada, los públicos y los privados (art. 62 LOTT).

- d) Por el ámbito del transporte podemos diferenciar el transporte interno, que se lleva a cabo dentro de los confines nacionales, y el transporte internacional, cuando el lugar de carga de la mercancía y el de entrega están ubicados en dos países diferentes.

En cuanto al carácter mercantil del contrato, el marco normativo actualmente vigente no señala expresamente en qué casos nos encontramos ante un contrato de transporte de naturaleza mercantil. Aun así, podemos considerar indicio de mercantilidad el hecho de que el porteador se dedique a la actividad de transporte con carácter habitual y/o profesional, como en el caso de una empresa de transporte.

4.- **Título valor:** con la expresión “título-valor” nos referimos a una serie de documentos, que nacen por necesidad de la práctica comercial en los siglos XII y XIII, y contienen una serie de derechos que pueden ejercerse por el hecho de poseer dicho documento (GADEA SOLER 2008). Se trata de una categoría que reúne diferentes tipos de documentos: letras de cambio, cheques, pagarés, obligaciones y acciones. A los efectos que aquí nos interesan, nos centraremos en el primero de ellos: la letra de cambio.

5.- **Letra de cambio:** en términos generales, podemos definir la letra de cambio como *“un título-valor que incorpora: una orden de pago del librador dirigida al librado para que pague una cantidad de dinero al tomador o futuro tenedor del título y una promesa de pago del propio librador en la que se compromete a satisfacer la cantidad expresada en el título en el supuesto de que el librado no lo haga”* (GADEA SOLER 2008, p. 35). Se trata de un documento resultado, históricamente, de la fusión de dos documentos diferentes: el pagaré cambiario y el mandato de pago, que han permitido crear un único documento, dirigido al deudor y entregado al acreedor, que contenía una confesión extrajudicial de recepción de una suma de dinero, normalmente por parte de un banquero, que se obligaba a pagar, en el momento indicado, en un lugar diferente del de recepción (BROSETA PONT y MARTÍNEZ SANZ 2021). La creación de este documento fue acompañada por la aparición de la figura del “endoso”, es decir de una declaración contenida en el mismo documento, por medio de la cual su posesión y, por ende, el crédito incorporado, a un tercero (BROSETA PONT y MARTÍNEZ SANZ 2021). En la actualidad el uso de la letra de cambio se ha visto muy reducido y, progresivamente, fue sustituido por otros instrumentos de pago, como, por ejemplo, las tarjetas de crédito o los préstamos bancarios, con la consecuencia de que, hoy en día, esta institución se estudia más por tradición histórica que por su importancia actual.

6.- **Contrato de seguro:** En términos generales el contrato de seguro se encuentra regulado en la Ley 50/1980, de 8 de octubre, de Contrato de Seguro (LCS), cuyo art. 1 lo define como aquel vínculo contractual por el que el asegurador se obliga, por el cobro de una prima y dentro de los límites acordados, a indemnizar al asegurado en el caso en que se produzca el evento objeto de la cobertura. Entre los elementos personales del contrato de seguro podemos identificar: el **asegurador**, es decir la persona jurídica obligada al pago de la indemnización en el caso en que se produzca el evento establecido en el contrato; el **tomador**, es decir la persona que estipula el contrato y firma la póliza, asumiendo la obligación de pago de la prima; el **asegurado** o “titular del interés” que se asegura (puede coincidir con el tomador) y, para terminar, el **beneficiario**, que es la persona que cobrará la indemnización en el caso en que se produzca el evento asegurado.

Entre los tipos especiales de este contrato, podemos mencionar el **seguro de transporte de mercancías**. En las palabras del legislador, se trata de un contrato por medio del cual el asegurador, a cambio de una prima, se obliga a indemnizar los daños materiales que se puedan producir con ocasión o en consecuencia del transporte de mercancías (art. 54 LCS). Por lo tanto, entendemos que el tipo analizado se diferencia de otros seguros por su objeto, ya que, en este caso, el bien asegurado es la mercancía transportada.

En cuanto a su contenido, es habitual que las pólizas de seguro de transporte se basen en un clausulado general, elaborado en su momento por la patronal de las compañías de seguro y, por lo tanto, conocidas como “pólizas UNESPA” o en las condiciones generales elaboradas para el transporte marítimo por el Instituto de Aseguradores de Londres (*Institute Cargo Clauses – ICC*) cuya aplicación se extiende también al transporte terrestre.

7.- **Depósito bancario:** el contrato de depósito bancario se inscribe en la categoría, más amplia, de los contratos bancarios y puede considerarse como la principal operación pasiva que el banco realiza a través de la cuenta corriente, recibiendo fondos por parte de quienes tengan capital o ahorro, para financiar las llamadas operaciones activas, concediendo dinero a terceros que lo soliciten.

La doctrina ha definido el depósito bancario como aquel contrato por el que el banco recibe cantidades de dinero de sus clientes, adquiriendo la propiedad sobre éstas – y por lo tanto se trata de un depósito irregular (GARCÍA-PITA Y LASTRES 2016; BROSETA PONT y MARTÍNEZ SANZ 2021) – y comprometiéndose a restituir la misma cantidad, en la misma moneda y en la

forma establecida en el contrato (SÁNCHEZ CALERO 2013; BROSETA PONT y MARTÍNEZ SANZ 2021). Se trata de un contrato real (art. 305 CCom) y unilateral, ya que, entregada la suma de dinero por el cliente, surgen obligaciones exclusivamente para el banco. Para que el depósito tenga carácter mercantil, es necesario que al menos el depositante sea comerciante (art. 303 CCom).

8.- **Mandato de pago:** con la expresión “mandato de pago” nos referimos a una operación, en este caso bancaria, que forma parte del normal servicio de caja que las entidades bancarias ofrecen a sus clientes, en virtud de la cual una entidad de crédito, bajo solicitud de un cliente, titular de una cuenta bancaria en la misma y con cargo en ésta, transfiere una cantidad de dinero a favor del beneficiario indicado, produciéndose un abono, por la misma cantidad, en la cuenta corriente de éste (GALÁN LÓPEZ 2007). A efectos del presente dictamen, con “mandato de pago” nos referiremos, en concreto, a la **transferencia bancaria**, cuya regulación normativa se encuentra – en la medida en que se trata de un medio de pago – en el Real Decreto-ley 19/2018, de 23 de noviembre, de servicios de pago.

9.- **INCOTERMS:** nos referimos a los “términos comerciales internacionales” que la Cámara de Comercio Internacional de París ha venido elaborando a partir del año 1953, haciendo revisiones periódicas hasta la más reciente, publicada en el año 2020. Los INCOTERMS tienen por objeto proporcionar, por medio de acrónimos, un conjunto de reglas que las partes aplican de forma voluntaria con el objetivo de determinar *a priori* las condiciones que aplican al contrato de compraventa estipulado entre ellas, limitando el riesgo de ambigüedades a la hora de interpretarlo. Se usan principalmente para regular cuatro elementos del contrato: la entrega de la mercancía, la transmisión de los riesgos, la distribución de los costes y gastos derivados del contrato y la realización de los trámites aduaneros en caso de importación.

6. Análisis jurídico y respuesta a las cuestiones planteadas.

En el presente apartado se analizarán las cuestiones planteadas desde un punto de vista jurídico. En primer lugar, se identificarán los tipos contractuales que subyacen a la relación comercial descrita en los antecedentes de hecho; en segundo lugar, se examinará el alcance de la responsabilidad de las partes implicadas en el transporte de las mercancías, así como las posibles eximentes; en tercer y último lugar, se pasará a redactar todos aquellos documentos

utilizados por las partes en el desarrollo de la relación: el contrato, los documentos de transporte y la letra de cambio.

6.1. Identificación de las diferentes modalidades contractuales que hay detrás de la relación comercial descrita en el caso planteado.

6.1.1. Contrato de comisión o mandato mercantil.

El contrato entre D. José Prieto Rodríguez y D. Pedro González pertenece a una categoría de contratos mercantiles que la doctrina aglutina bajo la etiqueta de “contratos de colaboración” (GÓMEZ SEGADE 2014) o, alternativamente, “contratos de gestión” (VICENT CHULIÁ 2012; BROSETA PONT y MARTÍNEZ SANZ 2014). Se trata de una categoría que incluye figuras muy heterogéneas, como el contrato de comisión, el de mediación o corretaje y el de agencia, cuyo carácter común es la gestión de intereses ajenos a cambio de una retribución económica (PASQUAU LIAÑO 1986). Algunos de dichos contratos encuentran su regulación en el Código de Comercio, otros en leyes especiales y otros son contratos atípicos que carecen de una regulación normativa *ad hoc*.

En el caso que aquí se nos plantea, descartados los contratos de mediación o corretaje – ya que no se trata de realizar una gestión finalizada a procurar la conclusión de un contrato – y de agencia – ya que falta el carácter estable y permanente de la relación entre las partes, así como el de promoción e intermediación, exigidos por la Ley 12/1992, de 27 de mayo, sobre Contrato de Agencia – así como, por otro lado, los de compraventa – porque no se trata de una simple compra de bienes con el fin de revenderlos, sino que estos han sido encargados por una de las partes a la otra – y suministro – ante la falta de sus dos requisitos esenciales: el carácter periódico y continuado y la finalidad de estar suministrado que persigue – considero que nos encontramos ante un contrato de comisión entre D. José Prieto – comitente – y D. Pedro González – comisionista.

A nivel normativo, dicho contrato encuentra su regulación en el Código de Comercio, en concreto en los artículos contenidos en el Libro II, Título III, Sección Primera del citado cuerpo legal, que definen el contrato de comisión mercantil como un mandato que tiene por objeto

un acto u operación de comercio, en el que el comitente o el comisionista (o ambos) es comerciante o agente mediador (art. 244 CCom; FJ 2º STS 505/1989).

Aplicando los requisitos fundamentales del tipo contractual – analizados más en detalle en el apartado 5, dedicado a los fundamentos y conceptos básicos – al caso concreto que se nos ha planteado, podemos afirmar que la operación de comercio realizada es la compra de 100 toneladas de aluminio que D. José Prieto, en su calidad de comitente, encarga a D. Pedro, en su calidad de comisionista y este último acepta, tácitamente, el encargo, empezando a realizar las gestiones necesarias para ejecutarlo, es decir la adquisición de la mercancía a la empresa Metalúrgica del Noroeste (art. 249 CCom).

Nada se dice en cuanto a la forma de actuar del comisionista, extremo que nos lleva a pensar que, probablemente, D. Pedro haya estipulado *proprio nomine* el negocio de compraventa en ejecución del contrato de comisión, por ser esta la forma más utilizada en la práctica, quedando vinculado frente a Metalúrgica del Noroeste S.L. En caso contrario, si D. Pedro hubiese estipulado el contrato mencionando expresamente al comitente, D. José, los efectos y las acciones derivados de éste se producirían directamente entre el comitente y el tercero.

Ambas partes parecen ser comerciantes, en tanto que D. José es propietario de una fábrica de tornillos y, como se indica en los antecedentes de hecho, “*mantiene relaciones comerciales habituales*” con D. Pedro, quien, por lo tanto, parece dedicarse profesionalmente a recibir los encargos de sus clientes y ejecutarlos. Asimismo, cabe señalar que el hecho de que, en este caso, se haga referencia a una relación comercial habitual entre las partes, de por si no es suficiente para enmarcar el contrato en un tipo diferente – como, por ejemplo, el de agencia o el de suministro, ya mencionados previamente – ya que no hay elementos que nos lleven a excluir el carácter de tracto instantáneo que caracteriza el contrato de comisión, diferenciándolo de otros.

Por último, cabe mencionar dos elementos ulteriores que nos permiten contextualizar la relación comercial analizada bajo la etiqueta del contrato de comisión: por un lado, el hecho de que D. José, antes de que D. Pedro inicie con las gestiones de ejecución del mandato, le corresponda una provisión de fondos, instrumento utilizado con bastante frecuencia en los contratos de comisión (art. 250 CCom) y, por otro lado, la retribución que recibe D. Pedro, en concepto de comisión, por la ejecución del encargo, siendo ésta la forma de pago que normalmente se aplica al mandato mercantil (art. 277 CCom).

6.1.2. Contrato de compraventa mercantil.

El segundo tipo contractual utilizado en la relación comercial en objeto es el de compraventa entre D. Pedro González – comprador – y Metalúrgica del Noroeste S.L. – vendedor –.

En el caso concreto aquí analizado, D. Pedro adquiere 100 toneladas de aluminio a la mercantil Metalúrgica del Noroeste S.L., estipulando, así, un contrato de compraventa mercantil, por el que la segunda se obliga a entregar los bienes adquiridos en el lugar establecido por la primera, a cambio de un precio cierto, fijado en 12.000 euros.

La mercantilidad del contrato, en este caso, deriva del *animus lucrandi* de D. Pedro, que adquiere el aluminio, no para su uso personal, sino para revenderlo y, con ello, ejecutar el contrato de comisión previamente estipulado con D. José, con el animo de lucrarse en la reventa, requisito que ha sido elegido por el legislador (art. 325 CCom) y por la jurisprudencia (entre muchas otras: FJ 1º STS 394/1969 y FJ 4º STS 1759/1981) como línea de demarcación entre la compraventa civil, por un lado, y la mercantil, por otro.

6.1.3. Contrato de transporte terrestre de mercancías.

En tercer lugar, vemos un contrato de transporte terrestre de mercancías entre D. Pedro y Autores Industriales S.L. El marco normativo de este tipo contractual se encuentra en el Código Civil (arts. 1601 a 1603 CC) y, por otro lado, en la Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del contrato de transporte terrestre de mercaderías (LCTTM), que deroga los correspondientes artículos del CCom. en materia de transporte terrestre. Se trata de un contrato en el que vemos implicados varios agentes, así llamaremos transportista o porteador quien traslade el objeto del transporte del un lugar al otro, personalmente (art. 4.2 LCTTM) o a través de un tercero subcontratado; llamaremos cargador quien contrate, en nombre propio, el transporte y frente al cual queda obligado el portador (art. 4.1 LCTTM). El cargador no tiene necesariamente que ser el dueño de las mercancías transportadas, siendo este extremo, en principio, irrelevante en la conclusión del contrato y tendrá importancia solo en caso de pérdida de las mercancías transportadas, para poder determinar quien ha sufrido el daño; por expedidor entendemos quien, por cuenta del cargador, entregue las mercancías al transportista (art. 4.4 LCTTM) y, por último, el destinatario es la persona a quien tendrán que

entregarse las mercancías en el lugar indicado (art. 4.3 LCTTM). Identificadas, las partes del contrato, podemos, ahora, referirnos a éste como a aquel vínculo contractual en virtud del cual el porteador se obliga a trasladar las mercancías recibidas, en la forma y tiempo pactado, al destinatario designado en el contrato, recibiendo a cambio el precio pactado, que le corresponderá, por regla general, el cargador (art. 37.1 LCTTM) o, si se pacta expresamente que el transporte se realice “a portes debidos”, el mismo destinatario (art. 2 LCTTM). Se trata de un contrato de obra (art. 1544 CC) en el que el porteador se obliga a un resultado concreto: entregar la mercancía intacta en el tiempo establecido (GARRIGUES 1983). En otras palabras, la obligación de entregar la mercancía presupone e incluye la de custodiar la mercancía en el transporte, con la consecuencia de que, el porteador incumple con sus obligaciones contractuales no solo cuando no entrega, total o parcialmente, las mercancías recibidas, sino también cuando éstas sufren daños en el traslado de un lugar al otro (RECALDE CASTELLS, MARTÍNEZ BELMASEDA y OLIETE BENEDITO 2014).

En este orden de ideas, en el caso que se nos plantea, nos encontramos ante un contrato de transporte terrestre de mercancías, contratado por D. Pedro González, en el que el porteador es Autores industriales SL, el cargador, al parecer, es Metalúrgica del Noroeste SL o, alternativamente, podría ser el mismo D. Pedro, y el destinatario D. José Prieto, quien, además, tendría que asumir el precio, al tratarse de un contrato de transporte a portes debidos.

En cuanto a la responsabilidad por la pérdida total de la mercancía – ya que, como se indica en los antecedentes de hecho, se produce un accidente que conlleva la pérdida total del aluminio transportado – habrá que analizar el alcance de ésta en relación con los varios sujetos implicados en el transporte, ya que no se especifica a que se debe el accidente, si es consecuencia de la mala conducción del transportista, del mal estado del camión utilizado para el transporte, de defectos en el embalaje del aluminio o si es el resultado de circunstancias ajenas al porteador y al cargador. Estas cuestiones se analizarán en detalle en los siguientes apartados del presente dictamen.

Por último, cabe señalar que, además del contrato de transporte, podría tomarse en consideración, aunque no se menciona expresamente, la existencia de un contrato de seguro, incorporado de ordinario al de transporte, con el fin de asegurar el riesgo que supone el transporte en sí. Éste puede ser contratado por el comprador o por el transportista (en cuyo

caso formaría parte del contrato de transporte), derivándose diferentes derechos y obligaciones para las partes según sea uno u otro caso, como se analizará a continuación.

6.1.4. Letra de cambio.

En cuanto a la forma de pago de la mercancía, nos encontramos ante un mandato de pago contenido en una letra de cambio. Aunque la Ley 19/1985 de 16 de julio, Cambiaria y del Cheque (LCCh) no nos ofrezca una definición unitaria de “letra de cambio”, limitándose mas bien a desglosar sus caracteres fundamentales en la parte dispositiva, de una lectura de la Ley podemos extraer los siguientes elementos: se trata de un título valor formal, ya que la falta de uno de los requisitos típicos identificados en el art. 1 de la LCCh conlleva que el documento no pueda considerarse “letra de cambio” como tal y, por ende, las partes no puedan hacer valer sus derechos por los cauces del juicio especial cambiario; es un documento literal porque en el mismo tiene que expresarse, aunque de forma mínima y esencial, el contenido del derecho incorporado (art. 1 LCCh); es un título abstracto pues no hace referencia a las causas de la obligación y autónomo, pues el documento y la obligación en éste contenida se transmite de forma independiente, por endoso, sin que el deudor pueda oponer al tenedor las excepciones personales que hubiera podido oponer a los anteriores tenedores (art. 20 LCCh). En cuanto a su contenido, la letra de cambio incorpora una orden de pago dirigida al librado que, en caso de aceptación, se verá obligado al pago de la cantidad indicada en la letra frente al tenedor (art. 33 LCCh) y el cumplimiento de la obligación se ve garantizado por todos los firmantes, con la consecuencia de que, si el deudor no paga al vencimiento, el tenedor podrá dirigirse contra cualquiera de ellos a su elección o contra todos por falta de pago (art. 57 LCCh). En cuanto a las partes en la letra de cambio, podemos identificar al librador, quien emite la letra de cambio y, por lo tanto, la orden de pago; el librado o deudor es la persona que tiene que pagar el importe indicado en la letra y se le denominará aceptante tras la aceptación de la letra; el beneficiario o tomador o tenedor es la persona a quien se tiene que hacer el pago. En este sentido, en referencia al caso concreto que aquí se nos plantea, podemos afirmar que el librado es D. Luis, quien, al parecer, ha aceptado la letra en su propio nombre; el librador se supone, con lógica, que sea D. Pedro, ya que es él que emite la letra y el beneficiario sería Metalúrgica del Noroeste SL., por ser esta acreedora de una cantidad de dinero que D. Pedro tendría que corresponderle a título de pago del aluminio comprado.

6.1.5. Depósito bancario y mandato de pago.

La última tipología contractual que cabe mencionar en el presente supuesto es la del depósito bancario. Se trata de un contrato mercantil, en cuanto D. José, titular de una cuenta corriente en el Banco Sabadell, es comerciante (art. 303 CCom) y utiliza dicha cuenta en el marco de su actividad profesional. En este sentido, D. José, utilizando el saldo disponible en su cuenta corriente, da instrucciones al banco para que realice una transferencia a favor de D. Pedro. En otras palabras, nos encontramos ante un mandato de pago, institución que podemos definir como una orden dada por el cliente – D. José – a la entidad bancaria – Banco Sabadell – que tiene en su poder fondos del primero, para que, con cargo a su cuenta bancaria, entregue la cantidad indicada a un tercero – D. Pedro – realizando, así, un abono a la cuenta de este último.

6.2. Responsabilidad de “Autores Industriales, S.L.” por la pérdida total de la mercancía y, en su caso, posibles causas de exoneración o limitación de su responsabilidad.

6.2.1. Obligaciones del porteador.

Con el fin de poder analizar y determinar el alcance de la responsabilidad de “Autores Industriales S.L.” por la pérdida total de la mercancía en el transporte, es necesario precisar, previamente, las obligaciones básicas del porteador en el contrato transporte terrestre de mercancías.

Como se ha señalado en los apartados anteriores, el transporte terrestre de mercancías es un contrato de obra, en el que el porteador se obliga, no solo a trasladar las mercancías de un lugar al otro, sino a obtener un resultado concreto: que las mercancías lleguen al lugar del destino en el mismo estado en el que se remitieron y en el tiempo pactado (GARRIGUES 1983; RECALDE CASTELLS et al. 2014), en otras palabras, el transportista tiene un deber de custodia de la mercancía *ex recepto* (art. 28.1 LCTTM). Este planteamiento fue confirmado

reiteradamente también por la jurisprudencia, entre muchas otras, en la SAP Barcelona 175/2008 (FJ 1°); SAP Madrid 669/2010 (FJ 2°); SAP Ávila 16/2009 (FJ 1).

Como consecuencia de lo anterior, podemos identificar dos obligaciones básicas del porteador: por un lado, la de custodia de las mercancías desde el momento de la recepción hasta su entrega, que deberá producirse en las mismas condiciones en que se recibieron (art. 28.1 y 34.1 LCTTM) y, por otro lado, la de entregar las mercancías en el lugar y tiempo pactado en el contrato o, en ausencia de pacto expreso, en el plazo que razonablemente emplearía un porteador diligente para trasladar los mismos objetos en las mismas condiciones (art. 33 LCTTM). Además de las dos obligaciones principales que acabamos de mencionar la doctrina ha identificado también otros deberes del porteador: en primer lugar, la puesta a disposición del cargador del vehículo más idóneo atendiendo al objeto del transporte (arts. 18 y 17 LCTTM); en segundo lugar, el reconocimiento externo de las mercancías en el momento de hacerse cargo de éstas, con el fin de poder comprobar estado de las mismas y de su embalaje (art. 25 LCTTM); en tercer lugar, el examen de las mercancías, en el caso de fundadas sospechas de falsedad acerca de las declaraciones del cargador contenidas en la documentación de transporte (art. 26 LCTTM); en cuarto y último lugar, el traslado de las mercancías por el itinerario pactado o por el que resulte mas adecuado en atención a la naturaleza de las mismas (art. 28.2 LCTTM).

6.2.2. Supuestos de responsabilidad del porteador.

A partir de las obligaciones anteriormente mencionadas, los arts. 46 a 63 LCTTM recogen el régimen de responsabilidad del porteador – que, además, se extenderá también a los actos u omisiones de los auxiliares que hubiera contratado para llevar a cabo el transporte, ya sean dependientes o independientes (art. 47.3 LCTTM) – identificando tres supuestos típicos: el retraso en la entrega respecto a la fecha pactada o conforme a lo que resultaría razonablemente exigible de un portador diligente¹; la pérdida total o parcial de la mercancía

¹ A este respecto, cabe señalar que la Orden FOM/1882/2012, en su Anexo sobre condiciones generales de contratación de los transportes de mercancías por carreteras estima que el plazo de entrega, en ausencia de pacto entre las partes, será el resultado de un calculo que tiene en cuenta 20km/h de velocidad media de desplazamiento del vehículo, a la que deberán añadirse los tiempos de descanso obligatorio del conductor, los necesarios para la realización de formalidades administrativas y operaciones complementarias solicitada por el

y los daños o averías ocasionados a la mercancía². El transportista se considerará responsable de la pérdida de las mercancías, de la avería y del retraso en la entrega, salvo que haya sido por causas que no haya podido impedir y pueda probar las causas de su exoneración (FJ 1º STS 1023/2004). La regulación contenida en la LCTTM en materia de responsabilidad del porteador es de carácter imperativo, con la consecuencia de que serán ineficaces y se tendrán por no puestas todas las cláusulas que las partes establezcan con el objetivo de reducir dicha responsabilidad (art. 46.1 LCTTM). Es decir, se trata de una imperatividad *de minimis*, con la consecuencia de que el régimen de responsabilidad del porteador no podrá verse reducido, pero si aumentado (RECALDE CASTELLS et al. 2014).

6.2.3. Delimitación temporal y naturaleza de la responsabilidad del porteador.

En cuanto al alcance temporal de la responsabilidad, el transportista responderá de todos los retrasos, pérdidas y/o averías que se produzcan en el periodo de tiempo en que el transportista se vea obligado a custodiar las mercancías, es decir, desde la recepción hasta la entrega de las mismas (GÓRRIZ LÓPEZ 2001).

En términos generales podemos definir la responsabilidad del porteador en el contrato de transporte terrestre de mercancías como un supuesto de responsabilidad objetiva (MARTÍNEZ BALMASEDA 2010) o cuasi-objetiva (RECALDE CASTELLS et al. 2014), en el que el porteador responderá de los daños derivados del retraso, pérdida o avería de las mercancías, sin necesidad que se pruebe que ha mediado culpa o negligencia, siendo suficiente que el legitimado demuestre que el daño se ha producido en el periodo de responsabilidad del porteador, sin necesidad de acreditar elementos de carácter subjetivo. Es más, el porteador tampoco puede eximirse de la responsabilidad probando que actuó con diligencia o su falta de culpa, ya que los supuestos de exoneración de la responsabilidad se encuentran tasados

cargador. El plazo de entrega se calculará a partir de la recepción de las mercancías para su transporte (Cláusula 6.1).

² Los mismos supuestos de responsabilidad del porteador son identificados también en el Convenio de Ginebra, relativo al contrato de Transporte Internacional de Mercancías por Carretera de 19 de mayo de 1956 (CMR) que no será objeto de análisis en el presente dictamen, ya que en este caso nos encontramos en el marco de un contrato de transporte nacional.

en el art. 48 de la LCTTM. Todo ello nos permite afirmar que en el caso del porteador nos encontramos ante un régimen de responsabilidad objetiva.

6.2.4. Responsabilidad de “Autores Industriales S.L.” por la pérdida total de la mercancía.

Una vez determinado el alcance temporal y la naturaleza de la responsabilidad del porteador, podemos seguir con el análisis del caso práctico que aquí se nos plantea, en el que nos encontramos ante una pérdida total de la mercancía, debida a un accidente sufrido por el camión en el que ésta se transportaba, tal y como se indica en los antecedentes de hecho. Con la expresión “pérdida de las mercancías” entendemos, citando a PUETZ (2010, p.223), el caso en que “las mercancías no han sido entregadas, en todo o en parte, en el destino pactado”. No obstante, nada se dice sobre las causas de dicho accidente. En términos generales, podemos afirmar, citando la STS 428/1975 (FJ 2º) y la STS 1023/2004 (FJ 1º), que existe responsabilidad del porteador en todos aquellos supuestos en que el daño provocado a la mercancía no derive de caso fortuito, fuerza mayor o vicio propio de las mercancías y será el mismo porteador quien tiene que probar la existencia de las circunstancias que le exonerarían de su responsabilidad. En tal caso corresponderá al cargador soportar el riesgo del caso fortuito, fuerza mayor o vicio propio de las mercancías. En aplicación de lo anterior, Autores Industriales S.L. será responsable de la pérdida total de la mercancía, salvo que pueda alegar una de las circunstancias de exoneración que se detallan a continuación.

6.2.5. Supuestos de exclusión de la responsabilidad del porteador.

Como se ha adelantado en los apartados anteriores el legislador ha establecido un *numerus clausus* de circunstancias que, si el porteador puede acreditar su existencia y el nexo de causalidad con el hecho y el daño a la mercancía, pueden su excluir la responsabilidad por pérdida (o avería o retraso en la entrega) de la mercancía (art. 48 LCTTM). Por lo tanto, en este caso la carga de la prueba radica en el porteador, circunstancia que diferencia las causas de exoneración del art. 48 de las presunciones reguladas en el art. 49 LCTMM, que se analizarán a continuación.

Con base en el art. 48 LCTTM, podemos enumerar los siguientes supuestos de exclusión de la responsabilidad del porteador, Autores Industriales S.L.:

En primer lugar, el art. 48.1 LCTTM alude al caso en que la pérdida haya sido ocasionada por culpa del cargador o del destinatario o por una instrucción de éstos. En relación con este punto, cabe señalar que la LCTTM no fija el nivel de diligencia que se requieren al cargador y destinatario, por lo que habrá que atenerse al canon de diligencia ordinaria que el art. 1104 CC prevé para todas las obligaciones. Con carácter general, encajarán en este supuesto típico todos los casos en que, mediando culpa del cargador o del destinatario, el transportista no pueda excusar su responsabilidad acogiéndose a una cláusula de exoneración específica (RECALDE CASTELLS et al. 2014). En cuanto a la responsabilidad del cargador, ésta será objeto de un análisis más detallado en el apartado 6.4 del presente dictamen.

En segundo lugar, la norma hace referencia al vicio propio de las mercancías, concepto que, ante la ausencia de una definición normativa, ha sido definido por la doctrina como un defecto atípico que no es propio de la categoría o especie a la que pertenece tal objeto (MARTÍN OSANTE 2015). Para que éste pueda valorarse deberá estar causalmente vinculado con el daño y el porteador podrá invocar esta causa de exoneración aun cuando conociera el vicio de la mercancía transportada. En este caso, en el transporte de mercancías que presenten vicios propios, se exige al porteador un nivel de diligencia y cautela específico, ya que, en caso contrario, su culpa podrá concurrir con el vicio propio de las cosas transportadas en la determinación del alcance de la responsabilidad en caso de accidente (art. 48.3 LCTTM).

En tercer lugar, la norma alude a “circunstancias inevitables”. La exclusión en este caso se fundamenta en el art. 1105 CC e incluye, además del caso fortuito y fuerza mayor, también otras situaciones que el porteador no haya podido evitar, ni haya podido eludir sus consecuencias (art. 48 LCTTM). En este orden de ideas, para poder valorar el requisito de la “inevitabilidad” habrá que remitirse al criterio del art. 1104 CC, tomando en referencia el estándar de diligencia que las circunstancias exigen.

Un claro ejemplo de circunstancias inevitables, cuyas consecuencias hayan sido ineludibles, es el de la avería mecánica del medio de transporte que determina la pérdida o el daño de la mercancía, siempre y cuando el porteador pueda probar el carácter inesperado de ésta – es decir, que no ha sido consecuencia del mal estado del vehículo o de la falta de mantenimiento del mismo – por ser ésta un hecho que, por su carácter insólito, no entra en el campo de la previsibilidad del conductor (FJ 4º STS 183/1984; FJ 3º STS 712/2008).

Analizadas las causas de exoneración, cabe ahora mencionar las presunciones establecidas en el art. 49 LCTTM, entendiendo éstas como circunstancias en que, por las características del medio de transporte utilizado o las especificidades de la mercancía transportada o por la manipulación de ésta última, el porteador pueda probar que la pérdida de la mercancía ha podido ser el resultado de alguno de los riesgos identificados en la norma. Por lo que, en el caso que aquí nos ocupa, Autores Industriales S.L. además de las causas generales de exoneración arriba analizadas, podría alegar que el aluminio se ha transportado en un vehículo abierto (art. 49.1.a), extremo que expone la mercancía a un mayor riesgo de pérdida; o a la ausencia o deficiencia en el embalaje del aluminio (art. 49.1.b), imputando, por lo tanto, la culpa al cargador (o al expedidor) quien tiene la obligación de entregar la mercancía adecuadamente embalada para el transporte (art. 21 LCTTM); o a la manipulación en la carga o estiba (art. 49.1.c), probando, simplemente, que estas operaciones fueron realizadas por el cargador; o, por último a la deficiente identificación o señalización de los bultos (art. 49.1.e), en cuanto labor que forma parte de las obligaciones del cargador, salvo que se pacte otra cosa (art. 21 LCTTM).

En todo caso, no podemos olvidar que, en este caso, se trata de una presunción *iuris tantum*, que admite que el interesado pueda probar lo contrario, es decir que el daño fue causado en todo o en parte por el transportista (art. 49.2 LCTTM).

6.2.6. Limitación de la responsabilidad del porteador.

Una vez establecido que, en este caso, al parecer el porteador es responsable de la pérdida de la mercancía, pues no parece aplicar ninguna de las circunstancias de exoneración anteriormente analizadas, dicha responsabilidad se verá transformada en el pago de una indemnización pecuniaria, la cual quedará sometida, por un lado, a limitaciones *ex lege* y, por otro lado, a limitaciones de tipo contractual, si así se hubiera pactado entre las partes.

En cuanto a las primeras – *ex lege* – el legislador ha establecido una serie de limitaciones con el objetivo de equilibrar el interés del cargador – recibir un resarcimiento en caso de incumplimiento del contrato – y del porteador – para que éste pueda determinar *a priori* el nivel de riesgo al que se expone en el desarrollo de su actividad profesional (DÍAZ MORENO 2020) o como compensación frente al estricto régimen de responsabilidad al que está

sometido, derivado, sobre todo, del deber de custodia de la mercancía (RECALDE CASTELLS et al. 2014). Sea como fuere, es evidente que una limitación de responsabilidad en estos términos constituye una excepción al principio general contenido en los arts. 1106 y 1107 CC, que establecen que la parte incumplidora en un contrato tendrá que indemnizar íntegramente el daño causado.

De la lectura del art. 52 y ss. LCTTM, podemos afirmar que la responsabilidad del porteador se encuentra sujeta a una doble limitación de tipo legislativo: por un lado, en caso de pérdidas o averías, el transportista tendrá que indemnizar solo el daño directo ocasionado a las mercancías, es decir el valor de éstas o daño emergente, excluyéndose todos los aspectos relacionados con el lucro cesante, por su difícil valoración (art. 52 LCTTM) y, por otro lado, en relación con el *quantum* indemnizatorio, este no podrá superar la cantidad máxima fijada en el art. 57 LCTTM (*“un tercio del Indicador Público de Renta de Efectos Múltiples – IPREM – por cada kilogramo de peso bruto de mercancía perdida o averiada”* art. 57.1 LCTTM)³. Esto no obstante, el art. 61 LCTTM recoge tres supuestos en los que, en virtud de la autonomía contractual, las partes pueden establecer límites indemnizatorios superiores a los anteriormente mencionados (cuestión que ha sido objeto de un detallado análisis en los FJ 3º a 7º STS 99/2020) y el art. 62 LCTTM prevé una pérdida del beneficio de limitación en el caso en que el daño haya sido consecuencia de una actuación dolosa del porteador o de sus colaboradores, directos o indirectos, o el resultado de *“actos no intencionalmente perseguidos, con resultado que, sin ser dolosamente querido, aparece como resultado de la acción”* – el llamado *“dolo eventual”* – (FJ 4º y 5º STS 382/2015; FJ 1º y 5º SAP Madrid 467/2004).

En todo caso, atendiendo al criterio general establecido en los arts. 52 y 57 LCTTM, a efectos de determinar los daños ocasionados, habrá que considerar el valor que tengan las mercancías en el momento y en el lugar de recepción por parte del transportista (art. 52 LCTTM) y se determinará atendiendo al precio de mercado o, en su defecto, al valor de cosas de la misma

³ El IPREM es el índice de referencia para el cálculo de indemnizaciones de vario tipo y fue introducido en el sistema jurídico español por el RD-Ley 3/2004, de 25 de junio y se actualiza todos los años en los Presupuestos Generales del Estado. El año 2021 ha registrado un aumento del IPREM diario, cuantificándose, a día de hoy, en un importe de 18,83 euros. Consecuencia de lo anterior, a los efectos que aquí nos interesan, la limitación de responsabilidad del porteador por la pérdida o avería de la mercancía se establece en 6,277 euros/kg.

naturaleza y cantidad, o, si hubieran sido vendidas inmediatamente antes del transporte, sin perjuicio de que las partes establezcan otra cosa, se presumirá que el valor de mercado será el indicado en la factura, restando los costes de transporte que, en su caso, se hubiesen incluido (art. 55 LCTTM). Una vez valorado el daño, como se ha señalado arriba, deberá determinarse el importe máximo de la responsabilidad del porteador, en caso de pérdida de la mercancía teniendo en cuenta la limitación establecida en el art. 57 LCTTM.

Además de las limitaciones *ex lege* arriba analizadas, podemos mencionar las ulteriores causas de limitación de la responsabilidad del porteador, esta vez, de tipo contractual: por un lado, la existencia de seguro de responsabilidad civil que, si contratado por el porteador, cubrirá la responsabilidad en la que pueda haber incurrido en la ejecución del contrato de transporte; en segundo lugar, la contratación de un seguro de transporte de mercancías (art. 54 LCS), normalmente incorporado al contrato de transporte, que cubre los daños ocasionados a las cosas transportadas por cualquier riesgo (accidente, robo, incendio, etc.), con independencia de la causa que los haya determinado; y, en tercer lugar, el uso de los “INCOTERMS”, que pueden establecer un sistema de distribución de las obligaciones y responsabilidades del porteador y cargador distinto al establecido por la LCTTM. Estas dos últimas causas de limitación – seguro de transporte de mercancías e INCOTERMS – serán analizadas mas en profundidad en el apartado 6.10 del presente dictamen.

6.3. Responsabilidad de “Metalúrgica del Noroeste, S.L.” por la pérdida total de la mercancía y, en su caso, posibles causas de exoneración o limitación de su responsabilidad.

En el marco de la relación contractual que se está analizado, Metalúrgica del Noroeste S.L. desempeña el papel del vendedor de aluminio, en el contrato de compraventa celebrado con Don Pedro y, además, es razonable pensar que actúe también como “expedidor” o “cargador material” en el contrato de transporte, encargándose de la entrega, por cuenta del cargador, de la mercancía al transportista en el lugar pactado (art. 4.4 LCTTM).

6.3.1. Responsabilidad de Metalúrgica del Noroeste S.L. en calidad de vendedor.

Con el fin de determinar el alcance de la responsabilidad de Metalúrgica del Noroeste S.L., en cuanto vendedor, tenemos que traer a colación el art. 331 CCom que establece que el comprador podrá rescindir el contrato en caso de pérdida del objeto de la compraventa antes de su entrega, determinando, por lo tanto, que el riesgo se transmite al comprador solo tras la entrega de la cosa y la toma de posesión de la misma, así como el art. 333 CCom que, asimilando la puesta a disposición del bien, en el lugar y tiempo convenido por las partes, a la entrega del mismo, establece que será el comprador quien tendrá que asumir el riesgo de la pérdida o deterioro de éste, excepto los casos de dolo o negligencia del vendedor.

La determinación del contenido de dichos artículos ha sido objeto de un extenso debate doctrinal – como se analizará más en profundidad en el apartado 6.4.2 – y jurisprudencial (aunque de manera solo incidental: STS 4651/1979; FJ 3º STS 860/1996 y FJ 2º STS 313/2004), sin embargo la opinión predominante es que el vendedor soporta el riesgo del daño que pueda sufrir la mercancía hasta el momento de la entrega al comprador o hasta el momento en que ponga la mercancía a disposición del comprador en el lugar y fecha pactados por las partes, si no se puede producir una entrega efectiva por causa imputable al comprador o no imputable a ninguna de las partes del contrato (ALCOVER GARAU 1991).

En aplicación de la normativa, jurisprudencia y doctrina arriba citadas podemos afirmar que en el caso que aquí se nos plantea Metalúrgica del Noroeste S.L. queda exenta de responsabilidad ya que puso la mercancía a disposición del comprador, iniciándose incluso el transporte de ésta hacía su destino y la causa del accidente no parece ser imputable a su actuación.

6.3.2. Responsabilidad de Metalúrgica del Noroeste S.L. en calidad de expedidor.

En la perspectiva del derecho de los contratos, el expedidor desempeña la función de delegado en la posición contractual del cargador (BROSETA PONT y MARTÍNEZ SANZ 2021). En todo caso, la doctrina ha señalado que, aunque la LCTTM distinga las figuras del cargador y del expedidor, tal distinción no tiene consecuencias jurídicas (RECALDE CASTELLS et al. 2014). Para poder determinar una posible responsabilidad de la mercantil Metalúrgica del Noroeste S.L. en el marco del contrato de transporte, habría que determinar cuales han sido las tareas

concretamente llevadas a cabo por ésta, tareas que, como se analizará a continuación, podrían coincidir con las típicas del cargador: entrega de las mercancías al porteador en el lugar y plazo acordado con el cargador (art. 19.1 LCTTM); acondicionarlas e identificarlas para el transporte (art. 21.1 LCTTM) y, por último, realizar las labores de carga y estiba, asumiendo los riesgos y la responsabilidad que, en su caso, puedan derivar de éstas (art. 20 LCTTM).

Por lo tanto, con el fin de determinar si podría existir una responsabilidad de Metalúrgica del Noroeste S.L. por la pérdida de la mercancía, si es que dicha pérdida se debió a un embalaje defectuoso de ésta o a su carga inadecuada en el medio de transporte, o si, por el contrario, la mercantil quedaría exonerada de toda responsabilidad, habría que determinar quien se ha encargado de dichas operaciones – es decir, el expedidor o el cargador contractual – extremo que no podemos conocer pues no se especifica en los antecedentes de hecho.

6.4. Responsabilidad de D. Pedro por la pérdida total de la mercancía.

En cuanto a la responsabilidad de D. Pedro, cabe analizar varios supuestos distintos ya que éste es, a la vez, comisionista en el contrato de comisión estipulado con Don José; comprador en contrato formalizado con Metalúrgica del Noroeste S.L. y cargador en el contrato de compraventa estipulado con Autores Industriales S.L.

6.4.1. Responsabilidad de D. Pedro en calidad de comisionista.

En primer lugar, en relación con la responsabilidad de Don Pedro, en su calidad de comisionista, ante todo cabe señalar que éste, como se ha analizado en los apartados anteriores, asume como principal obligación la de ejecutar el encargo recibido, en nombre propio o en nombre del comitente y, en todo caso, actuando con la diligencia que cabe esperarse de un comerciante profesional, todo ello ciñéndose a las instrucciones recibidas (art. 254 CCom) y defendiendo los intereses del comitente (ALFARO ÁGUILA-REAL 2020). En este orden de ideas, el legislador establece que el comisionista responderá de los daños y perjuicios ocasionados al comitente por no ejecutar el mandato de comisión sin justa causa (art. 252 CCom) o cuando éstos sean el resultado de no haberse sometido a las instrucciones recibidas en la ejecución del mandato (art. 256 CCom).

En aplicación de lo anterior, cabe preguntarse si, en el caso concreto que aquí nos ocupa, Don Pedro puede ser considerado responsable del incumplimiento del contrato. A tal efecto, hay que tener en cuenta, por un lado, que los antecedentes de hecho no especifican si, en la ejecución del encargo, el comitente actúa en nombre propio o en nombre del comisionista y, por otro lado, que no se menciona tampoco si nos encontramos ante un supuesto de comisión de garantía.

En cuanto a la primera cuestión, como ya hemos tenido ocasión de analizar en los apartados dedicados al contrato de comisión, es razonable pensar que Don Pedro actúa *proprio nomine* – pues no se especifica otra cosa – por lo que las gestiones encaminadas a ejecutar el contrato de comisión, adquiriendo el aluminio de la mercantil Metalúrgica del Noroeste S.L. y contratando el transporte, surtirán efectos entre Don Pedro y los terceros con quienes haya contratado y Don José, por su parte, no tendrá acción ninguna contra dichos terceros. En caso contrario, si la actuación fuera en nombre del comitente, a partir del momento en que Don Pedro estipula el contrato con Metalúrgica del Noroeste y contrata el transporte, los efectos derivados de dichos contratos, así como las acciones que procedan, se producirían directamente entre Don José y los terceros contratantes.

Con respecto a la segunda contingencia, el art. 272 CCom establece que las partes pueden pactar la llamada “comisión de garantía”, lo que equivale a decir que el comisionista garantiza el buen fin de la operación que le haya sido encargada y será responsable incluso en caso de incumplimiento de los terceros con quienes contrate. Si este fuera el caso, Don Pedro no podría eximirse, bajo ningún concepto, de la responsabilidad por incumplimiento contractual. Por el contrario, si nada se ha pactado en este sentido, Don Pedro podrá alegar que, al no existir pacto de garantía, no se le puede imputar responsabilidad ninguna pues el incumplimiento no ha sido voluntario, pues la pérdida de la mercancía se ha producido en un accidente durante el transporte. Por tanto, amparándose en el art. 252 CCom citado, podrá alegar y probar la existencia de justa causa que ha impedido la ejecución del contrato, eximiéndose de toda responsabilidad.

En todo caso, cabe señalar que lo anterior no es óbice para que Don José se dirija contra Don Pedro ejerciendo los derechos derivados del contrato de comisión, sin embargo la posibilidad de ver satisfechas sus pretensiones, como hemos visto, dependerá de las condiciones

pactadas por las partes y de las circunstancias en que se produjo el accidente que ha provocado la pérdida de la mercancía.

6.4.2. Responsabilidad de D. Pedro en calidad de comprador.

En segundo lugar, en cuanto a la intervención de Don Pedro en calidad de comprador en el contrato de compraventa estipulado con Metalúrgica del Noroeste S.L., de cara a poder determinar el alcance de la responsabilidad de las partes implicadas entendemos que es importante mencionar las diferentes corrientes doctrinales en materia de transmisión del riesgo tras la estipulación de un contrato de compraventa.

En el Derecho español, en tanto que sistema jurídico de derivación romana, el contrato de compraventa, tanto civil como mercantil, no tiene carácter real, sino meramente obligatorio (ARANGIO-RUIZ 1961). En otras palabras, si bien para su perfección es suficiente el consentimiento de las partes, para que se produzca el efecto de transmisión de la posesión es necesaria la entrega material de la cosa o, utilizando la expresión latina, *traditio* (PÉREZ ÁLVAREZ 2016). A estos efectos, el lapso temporal que puede transcurrir entre la perfección del contrato y la transmisión de la posesión, realizada a través de la entrega, plantea numerosos problemas en cuanto a determinar quien soportará los riesgos derivados de la eventual destrucción o deterioro de la cosa, por causas fortuitas, en dicho periodo de tiempo. La regla general establecida por el Código del Comercio es la denominada *res perit domino*, expresión que equivale a decir que los riesgos corren a cargo del dueño de la cosa hasta el momento de su entrega y, por lo tanto, serán soportados por el vendedor. En este orden de ideas cabe recordar los arts. 331 y 333 CCom arriba citados que, asimilando la puesta a disposición del bien, en el lugar y tiempo convenido por las partes, a la entrega del mismo, establece que, una vez que se haya producido la puesta a disposición, será el comprador quien tendrá que asumir el riesgo de la pérdida o deterioro del bien, excepto los casos de dolo o negligencia del vendedor.

La interpretación del último precepto citado, como se ha mencionado, ha sido objeto de un intenso debate doctrinal: parte de la doctrina afirma que el Código de Comercio regula la transmisión del riesgo en la compraventa mercantil de forma específica, de tal manera que el riesgo no se transmitiría con la perfección del contrato (circunstancia que puede resumirse

usando la expresión latina: *res perit emptori*), como afirma la doctrina mayoritaria (por todos, ALÓNSO PÉREZ 1972) en base a una lectura literal del art. 1452 CC y, hay que decir, extraña a los principios generales en materia de obligaciones y contratos contenidos en nuestro ordenamiento jurídico (LÓPEZ Y LÓPEZ 1991; SÁNCHEZ LERÍA 2017), ni tampoco con la entrega de la cosa (*periculum est venditoris*), como argumenta, por otro lado, la doctrina minoritaria, inspirándose en los ordenamientos de descendencia germánica, sino en un momento intermedio que coincide con la puesta a disposición del bien (ALCOVER GARAU 1991). Así las cosas, el vendedor quedará liberado del riesgo en el momento en que ponga el bien a disposición del comprador, en el lugar y tiempo pactados, cumpliendo con su obligación y realizando todo lo necesario para que el comprador pueda, por su parte, cumplir con su obligación principal, es decir, recibir la mercancía, con la que se consumará, finalmente, la entrega del objeto de la compraventa (VIERA GONZÁLEZ 2018).

Volviendo al caso práctico que aquí nos ocupa, Metalúrgica del Noroeste S.L., en cuanto vendedor, cumple con su obligación en el momento en que pone el aluminio a disposición de Don Pedro, iniciándose, en su consecuencia, además, el transporte. Por todo lo anterior, entendemos que, en este caso, el riesgo de la pérdida será soportado por Don Pedro, sin perjuicio de que las partes hayan podido pactar otra cosa, como se explicará en los siguientes apartados.

6.4.3. Responsabilidad de D. Pedro en calidad de cargador.

En tercer lugar, hay que analizar si cabe una responsabilidad de D. Pedro en su papel de cargador en el contrato de transporte celebrado con Autores Industriales S.L.

A tal efecto, con carácter previo a analizar el fondo de la cuestión, tenemos que mencionar brevemente las obligaciones básicas que la LCTTM establece para el cargador, siendo la principal de éstas la entrega de las mercancías al porteador en el lugar y plazo acordado entre las partes (art. 19.1 LCTTM), para que éste pueda a llevar a cabo la operación de transporte, cumpliendo, a su vez, con una de sus obligaciones básicas, es decir, trasladar el objeto del transporte de un lugar al otro (GARCÍA ÁLVAREZ 2010). Se trata de una obligación fundamental, necesaria para que el transporte pueda ejecutarse, tanto es así que parte de la doctrina afirma que, técnicamente, ni siquiera se trata de una obligación, sino de un mero

presupuesto para que el contrato pueda ejecutarse y nacer la obligación de custodia para el porteador (RECALDE CASTELLS et al. 2014).

Otras obligaciones que el legislador prevé para el cargador, y siempre salvo pacto contrario, son la de entregar las mercancías debidamente acondicionadas e identificadas para el transporte (art. 21.1 LCTTM); la realización de las labores de carga y estiba de las mercancías, asumiendo los riesgos y la responsabilidad que, en su caso, puedan derivar de éstas (art. 20 LCTTM); y, por último, el pago del precio del transporte y de los gastos accesorios a éste (art. 37.1 LCTTM), salvo que se haya acordado otra cosa, como en el caso que aquí nos interesa, en el que se ha pactado expresamente que el transporte será “a portes debidos”, es decir que todos los gastos relacionados con el traslado de la mercancía correrán por cuenta del destinatario.

Una vez enumeradas las obligaciones básicas del cargador, podemos afirmar que habrá responsabilidad del cargador en caso de incumplimiento de las obligaciones analizadas o ejecución deficiente de éstas.

Así nos podríamos encontrar ante un supuesto de responsabilidad del cargador por realización deficiente de las operaciones de acondicionamiento, señalización y embalaje de la mercancía, que podrían haber provocado el accidente y responderá, frente al porteador, incluso de los daños ocasionados a personas, al objeto del transporte o a otras mercancías, así como de los gastos cuando éstos sean consecuencia de defectos en el embalaje de las mercancías (FJ 1º STS 440/1997), salvo que el defecto sea manifiesto o ya conocido por el porteador en el momento de la recepción de las mercancías y éste no hubiera formulado la oportuna reserva en la carta de porte, aceptando así los riesgos que de dicho defecto puedan derivar.

Asimismo, un ulterior supuesto que podría plantear responsabilidad del cargador es el de la incorrecta realización de las operaciones de carga y estiba de la mercancía en el vehículo. Como se ha dicho, el desempeño de dichas tareas forma parte de las obligaciones básicas del cargador – siempre y cuando no se haya pactado otra cosa – por lo que será éste el responsable de los daños que puedan derivar de una carga inadecuada del medio de transporte (tal y como ha sido reiterado en la Instrucción 18/TV-103 de la DGT y la jurisprudencia, entre otras, en el FJ 2º SAP Alicante 246/2005; y FJ 2º y 3º SAP León 220/2016), salvo que la realización de tales operaciones se haya llevado a cabo siguiendo las instrucciones

del porteador, por ser éste el propietario del vehículo y, por lo tanto, quien mejor conoce sus características y puede facilitar instrucciones de carga (MORRILLAS JARILLO 2010).

Sin embargo, como ya se han señalado arriba, en el caso que aquí nos ocupa no podemos determinar con certeza si las operaciones de acondicionamiento y embalaje y las de carga en el vehículo hayan sido realizadas por el cargador – D. Pedro – o por el expedidor – Metalúrgica del Noroeste – circunstancias que resultan de gran importancia a la hora de determinar a quien incumbe la responsabilidad si la pérdida de la mercancía.

En todo caso, y para terminar el análisis sobre determinación de responsabilidades de las partes implicadas en la relación comercial analizada, hay que tener en cuenta que en casos parecidos al que se nos plantea, es frecuente que se produzca una, llamada, “cadena de responsabilidades”, ya que Don José, en su calidad de comitente, exigirá la responsabilidad del comisionista, Don Pedro, por no haber ejecutado el contrato de comisión; éste, a su vez, imputará la responsabilidad al transportista, ya que la mercancía pereció en el transporte y, éste último, por su parte, podrá dirigirse contra el cargador, si la pérdida se debe a su conducta u omisión o, en caso contrario, contra su compañía de seguro para que pague la indemnización correspondiente, en el caso en que la mercancía estuviera asegurada.

6.5. Posibilidad para el comprador de recuperar el importe ya abonado de las mercancías.

En el caso práctico que se nos plantea, nos encontramos ante dos contratos, el de comisión y el de compraventa, de tipo sinalagmático, expresión con la que nos referimos a los vínculos contractuales que generan obligaciones recíprocas para los contratantes, de tal manera que la ejecución de la prestación correspondiente a cada parte depende, recíprocamente, del cumplimiento de la otra (RODRÍGUEZ-ROSADO 2013).

Una de las principales consecuencias del carácter sinalagmático del contrato es la denominada *exceptio non adimpleti contractus* (excepción de incumplimiento), basada en la idea de que cualquiera de las partes puede negarse a cumplir con la obligación que le atañe hasta que la otra parte cumpla con la suya. Norma fundamental en la materia es el art. 1124 CC que prevé como “implícita”, en las obligaciones recíprocas, la facultad de resolución de la parte cumplidora, ante el incumplimiento de la otra. Asimismo, en su segundo apartado, la citada

norma, ofrece a la parte que ha cumplido o que esté dispuesta a hacerlo, una doble alternativa: exigir el cumplimiento del contrato o instar la resolución del mismo, reclamando además los daños sufridos y los intereses devengados (art. 1124.2 CC).

En este orden de ideas, una vez resuelto el contrato por incumplimiento, cabe pensar que la parte que cumplió con su obligación, en este caso de pago, puede solicitar la restitución de las cantidades abonadas, ya que, de otra forma, se produciría un enriquecimiento injusto de la parte contraria (en este sentido la doctrina tradicional: DÍEZ-PICAZO y GULLÓN 1998). A este respecto, aunque el legislador prevea el derecho a exigir la *restitutio* para el caso en que el contrato sea declarado nulo (art. 1303 CC), la necesidad de salvaguardar la reciprocidad del vínculo nos permite afirmar que la parte cumplidora podrá exigir la restitución también cuando el vínculo se disuelve por causa del incumplimiento de la otra (SOLER PRESAS 2019).

Por todo lo anterior, volviendo a los dos contratos que aquí nos ocupan – el de comisión y el de compraventa – con base en el art. 1224 CC Don José tendrá dos opciones: exigir el cumplimiento del contrato, con la consecuencia de que Don Pedro tendrá que comprar, de nuevo, el aluminio con el fin de poder ejecutar el mandato recibido; o, por otro lado, instar la resolución del contrato y solicitar la devolución de las cantidades abonadas para su ejecución, además de los daños sufridos.

En cuanto al contrato de compraventa entre Don Pedro y Metalúrgica del Noroeste S.L., entendemos que no procedería la devolución de cantidad alguna, ya que, por su parte, el vendedor – Metalúrgica del Noroeste S.L. – ha cumplido con su obligación en el momento en el que puso la mercancía a disposición del comprador, entregándola al transportista, conforme a las instrucciones recibidas. Por lo tanto, la única opción que se plantea para Don Pedro sería una acción de responsabilidad contra el transportista por pérdida de la mercancía.

6.6. Obligación del comprador de pagar el importe restante de las mercancías.

Partiendo del hecho de que, si nos basamos en los antecedentes de hecho que se nos han facilitado, parece que, en este caso concreto, las obligaciones de pago derivadas tanto del contrato de comisión como del de compraventa ya se habían abonado íntegramente en el momento en que se produjo el accidente que dio lugar a la pérdida de la mercancía (el pago del aluminio se produce en fecha 20 de enero, momento en el que Don Pedro extiende la letra

de cambio y el de comisión se abona mediante transferencia bancaria realizada el día 25 de enero, es decir dos días antes del accidente), entendemos que, si no hubiera sido así, Don Pedro debería pagar la mercancía tras su puesta a disposición por el vendedor, ya que éste ha cumplido con sus obligaciones. Diferente sería el caso de Don José, quien, en calidad de comitente no tendría obligación alguna de pagar el importe restante si el objeto del contrato se ha visto frustrado y la mercancía nunca fue entregada. Aún así, como ya hemos tenido ocasión de especificar, para contestar a esta pregunta es importante tener en cuenta, por un lado, los antecedentes de hecho – que nos llevan a pensar que no hay cantidades pendientes de pago – y, por otro, la cadena de responsabilidades a la que nos referimos en las cuestiones anteriores – que permite a las partes, en ciertas circunstancias, ya analizadas, exigir una responsabilidad de terceros y, en su caso, una indemnización.

6.7. Redacción de un contrato en el que queden reflejadas todas las peculiaridades del caso descrito.

A la luz del análisis llevado a cabo en los anteriores apartados de este dictamen, entendemos que el contrato entre Don José Prieto Rodríguez y Don Pedro González González podría haberse redactado en los siguientes términos:

En Segovia, a 15 de enero de 2021

REUNIDOS

De una parte, Don José Prieto Rodríguez, mayor de edad, de nacionalidad española, con DNI núm. 1234567-A y domicilio a estos efectos en el Polígono Industrial Norte, Avenida de Segovia, nº20, nave 1 – 40001, Segovia.

De otra parte, Don Pedro González González, mayor de edad, de nacionalidad española, con DNI núm. 9876543-B y domicilio a estos efectos en la Calle de la Constitución nº1 – 08001, Barcelona.

INTERVIENEN

Don José Prieto Rodríguez, en nombre y representación de la mercantil “**TORNILLERÍA SEGOVIA S.L.**”, domiciliada en el Polígono Industrial Norte, Avenida de Segovia, nº20, nave 1 – 40001, Segovia y con NIF B-6543210, constituida por tiempo indefinido, mediante escritura otorgada en el notario de Segovia, Don Antonio Fernández López, el 1 de febrero de 2019 e inscrita en el Registro Mercantil de Segovia, en su calidad de Administrador Único. En adelante, el **COMITENTE**.

Don Pedro González González en su propio nombre y derecho. En adelante, el **COMISIONISTA**.

EXPONEN

I.- Que el Comitente es una empresa dedicada a la fabricación y distribución de tornillos y elementos de fijación de alta calidad.

II.- Que el Comisionista está especializado y se dedica profesionalmente a la compra y venta de productos metálicos para carpintería, entre ellos hierro, acero y aluminio.

III.- Que el Comitente y el Comisionista han alcanzado un acuerdo en virtud del cual éste se compromete a la adquisición, por cuenta de aquél, de los elementos que se detallaran en el objeto del presente contrato.

Los intervinientes, colectivamente designados como “Partes” o, individualmente, como “Parte”, se reconocen recíprocamente la capacidad legal suficiente y necesaria para obligarse y formalizar el presente **CONTRATO DE COMISIÓN MERCANTIL**, con arreglo a las siguientes

ESTIPULACIONES

PRIMERA.- Objeto del contrato.

En virtud del presente contrato el Comitente encarga al Comisionista la compra de 100 toneladas de aluminio y éste, por su parte, se compromete a llevar a cabo dicha operación conforme a las instrucciones recibidas de aquél.

SEGUNDA.- Precio.

El Comitente se compromete a abonar al Comisionista la cantidad de € 12.500 (DOCE MIL QUINIENTOS EUROS), que incluye el precio del aluminio y la comisión del Comisionista.

Asimismo, el Comitente asumirá los gastos de transporte del aluminio desde el lugar de adquisición hasta su establecimiento mercantil, indicado en el encabezamiento.

TERCERA.- Forma de pago.

El Comitente se compromete a abonar el precio indicado en la estipulación anterior de la siguiente forma:

- 1) El Comitente, en el plazo de 24 horas desde la firma del presente contrato abonará, mediante transferencia a la cuenta bancaria del Comisionista, la cantidad de € 3.000 (TRES MIL EUROS), en concepto de “Provisión de Fondos”, a cuenta de los gastos de adquisición del aluminio. Una vez recibido tal importe, el Comisionista iniciará las gestiones necesarias para dar ejecución al presente contrato.
- 2) El importe restante, es decir € 9.500, se abonará, mediante transferencia bancaria a la cuenta corriente del Comisionista en el plazo de 10 días desde la firma del presente contrato.

CUARTA.- Comisión.

El Comitente abonará al Comisionista, en concepto de retribución para la ejecución del presente contrato, una comisión fija que asciende a € 500 (QUINIENTOS EUROS), que será abonada conforme a lo establecido en la cláusula anterior.

Asimismo, serán abonados al Comisionista todos los gastos que deriven de las gestiones realizadas para la adquisición de los bienes, siempre y cuando pueda acreditarlos debidamente, mediante de factura, recibo o ticket.

QUINTA.- Transporte.

El Comisionista se obliga a concertar el transporte “a portes debidos” del aluminio desde el lugar de adquisición del mismo hasta el establecimiento mercantil del Comitente, cuya ubicación se ha identificado en el encabezamiento del presente contrato. El precio transporte incluirá también la prima del seguro de transporte de la mercancía⁴.

SEXTA.- Representación.

El Comisionista actúa por cuenta del Comitente y en nombre propio en todos los contratos que celebre con terceros en ejecución del presente.

El Comisionista, en la celebración de contratos, no tendrá que declarar el nombre del Comitente, y consecuencia de ello, quedará directamente obligado con los terceros con quienes contratare, los cuales no tendrán, en ningún caso, acción directa contra el Comitente.

En el desempeño del encargo el Comisionista tendrá, en todo caso, que acatarse a las instrucciones recibidas del Comitente y deberá actuar en el interés de este último.

En caso de no haber recibido instrucciones específicas en relación con un determinado supuesto, el Comitente autoriza el Comisionista para obrar en base a su propio criterio, ajustándose a su prudencia y a los usos de comercio, obligándose este último a responder ante aquél por su negligencia en la ejecución de la comisión.

SÉPTIMA.- Deber de información.

⁴ Aunque en los antecedentes de hecho no se haga referencia expresa al seguro, es altamente improbable que la mercancía transportada no esté asegurada.

El Comisionista mantendrá puntualmente informado al Comitente de las gestiones realizadas con el fin de ejecutar el encargo recibido, informándole de las mismas a más tardar el día siguiente al de su realización. A tal fin las partes designan como medio de comunicación el correo electrónico:

El Comitente: joseprietorodriguez@gmail.com

El Comisionista: pgonzalezgonzalez@hotmail.es

OCTAVA.- Plazo de ejecución del contrato.

El Comisionista se obliga a llevar a cabo el encargo objeto del presente contrato en el plazo máximo de 10 días a partir de la firma del mismo.

Una vez vencido el plazo de ejecución establecido, el contrato terminará automáticamente, sin posibilidades de prórroga, sin perjuicio de que las partes pacten nuevas colaboraciones entre ellas.

NOVENA.- Liquidación del contrato.

Una vez que el aluminio adquirido por el Comisionista haya sido puesto a disposición del Comitente, se procederá a la liquidación del presente contrato.

La liquidación se realizará mediante abono al Comisionista de las cantidades pendientes que tenga derecho a percibir.

Asimismo, una vez ejecutado el encargo el Comisionista está obligado a rendir cuenta justificada de las cantidades recibidas del Comitente, debiendo reintegrarle de todos los importes que, en su caso, sobren a su favor.

DÉCIMA.- Autocontratación.

El comisionista, bajo ningún concepto, podrá adquirir para si mismo los productos que le hayan sido encargados por el Comitente.

UNDÉCIMA.- Extinción del contrato.

Sin perjuicio de las causas de resolución legalmente establecidas, el presente contrato podrá resolverse cuando concurra alguno de los siguientes supuestos:

- 1) Por haber vencido su plazo de ejecución;
- 2) Por haberse cumplido y ejecutado íntegramente las respectivas obligaciones de las partes;
- 3) Por mutuo acuerdo de las partes, expresado por escrito;
- 4) Por incumplimiento de las estipulaciones recogidas en el mismo, llevado a cabo por cualquiera de las partes.

DUODÉCIMA.- Consecuencias de la resolución por incumplimiento.

Cuando la resolución del contrato derive del incumplimiento de una de las Partes, éste quedará resuelto automáticamente y de forma inmediata, sin necesidad de preaviso.

En todo caso la Parte que haya cumplido con sus obligaciones, podrá reclamar a la otra una indemnización por los daños y perjuicios eventualmente sufridos.

Si el incumplimiento fuera imputable al Comisionista, este se vendrá obligado, además, a devolver al Comitente cualquier importe recibido para la ejecución del presente contrato.

DÉCIMO TERCERA.- Jurisdicción competente.

Las Partes, de mutuo acuerdo, con renuncia a cualquier otro foro y jurisdicción que les pueda, en su caso, corresponder, acuerdan someter cualquier controversia, diferencia, conflicto o reclamación sobre el presente contrato o derivada del mismo a la jurisdicción y competencia de los Juzgados y Tribunales de la ciudad de Segovia.

DÉCIMO CUARTA.- Legislación aplicable.

El presente contrato tiene carácter mercantil y está sujeto al Derecho Español. En concreto, se regirá, en primer término, por las estipulaciones contenidas en el cuerpo del mismo y, en lo no expresamente previsto en ellas, por las disposiciones del Código de Comercio (con

especial referencia a los arts. 244 a 280 del Código de Comercio, sobre comisión mercantil), las Leyes especiales, los usos y costumbres de la práctica mercantil y, por último, por lo establecido en el Código Civil.

En prueba de conformidad y aceptación de todo lo anteriormente establecido, las Partes firman el presente documento, en dos ejemplares y a un solo efecto, en el lugar y fecha indicados en el encabezamiento de mismo.

EL COMITENTE

F.DO: Don José Prieto Rodríguez

EL COMISIONISTA

F.DO: Don Pedro González González

6.8. Redacción de los documentos necesarios para la correcta documentación de la mercancía.

Aunque la Ley no establezca, para el contrato de transporte, ninguna forma especial *ad validitatem* (FJ 2° STS 465/1993; FJ 2° STS 590/2001), las partes suelen recoger los términos del mismo en un documento privado, llamado “carta de porte”, que asume eficacia probatoria privilegiada, acreditando la celebración del contrato (BROSETA PONT y MARTÍNEZ SANZ 2021). La forma de la carta de porte es libre, aún así el art. 10 LCTTM recoge el contenido mínimo que dicho documento tiene que incluir. Asimismo, a la hora de redactar la carta de porte habrá que tener en cuenta también la Orden FOM/2861/2012, de 13 de diciembre, por la que se regula el documento de control administrativo exigible para la realización de transporte público de mercancías por carretera.

A la luz de lo anterior, y tras haber analizado el caso práctico que se nos ha planteado, suponiendo, por un lado, que el vendedor, Metalúrgica del Noroeste S.L. puso la mercancía a disposición del comprador, Don Pedro González, en su propio establecimiento, lugar en el que

fue cargada por el transportista Autores Industriales S.L. y, por otro lado, que ésta última contrató un seguro de transporte de mercancías, la carta de porte podría redactarse en los siguientes términos:

Tabla 1 – Carta de porte.

Documento de control administrativo para la realización de transporte público de mercancías por carretera

(Orden FOM/2861/2012, BOE nº5, de 5 de enero de 2013)

Datos de la persona que encarga el envío	Datos del porteador
Nombre o denominación social: Pedro González González	Nombre o denominación social: Autores Industriales S.L.
NIF: 9876543-B	NIF: B-87625430
Dirección: Calle de la Constitución nº1 – 08001, Barcelona.	Dirección: Avenida de España nº20 – 08002, Barcelona
Reservas y observaciones del cargador:	Reservas y observaciones del porteador:
Documentos anexos: Packing list y factura comercial	
Lugar de carga: Establecimiento METALÚRGICA DEL NOROESTE S.L., Polígono Industrial El Encinar, Calle Real, nº12, nave 15 – 08005 Barcelona	Lugar de destino: TORNILLERÍA SEGOVIA, Polígono Industrial Norte, Avenida de Segovia, nº20, nave 1 – 40001, Segovia S.L.Segovia (España)
Firma o sello	Firma o sello

[Pedro González González]	[Autores Industriales S.L.]
Información de la mercancía	
Contenido (naturaleza de la mercancía y número de bultos): Aluminio, 50 bultos	Peso bruto: 100.020 kg
Lugar y fecha de carga de la mercancía: Barcelona, España 23/01/2021	
Matrícula de los vehículos que intervienen en el transporte	
Vehículo tractor: 4670 ABC	Remolque o semirremolque: 6798 DEF
Precio del transporte de la mercancía	
A pagar por: a portes debidos a pagar en destino por el destinatario.	Precio del transporte: 200 €
El envío fue recibido	
Lugar y fecha	Firma o sello

Además de la carta de porte que, como hemos señalado, es el principal documento utilizado en el transporte terrestre, la práctica comercial demuestra que hay dos ulteriores documentos que se suelen acompañar a la mercancía desde el envío hasta la entrega: la lista de carga o *packing list* y la factura comercial. En cuanto al primero, se trata de un documento en el que se recogen, bajo forma de listado, todas las mercancías que han sido objeto de carga en un medio de transporte, así como el número de bultos, su volumen y peso, todo ello con el fin, por un lado, de facilitar las inspecciones oficiales a las que pueda someterse, en su caso, la mercancía y, por otro lado, para comprobar que ésta ha sido correctamente cargada en el

vehículo y, posteriormente, confirmar que ha sido entregada conforme a la lista de carga. Se trata de un documento que, además, reviste especial importancia en caso de accidente o daños a la mercancía, por lo que entendemos que en este caso hubiera sido útil redactarlo.

En cuanto al segundo de los documentos arriba mencionados – factura comercial – se trata de un documento que el vendedor emite al comprador, en el que detalla el precio, el valor y la cantidad de la mercancía vendida, así como, en su caso, las circunstancias relativas al pago de la misma y se suele acompañar a la mercancía transportada, con el fin de poder acreditar la operación de venta y determinar en todo momento su valor.

6.9. Redacción de una letra de cambio teniendo en cuenta los datos aportados en el supuesto.

Aunque la Ley 19/1985 de 16 de julio, Cambiaria y del Cheque no exija que la letra de cambio sea emitida en un impreso oficial, la legislación fiscal requiere que dicho documento, así como los efectos derivados de aquel, se extiendan en el papel timbrado de la clase correspondiente a su cuantía (VAZQUEZ BONOME 1993). En este orden de ideas y en cumplimiento de las disposiciones legales en materia fiscal, el modelo oficial de letra de cambio actualmente utilizado es el aprobado por la Orden de 30 de junio de 1999 del Ministerio de Economía, modelo que se acompaña como *Anexo I* del presente trabajo, por considerar que podría resultar útil para quien encarga la redacción del presente Dictamen.

En cuanto a los requisitos formales, son esenciales los recogidos en el art. 1 LCCh (la denominación “letra de cambio”; el mandato de pago; el importe a pagar; el nombre del librado; la fecha de libramiento de la letra y la de su vencimiento; el nombre del tomador y la firma del librador) y la ausencia de cualquiera de ellos conllevará la imposibilidad de calificar el documento como “letra de cambio”, con la salvedad de lo establecido en el art. 2 del citado cuerpo legal.

En aplicación de lo anterior, entendemos que la letra de cambio librada por Don Pedro a favor de Metalúrgica del Noroeste S.L. podría redactarse como sigue:

Tabla 2 – Letra de cambio.

Lugar de libramiento: <i>Barcelona</i>	Moneda: <i>Euros</i>	Importe: <i>12.000,00</i>	<i>[Sello, tasa de timbres y número de identificación del documento]</i>	
Por esta LETRA DE CAMBIO pagará usted al vencimiento expresado a: <i>Metalúrgica del Noroeste S.L.</i>		Fecha del libramiento: <i>20/01/2021</i>	Vencimiento: <i>20/04/2021</i>	
La cantidad de: <i>Doce mil euros</i> -----				
En el domicilio de pago siguiente:			C.C.C.	
Persona o entidad: <i>Banco Santander</i>			2091	
Dirección de la oficina: <i>C/ Gran Vía, 44</i>			0018	65
Población: <i>08007 Barcelona</i>			Número de cuenta: <i>123425486352720199</i>	
Nombre y domicilio del librado: <i>Luis García Rodríguez</i> <i>Calle de la Sagrada Familia, 4 – 2B</i> <i>08010 Barcelona</i>	ACEPTO Fecha: [FIRMA DEL LIBRADO] <i>D. Luis García Rodríguez</i>	LIBRADOR: [FIRMA DEL LIBRADOR] <i>D. Pedro González González</i>		

6.10. Identificación de las alternativas jurídicas para evitar la responsabilidad por pérdida.

Sin perjuicio de lo analizado anteriormente, la distribución de las cargas y responsabilidades de las partes implicadas en transporte, como hemos adelantado, tiene carácter dispositivo. Por lo que las partes, en virtud del principio de autonomía contractual, pueden prever un reparto distinto de sus obligaciones o una limitación de su responsabilidad, o bien contratando un contrato de seguro de transporte, o utilizando los llamados “INCOTERMS” elaborados por la Cámara de Comercio Internacional.

6.10.1. El seguro de transporte de mercancías.

En el caso objeto de análisis, se podría suponer, con cierto fundamento, que una de las partes haya contratado un seguro de transporte, que cubra los daños que pueda sufrir la mercancía a lo largo de toda la cadena logística. Se trata de un seguro que tiene que distinguirse de otros

que cubren otros tipos de riesgos que, igualmente, pueden producirse en el transporte de mercancías. Es distinto, por ejemplo, del seguro del vehículo (en este caso, del camión) en cuanto en éste el objeto asegurado es el medio de transporte y no la mercancía transportada, como en el seguro de transporte. Asimismo, se diferencia también del seguro de responsabilidad civil, que pueden contratar el porteador o el cargador para cubrir la responsabilidad en que puedan incurrir en el desempeño de las respectivas obligaciones que derivan del contrato de transporte. En el caso del seguro de transporte, como se ha dicho, la cobertura se refiere a los daños ocasionados a las mercancías transportadas, con independencia de la causa que los haya determinado, siempre que sean derivados del transporte.

Se trata de un seguro no obligatorio, cuya contratación, en todo caso, es muy recomendable para evitar que, en el caso en que la mercancía sufra algún daño en el transporte, el responsable se vea obligado a una indemnización que, en ocasiones, podría llegar hasta el 100% del valor de ésta, como se ha analizado en los anteriores apartados.

Las dos principales cuestiones relacionadas con el seguro de transporte que debemos analizar son, por un lado, la extensión de la cobertura, es decir cuando inicia la cobertura del riesgo relacionado con el transporte de la mercancía; y, por otro lado, el sujeto que ha contratado el seguro.

En cuanto a la primera cuestión, el criterio elegido por el legislador (arts. 58, 59 y 60 LCS), siempre que no se establezca otra cosa, es que la cobertura inicie en el momento en que el porteador recoge el objeto del transporte o éste se le entregue en el lugar pactado, hasta que el mismo llegue al punto de destino y se entregue al destinatario, quedando incluidas las operaciones de carga y descarga y las paradas o interrupciones del transporte. Aún así, como se ha dicho, las partes pueden pactar una extensión del seguro a los daños que pueda sufrir la mercancía desde la salida del almacén del cargador, hasta que entre en el del destinatario.

En cuanto a la segunda cuestión, el art. 56 LCS establece que podrán contratar el seguro el propietario del vehículo, el propietario de la mercancía y también el comisionista o el agente de transporte, así como todos los sujetos interesados en la conservación de la mercancía. En otras palabras, será titular de un interés no solo el propietario de la mercancía, sino también cualquier persona que ostente un interés económico o pecuniario (GONZÁLEZ HEVIA 2005),

como, a título de ejemplo, el porteador, en cuanto depositario de la mercancía, o, en este caso, el comisionista (Don Pedro) al que ha sido encargada la mercancía.

En este orden de ideas, si nos referimos al caso concreto objeto de análisis, el tomador del seguro podría ser el transportista – Autores Industriales SL – o el cargador – Metalúrgica del Noroeste SL – o el comisionista, D. Pedro González, o, por último, el destinatario, Don José Prieto Rodríguez (aunque esta hipótesis sería más remota, en virtud del contrato de comisión por el que Don José ha encargado la operación de comercio en su integridad a Don Pedro). En cuanto a los primero tres – porteador, cargador y comisionista – estos podrían haber contratado el seguro en nombre propio o en nombre de un tercero titular del interés, con la consecuencia de que éste último tendría derecho a recibir la indemnización por pérdida de la mercancía si se producen las circunstancias previstas en el contrato de seguro, como, en este caso, el accidente del vehículo que ha ocasionado una pérdida total de la mercancía.

Por último, a efectos de determinar el *quantum* indemnizatorio, habrá que remitirse al art. 62.1 LCS que establece que, si no se ha pactado otra cosa, el valor de la mercancía, en caso de pérdida total, será el que ésta tenía en el momento de la carga, salvo que el seguro cubra los riesgos de mercancías destinadas a la venta, en cuyo caso la indemnización se calculará sobre la base del valor de la cosa en el lugar de destino (art. 62.2 LCS).

6.10.2. Los INCOTERMS.

Otra alternativa que las partes tendrían para distribuir sus responsabilidades de una manera distinta a la establecida por el legislador es a través de la inclusión en el contrato de transporte de los “INCOTERMS”. Se trata de unos términos que permiten establecer *a priori*, a través de definiciones estándares incluidas en el contrato mediante acrónimos, el reparto de responsabilidades, gastos y riesgos derivados del transporte entre el comprador y el vendedor. Aunque lo INCOTERMS normalmente tienen gran importancia en las compraventas internacionales, su aplicación se ha extendido también a los contratos nacionales y, en general, a todas aquellas compraventas que requieran desplazamiento y expedición (BROSETA PONT y MARTÍNEZ SANZ 2021).

Los mismos tienen en cuenta la entrega de la mercancía, la transmisión del riesgo o la distribución de los gastos, así como, en los negocios internacionales, todos los trámites relacionados con la documentación necesaria para trasladar la mercancía de un país a otro.

Entre los INCOTERMS más frecuentemente utilizados, cabe mencionar:

- *Franco Fábrica o Ex Works (EXW)*, mediante el cual el vendedor cumple con su obligación de entrega simplemente con poner la mercancía a disposición del comprador en sus propios locales y el comprador, por su parte, tendrá que sufragar todos los gastos derivados del transporte de la mercancía y los riesgos a partir de aquel momento hasta la entrega en el lugar de destino. Como es evidente, se trata de la cláusula más beneficiosa para el vendedor. En este caso, Metalúrgica del Noroeste quedaría liberada con la puesta a disposición del aluminio en su establecimiento y Don Pedro González asumiría el riesgo por la pérdida de la mercancía.
- *Franco Transportista o Free Carrier (FCA)*, mediante el cual el vendedor se compromete a entregar las mercancías al porteador, designado por el comprador, en el lugar pactado. En este caso, Metalúrgica del Noroeste quedaría liberada con la entrega del aluminio a Autores Industriales SL en el lugar pactado (por ejemplo, en el establecimiento de esta última) y a partir de aquel momento Don Pedro González corre con el riesgo por la pérdida de la mercancía.
- *Franco Lugar Convenido o Delivered At Place (DAP)*, mediante el cual el vendedor ha cumplido con su obligación en el momento en que pone la mercancía a disposición del comprador en el lugar pactado en destino, soportando, el primero, los riesgos y costes del transporte hasta ese lugar. En este caso el riesgo por la pérdida de la mercancía lo asumiría Metalúrgica del Noroeste.
- *Entregado derechos pagados o Delivered Duty Paid (DDP)*, mediante el cual el vendedor ha cumplido con su obligación de entrega en el momento en que ponga la mercancía a disposición del comprador, en el lugar acordado en destino, haciéndose cargo de los riesgos y de los costes del transporte, incluidos los derechos aduaneros, impuestos y demás gastos de importación. Como el EXW representa el término más beneficioso para el vendedor, el DDP representa su máxima obligación y asunción del riesgo. En este caso Metalúrgica del Noroeste no solo asumiría el riesgo por la pérdida

de la mercancía, sino que también debería hacerse cargo de los costes de transporte y gastos de importación, si los hubiera.

7. Conclusiones.

De lo expuesto a lo largo del presente *dictamen* podemos concluir lo siguiente:

Primero.- La relación comercial descrita es un negocio jurídico complejo, tras el que subyacen diferentes modalidades contractuales: el contrato de comisión (o mandato mercantil) estipulado entre Don José Prieto Rodríguez y Don Pedro González González, a través del cual aquél encarga a éste la compra de 100 toneladas de aluminio; el de compraventa mercantil, entre Don Pedro González González y la mercantil Metalúrgica del Noroeste S.L., por medio del cual el primero compra de la segunda el aluminio que le fue encargado; el de transporte terrestre de mercancías y, en su caso, el de seguro de transporte, entre Don Pedro González González y la empresa Autores Industriales S.L., que tienen por objeto el traslado de la mercancía del establecimiento del vendedor, Metalúrgica del Noroeste S.L., al del destinatario final, Don José Prieto Rodríguez; el mandato de pago contenido en una letra de cambio, que Don Pedro González González libra a favor de Metalúrgica del Noroeste S.L. para abonar el importe de la mercancía comprada; y, por último, el de depósito bancario y el mandato de pago por medio del cual Don José Prieto Rodríguez da instrucciones al Banco Santander para que pague, mediante transferencia bancaria, a Don Pedro González González.

Segundo.- En base al análisis llevado a cabo podemos afirmar que, en el caso planteado, el contrato principal es el de comisión, en torno al cual giran el resto de los contratos.

A los efectos de dar ejecución a dicho contrato, Don Pedro, en calidad de comisionista, podría haber actuado *proprio nomine* (e interés ajeno), en cuyo caso los efectos del contrato y las acciones derivadas de éste se producirían entre el comisionista y Metalúrgica del Noroeste directamente, o con *contemplatio domini*, en cuyo caso el comitente quedaría directamente obligado con el tercero, así como le corresponderían las acciones derivadas del contrato. Dicha circunstancia es relevante a la hora de analizar la posible responsabilidad de Don Pedro por incumplimiento contractual, así como habría que valorar – y los antecedentes de hecho que

se nos facilitan no nos permiten hacerlo – si nos encontramos ante un supuesto de comisión de garantía. Si así fuera, Don Pedro sería responsable, en cualquier caso, de la frustración del objeto del contrato que resulta del incumplimiento del encargo y tendría que volver a comprar la mercancía que Don José le comisionó. En caso contrario, si no se hubiera pactado garantía ninguna, Don Pedro podría acogerse a ello para eximirse de su responsabilidad, afirmando que él, en principio, ejecutó el contrato en el momento en que compró la mercancía y contrató el transporte, no pudiéndosele imputar la pérdida del aluminio.

Teniendo en cuenta, por un lado, que la actuación en nombre propio es la más frecuente en la práctica comercial y, por otro lado, que tanto la actuación en nombre ajeno, como la comisión de garantía tienen que ser objeto de pacto expreso entre las partes – y los antecedentes de hecho no dicen nada en este sentido – entendemos que, en el caso aquí analizado, Don Pedro ha actuado en nombre propio a la hora de ejecutar el contrato de comisión, vinculándose directamente con Metalúrgica del Noroeste S.L. y que, al no tener Don José acción ninguna contra los terceros con quienes Don Pedro decidió contratar, podrá exigir al comitente el cumplimiento del contrato. Todo lo anterior sin perjuicio de que Don Pedro, a su vez, pueda acogerse a las causas de exoneración de responsabilidad que procedan, alegando que el incumplimiento fue involuntario y, por tanto, no se le pueda imputar o, en su caso, dirigir sus pretensiones contra terceros responsables.

Tercero.- En relación con contrato de compraventa, el riesgo de la pérdida de la mercancía, en principio, lo soporta Don Pedro, en tanto que comprador del aluminio, ya que el vendedor, por su parte, cumple con su obligación en el momento en que pone la mercancía a disposición del transportista en el momento y lugar indicado por el comprador.

Además, el cumplimiento de las obligaciones por parte del vendedor queda acreditado por el hecho de que el accidente se produce durante el transporte, es decir en un momento posterior a la puesta a disposición del bien.

Cuarto.- Con respecto al contrato de transporte, la información que se nos facilita en los antecedentes de hecho no nos permite identificar con claridad a cuál de las partes implicadas en el transporte correspondería la responsabilidad por la pérdida total de la mercancía, ya que

no se especifica a que se debe el accidente, que podría ser, por tanto, imputable a la conducta del transportista, a defectos en la carga de la mercancía, o, incluso, derivar de circunstancias fortuitas o fuerza mayor.

Las hipótesis que se han analizado son principalmente tres: la responsabilidad del porteador, del cargador y del expedidor. Entre ellas, la opción más válida parece ser la primera, ya que la mercancía perece durante el transporte, es decir, bajo el deber de custodia del porteador, aunque no podemos excluir con certeza la aplicación de causas de exoneración legales – pérdida ocasionada por culpa del cargador, vicio propio de la mercancía o circunstancias inevitables – o contractuales – contrato de seguro o INCOTERMS –.

Quinto.- En todo caso, es posible imaginar que en el presente caso se produzca una secuencia de responsabilidades “en cadena”, en la que Don José, en su calidad de comitente, exigirá la responsabilidad del comisionista; Don Pedro, a su vez, imputará la responsabilidad al transportista, Autores Industriales S.L. y éste último, por su parte, podrá dirigirse contra el cargador, si la pérdida se produce como consecuencia de la actuación de éste, como en caso de defectos en la carga de la mercancía o, en caso contrario, contra su compañía de seguro para que pague la indemnización correspondiente.

Sexto.- En cuanto al pago del precio y restitución de las cantidades abonadas se plantea para Don José – quien ha pagado el precio de unas mercancías que no llegó a recibir – una doble opción: exigir el cumplimiento o instar la resolución del contrato de comisión. En el primer caso, y sin perjuicio de lo arriba comentado en cuanto a la comisión de garantía, Don Pedro se verá obligado a comprar, de nuevo, la mercancía para poder ejecutar el mandato recibido y, en el segundo caso, si Don José decidiera instar la resolución del contrato, Don Pedro tendrá que devolver todas las cantidades recibidas para la ejecución del mandato. Asimismo, cabría una posible indemnización de los daños y perjuicios sufridos en consecuencia de la actuación negligente de Don Pedro, si fuera el caso.

Por el contrario, no procede devolución de cantidad alguna con respecto a Don Pedro – quien ha extendido una letra de cambio para pagar el precio del aluminio adquirido de Metalúrgica del Noroeste S.L. – ya que, por su parte, el vendedor ha cumplido con su obligación,

trasladándose el riesgo al comprador. Por lo tanto, la única opción que se plantea para Don Pedro sería una acción de responsabilidad contra el transportista por pérdida de la mercancía.

Séptimo.- Teniendo en cuenta que el legislador establece, en materia de cargas y responsabilidades de las varias partes implicadas, un sistema de carácter dispositivo, como alternativas jurídicas al sistema implantado *ex lege* se plantean, por un lado, el contrato de seguro de transporte y, por otro, el uso de lo “INCOTERMS”, todo ello de cara a limitar la responsabilidad o modificar el reparto de ésta entre los interesados. En este sentido, las partes, en el ejercicio de su autonomía contractual, podrán decidir libremente si optar por una o ambas las alternativas que se sugieren.

Octavo.- Sobre la base de los razonamientos arriba desglosados, si tenemos en cuenta que el presente *dictamen* ha sido encargado por Don José a su abogado, para que le resuelva las dudas planteadas y le facilite alternativas jurídicas encaminadas a obtener la tutela de sus derechos e intereses, podría valorarse una posible responsabilidad de Don Pedro por incumplimiento del contrato de comisión, siempre y cuando se den las circunstancias analizadas en el cuerpo de este escrito. Sin embargo, la apertura de términos con que se han planteado los antecedentes de hecho no nos permite determinar con certeza si dichas condiciones se cumplen, dejando abierto este asunto.

8. Normativa, jurisprudencia y doctrina aplicadas.

8.1. Normativa.

- Ley 50/1980 de 8 de octubre, de Contrato de Seguro. *Boletín Oficial del Estado*, 17 de noviembre de 1995, núm. 250. Disponible en: <https://www.boe.es/eli/es/l/1980/10/08/50/con>
 - Art. 1, definición del contrato de seguro.
 - Art. 54, definición de contrato de seguro de transporte de mercancías.
 - Art. 58 y ss., cobre cobertura del seguro de transporte de mercancías.
- Ley 19/1985 de 16 de julio, Cambiaria y del Cheque. *Boletín Oficial del Estado*, 19 de julio de 1985, núm. 172. Disponible en: <https://www.boe.es/eli/es/l/1985/07/16/19/con>
 - Art. 1, contenido de la letra de cambio.
 - Art. 2, falta de elementos típicos de la letra de cambio.
 - Art. 20, inoponibilidad de las acciones personales.
 - Art. 33, aceptación del librado.
 - Art. 57, responsabilidad solidaria frente al tenedor.
- Ley 16/1987, de ordenación de los Transportes Terrestres. *Boletín Oficial del Estado*, 31 de julio de 1987, núm. 182. Disponible en: <https://www.boe.es/eli/es/l/1987/07/30/16/con>
 - Art. 62, distinción entre transporte público y privado.
 - Art. 63, distinción entre transporte de viajeros y de mercaderías.
- Ley 12/1992 de 27 de mayo, sobre Contrato de Agencia. *Boletín Oficial del Estado*, 29 de mayo de 1992, núm. 129. Disponible en: <https://www.boe.es/eli/es/l/1992/05/27/12/con>
- Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del contrato de transporte terrestre de mercaderías. *Boletín Oficial del Estado*, 12 de noviembre de 2009, núm. 273. Disponible en: <https://www.boe.es/eli/es/l/2009/11/11/15/con>
 - Art. 2, definición y régimen jurídico del contrato.
 - Art. 4, sujetos del transporte.
 - Art. 10, contenido de la carta de porte.

- Art. 17, idoneidad del vehículo.
- Art. 18, puesta a disposición del vehículo.
- Art. 25, reconocimiento externo de las mercancías.
- Art. 26, examen de las mercancías.
- Art. 28, custodia y transporte.
- Art. 33, lugar y plazo de entrega de la mercancía al destinatario.
- Art. 34, estado de las mercancías en el momento de la entrega al destinatario.
- Art. 37, pago del precio del transporte.
- Art. 46 y ss., sobre responsabilidad del porteador.
- Real Decreto de 22 de agosto de 1885, por el que se aprueba el Código de Comercio. *Gaceta de Madrid*, 16 de octubre de 1885, núm. 289. Disponible en: [https://www.boe.es/eli/es/rd/1885/08/22/\(1\)/con](https://www.boe.es/eli/es/rd/1885/08/22/(1)/con)
- Art. 244 y ss., sobre el contrato de comisión.
- Art. 303, depósito mercantil.
- Art. 305, carácter real del contrato de depósito.
- Art. 325 y ss., sobre el contrato de compraventa mercantil.
- Real Decreto de 24 de julio de 1889, por el que se aprueba el Código Civil. *Gaceta de Madrid*, 25 de julio de 1889, núm. 206. Disponible en: [https://www.boe.es/eli/es/rd/1889/07/24/\(1\)/con](https://www.boe.es/eli/es/rd/1889/07/24/(1)/con)
- Art. 1104, canon de diligencia general.
- Art. 1105, circunstancias inevitables que exoneran de responsabilidad.
- Art. 1106, indemnización de daños y perjuicios.
- Art. 1107, indemnización de daños y perjuicios.
- Art. 1124, obligaciones sinalagmáticas e incumplimiento.
- Art. 1303, nulidad de los contratos y restitución.
- Art. 1445 y ss., sobre el contrato de compraventa.
- Art. 1544, contrato de obra.
- Art. 1601 y ss., sobre contrato de transporte
- Art. 1709, contrato de mandato.
- Real Decreto Legislativo 1/2007, que aprueba el Texto Refundido de la Ley para la defensa de consumidores y usuarios. *Boletín Oficial del Estado*, 30 de noviembre de 2007, núm. 287. Disponible en: <https://www.boe.es/eli/es/rdlg/2007/11/16/1/con>

- Real Decreto-ley 19/2018, de 23 de noviembre, de servicios de pago. *Boletín Oficial del Estado*, 28 de noviembre de 2018, núm. 284. Disponible en: <https://www.boe.es/eli/rdl/2018/11/23/19>
- Orden de 30 de junio de 1999 del Ministerio de Economía y Hacienda por la que se aprueba el modelo de letra de cambio. *Boletín Oficial del Estado*, 16 de julio de 1999, núm. 169. Disponible en: [https://www.boe.es/eli/es/o/1999/06/30/\(1\)](https://www.boe.es/eli/es/o/1999/06/30/(1))
- Orden FOM/1882/2012, de 1 de agosto, por la que se aprueban las condiciones generales de contratación de los transportes de mercancías por carretera. *Boletín Oficial del Estado*, 5 de septiembre de 2012, núm. 214. Disponible en: <https://www.boe.es/eli/es/o/2012/08/01/fom1882>
- Orden FOM/2861/2012, de 13 de diciembre, por la que se regula el documento de control administrativo exigible para la realización de transporte público de mercancías por carretera. *Boletín Oficial del Estado*, 5 de enero de 2013, núm. 5. Disponible en: <https://www.boe.es/eli/es/o/2012/12/13/fom2861>
- Instrucción 18/TV-103, de 19 de junio de 2018, de la Dirección General de Transporte. Disponible en: https://www.dgt.es/export/sites/web-DGT/.galleries/downloads/muevete-con-seguridad/normas-de-trafico/TV-circulacion/Instruc_18_TV_103_carga_transporte_publico_mercancias.pdf

8.2. Jurisprudencia.

- Sentencia del Tribunal Supremo, Sala 1ª, de lo Civil, 394/1969 de 7 de junio; sobre compraventa mercantil.
- Sentencia del Tribunal Supremo, Sala 1ª, de lo Civil, 428/1975 de 10 de diciembre; sobre responsabilidad del porteador en el transporte terrestre de mercancías.
- Sentencia del Tribunal Supremo, Sala 1ª, de lo Civil, 4651/1979 de 16 de noviembre, sobre *periculum est emptoris*;
- Sentencia del Tribunal Supremo, Sala 1ª, de lo Civil, 1759/1981 de 21 de diciembre; sobre compraventa mercantil.
- Sentencia del Tribunal Supremo, Sala 1ª, de lo Civil, 183/1984 de 23 de marzo, sobre responsabilidad del porteador en el transporte terrestre de mercancías.

- Sentencia del Tribunal Supremo, Sala 1ª, de lo Civil, 505/1989 de 25 de enero; sobre contrato de comisión.
- Sentencia del Tribunal Supremo, Sala 1ª, de lo Civil, 465/1993 de 17 de mayo, sobre forma *ad validitatem* del contrato de transporte terrestre de mercancías.
- Sentencia del Tribunal Supremo, Sala 1ª, de lo Civil, 860/1996 de 29 de octubre, sobre *periculum est emptoris*.
- Sentencia del Tribunal Supremo, Sala 1ª, de lo Civil, 440/1997 de 23 de mayo, sobre responsabilidad del cargador en el transporte terrestre de mercancías.
- Sentencia del Tribunal Supremo, Sala 1ª, de lo Civil, 590/2001 de 16 de junio, sobre forma *ad validitatem* del contrato de transporte terrestre de mercancías.
- Sentencia del Tribunal Supremo, Sala 1ª, de lo Civil, 313/2004 de 22 de abril, sobre *periculum est emptoris*.
- Sentencia del Tribunal Supremo, Sala 1ª, de lo Civil, 1023/2004 de 25 de octubre, sobre responsabilidad del porteador en el transporte terrestre de mercancías.
- Sentencia del Tribunal Supremo, Sala 1ª, de lo Civil, 712/2008 de 17 de julio, sobre responsabilidad del porteador en el transporte terrestre de mercancías.
- Sentencia del Tribunal Supremo, Sala 1ª, de lo Civil, 382/2015 de 9 de julio, sobre límites de la responsabilidad del porteador en el contrato de transporte.
- Sentencia del Tribunal Supremo, Sala 1ª, de lo Civil, 99/2020 de 12 de febrero, sobre límites de la responsabilidad del porteador en el contrato de transporte.
- Sentencia de la Audiencia Provincial de Alicante, Secc. 7ª, 246/2005 de 6 de junio, sobre responsabilidad del cargador por carga y estiba de la mercancía.
- Sentencia de la Audiencia Provincial de Madrid, Secc. 14ª, 471/2005 de 9 de junio, sobre exclusión de la limitación de indemnización del transportista.
- Sentencia de la Audiencia Provincial de Barcelona, Secc. 14ª, 175/2008 de 13 de marzo, sobre obligaciones del porteador en el contrato de transporte terrestre de mercancías;
- Sentencia de la Audiencia Provincial de Ávila, Secc. 1ª, 16/2009 de 27 de marzo, sobre obligaciones del porteador en el contrato de transporte terrestre de mercancías;
- Sentencia de la Audiencia Provincial de Madrid, Secc. 11ª, 669/2010 de 14 de octubre, sobre obligaciones del porteador en el contrato de transporte terrestre de mercancías
- Sentencia de la Audiencia Provincial de León, Secc. 1ª, 220/2016 de 28 de junio, sobre responsabilidad del cargador por carga y estiba de la mercancía.

8.3. Doctrina.

- ALCOVER GARAU, G., *La transmisión del riesgo en la compraventa mercantil*. 1ª ed. Madrid: Civitas, 1991.
- ALFARO ÁGUILA-REAL, J., 2020. Lección: la comisión mercantil. En: *Almacén Derecho* [en línea]. Disponible en: <https://almacenederecho.org/leccion-la-comision-mercantil> [consulta: 9 de noviembre de 2021].
- ALÓNZO PÉREZ, M. *El riesgo en el contrato de compraventa*. 1ª ed. Madrid: Montecorvo, 1972.
- ARANGIO-RUIZ, V. *La compravendita in diritto romano, vol. I*. 2ª ed. Nápoles (Italia): Jovene, 1961.
- BROSETA PONT, M y MARTÍNEZ SANZ, F., *Manual de derecho mercantil, vol. II*, 21ª ed., Madrid: Tecnos, 2014.
- BROSETA PONT, M. y MARTÍNEZ SANZ, *Manual de derecho mercantil. Vol. II, Contratos mercantiles, derecho de los títulos-valores, derecho concursal*. 28ª ed. Madrid: Tecnos, 2021.
- DÍAZ MORENO, A., 2020. Sentencia del Tribunal Supremo 99/2020: limitación legal de la responsabilidad del porteador terrestre y excepciones convencionales (art. 61 LCTTM). Disponible en: *ga-p.com* [en línea]. Disponible en: <https://www.ga-p.com/wp-content/uploads/2020/03/STS-99-2020-limitación-legal-de-la-responsabilidad-1.pdf> [consulta: 22 octubre de 2021].
- DÍEZ-PICAZO, L. y GULLÓN, A. “La protección del derecho de crédito en las relaciones obligatorias sinalagmáticas”, 183-187. En DÍEZ-PICAZO, L. y GULLÓN, A. *Instituciones de derecho civil. Vol. I/2*. 2ª ed. Madrid: Tecnos, 1998.
- DÍEZ-PICAZO, L. y GULLÓN, A. “Cobro de lo indebido”, 431-436. En DÍEZ-PICAZO, L. y GULLÓN, A. *Instituciones de derecho civil. Vol. I/2*. 2ª ed. Madrid: Tecnos, 1998.
- GADEA SOLER, E. *Los títulos-valor. Letra de cambio, cheque y pagaré*. 2ª ed. Madrid: Dykinson, 2008.
- GALÁN LÓPEZ, C. “La transferencia bancaria”, 504-555. En SEQUEIRA MARTÍN, A. (coord.), GADEA SOLER, E. (coord.). *La contratación bancaria*. 1ª ed. Madrid: Dykinson, 2007.

- GARCÍA ÁLVAREZ, B. Las principales obligaciones del cargador: la entrega de las mercancías, su acondicionamiento, la documentación que debe acompañarlas y su responsabilidad en concepto de paralización. *Revista del derecho del transporte: Terrestre, marítimo, aéreo y multimodal*. 2010, núm. 6, 131-148.
- GARCÍA LUENGO, R. “Contratos en distribución. I. El contrato de comisión”, 359-380. En BERCOVITZ RODRÍGUEZ – CANO, A. (dir.) y CALZADA CONDE, M. A. (dir.). *Contratos Mercantiles*. 2ª ed. Cizur Menor (Navarra): Thomson Aranzadi, 2004.
- GARCÍA-PITA Y LASTRES, J. L. Bases para una revisión del régimen de los depósitos bancarios de efectivo. *Revista de derecho bancario y bursátil*. 2016, 35, núm. 143, 13-77
- GARRIGUES, J. “El contrato de comisión”, 99-118. En GARRIGUES J. *Curso de Derecho mercantil. Tomo II*. 6ª ed. Madrid: Imprenta Aguirre, 1974.
- GARRIGUES, J. *Curso de derecho mercantil, vol. II*. 8ª ed. Madrid: Imprenta Aguirre, 1983.
- GÓMEZ SEGADE, J.A. “Los contratos de colaboración”, 486-500. En BERCOVITZ RODRÍGUEZ-CANO, A. (coord.). *Hacia un nuevo Código Mercantil. Libro V*. 1ª ed. Cizur Menor (Navarra): Aranzadi, 2014.
- GONZÁLEZ HEVIA, R. “El seguro de transporte por carretera de viajeros y mercancías”, 569-583. En SÁNCHEZ GAMBORRINO, F.M. (res.) *Actualidad Jurídica del Transporte por Carretera*. 1ªed. Madrid: Fundación Francisco Corell, 2005.
- GÓRRIZ LÓPEZ, C. La responsabilidad en el contrato de transporte terrestre de mercancías (carretera, ferrocarril, marítimo, aéreo y multimodal). *La Ley: Revista Jurídica española de doctrina, jurisprudencia y bibliografía*, 2001, núm. 5, 1879-1881.
- GUTIÉRREZ GILSANZ, A. y RIBES RIBES, A. “El contrato de comisión”, 477-524. En YZQUIERDO TOLSADA, M. (dir.). *Contratos civiles, mercantiles, públicos, laborales e internacionales con sus implicaciones tributarias. Tomo IV, Contratos de prestación de servicios y realización de obras (I)*. 1ª ed. Cizur Menor (Navarra): Aranzadi, 2014.
- LÓPEZ Y LÓPEZ, A. M., “Artículo 1452”, 895-899. En AA.VV., *Comentario del Código Civil, Tomo 2*. Madrid: Ministerio de Justicia, 1991.
- MARTÍN OSANTE, J. M. “Algunas cuestiones sobre responsabilidad en el transporte terrestre de mercancías por ferrocarril”, 1467-1484. En MORRILLAS JARRILLO, J. M. (dir.), PERRALES VISCASILLAS, M. P. (dir.), PORFIRIO CARPIO, L. J. (dir.) *Estudio Sobre el*

futuro Código Mercantil. Libro Homenaje al Profesor Rafael Illescas Ortiz. Getafe (Madrid): Universidad Carlos Tercero, 2015. Disponible en pdf en: <http://hdl.handle.net/10016/20763>

- MARTÍNEZ BALMASEDA, A. Régimen de responsabilidad del porteador: fundamento, supuestos u causas de exoneración. *Revista de Derecho del Transporte*. 2010, núm. 6, 255-273.
- MORRILLAS JARILLO, M. J. Carga, descarga, estiba y desestiba: obligaciones y responsabilidades. *Revista del derecho del transporte: Terrestre, marítimo, aéreo y multimodal*. 2010, núm. 6, 99-130.
- PASQUAU LIAÑO, M. *La gestión de negocios ajenos*. 1ª ed. Madrid: Montecorvo, 1986.
- PÉREZ ÁLVAREZ, M. P. La compraventa y la transmisión de la propiedad. Un estudio histórico-comparativo ante la unificación del derecho privado europeo. *Revista Jurídica de la Universidad Autónoma de Madrid*. 2016, núm. 14, pp. 202-248. Disponible en: <https://revistas.uam.es/revistajuridica/article/view/6128> [consulta: 16 de noviembre de 2021].
- PUETZ, A. “Comentarios a los artículos 17, 24, 33, 35, 47, 50 y 58, así como a las disposiciones adicionales primera y cuarta”, 217-227. En ESPERANZA SOBEJANO, A. (coord.) y PETIT LAVALL, M. V. (coord.). *Comentarios a la Ley de transporte terrestre*. 1ª ed. Pamplona: Aranzadi, 2010.
- RECALDE CASTELLS, A. J. “Otras obligaciones derivadas del contrato de transporte: pago del precio y otros gastos; embalaje; carga y descarga; formalidades administrativas”, 83-117. En EMPARANZA SOBEJANO, A. y RECALDE CASTELLS, A. J. *El contrato de transporte internacional de mercancías por ferrocarril*. 1ª ed. Cizur Menor (Navarra): Aranzadi, 2008.
- RECALDE CASTELLS, A. J., MARTÍNEZ BELMASEDA, A. y OLIETE BENEDITO, G. “El transporte de mercancías”, 899-967. En YZQUIERDO TOLSADA, M. (dir.). *Contratos civiles, mercantiles, públicos, laborales e internacionales con sus implicaciones tributarias. Tomo IV, Contratos de prestación de servicios y realización de obras (I)*. 1ª ed. Cizur Menor (Navarra): Aranzadi, 2014.
- RODRÍGUEZ-ROSADO, B. “La conformación progresiva del sinalagma funcional”, 11-63. En RODRÍGUEZ-ROSADO, B. *Resolución y sinalagma contractual*. 1ª ed. Madrid: Marcial Pons, 2013.

- SÁNCHEZ CALERO, F. “Los contratos de depósito, afianzamiento y préstamo”, 629-642. En SÁNCHEZ CALERO, F. *Principios de derecho mercantil*. 18ª ed. Pamplona: Aranzadi, 2013.
- SÁNCHEZ LERÍA, R. La transmisión del riesgo al comprador consumidor en las compraventas con transporte de mercancías: art. 66 TRLGDCU. *Revista de Derecho Civil*. 2017, vol. IV, núm. 1, 1-29.
- SECO CARO, E. “El contrato mercantil de compraventa”, 17-456. En JIMÉNEZ SÁNCHEZ, G. (coord.). *Tratado de derecho mercantil, tomo 33*. 4ª ed. Madrid: Marcial Pons, 2009.
- SOLER PRESAS, A., 2019. La liquidación del contrato resuelto. El remedio restitutorio. En: *Almacén Derecho* [en línea]. Disponible en: <https://almacenederecho.org/la-liquidacion-del-contrato-resuelto-el-remedio-restitutorio> [consulta: 12 de noviembre de 2021].
- URÍA, R. “El contrato de comisión”, 659-677. En URÍA R. *Derecho Mercantil*. 2ª ed. Madrid: Marcial Pons, 1992.
- URÍA R. y MENÉNDEZ, A. “El contrato de comisión”, 95-100. En APARICIO, M.L. (coord.). *Lecciones de Derecho mercantil. Vol. 2*. 16ª ed. Cizur Menor (Navarra): Civitas – Thomson Reuters, 2018.
- VAZQUEZ BONOME, A., *Tratado de derecho cambiario*. 2ª ed. Madrid: Dykinson, 1993.
- VICENT CHULIÁ, F. *Introducción al derecho mercantil, vol. II*. 23ª ed. Valencia: Tirant lo Blanch, 2012.
- VIERA GONZÁLEZ, J., 2018. Módulo II. Contratos de intercambio de bienes, productos y derechos. Lección 2ª Compraventa Mercantil. En: *Repositorio Institucional de la Universidad Rey Juan Carlos – BURJC* [en línea]. Disponible en: <http://burjcdigital.urjc.es> [consulta: 17 de noviembre de 2021]

Anexo A. Modelo Oficial de Letra de Cambio.

Se reproduce a continuación el modelo oficial de Letra de Cambio actualmente utilizado, aprobado por la Orden de 30 de junio de 1999 el Ministerio de Economía.

Lugar de libramiento		MONEDA	IMPORTE	CLASE 14*
Fecha de libramiento		VENCIMIENTO		
Por esta LETRA DE CAMBIO pagará usted al vencimiento expresado a la cantidad de (importe en letra)		CLASE 14*	0,06 €	hasta 24,04 €
Persona o entidad: Dirección u oficina: Población:		en el domicilio de pago siguiente: CÓDIGO CUENTA CLIENTE (CCC)		0 A 0383759
ACEPTO		Cláusulas:		LIBRADOR: (Firma, nombre y domicilio)
Fecha	(Firma)	LIBRADO	Nombre:	
			Domicilio:	
			Población:	
			C.P.:	Provincia:

8 9000 FANST

No utilizar este espacio por estar reservado para inscripción magnética

2800307

NO UTILICE EL ESPACIO SUPERIOR, POR ESTAR RESERVADO PARA INSCRIPCIÓN MAGNÉTICA

Por aval de	Páguese a
A de de	con domicilio en
Nombre y domicilio del avalista a de de
.....	Nombre y domicilio del endosante
.....

2800307-ES