

# El “derecho de disposición” en el transporte internacional de mercancías por carretera

Andrés Recalde Castells

Universitat Jaume I. Castellón

349

### *Abstract\**

*El derecho de disposición ofrece al cargador o remitente (y a veces, de forma más limitada, al destinatario) la facultad de modificar unilateralmente el contrato de transporte. Puede, así, adaptar la prestación debida por el porteador a su propio interés. El presente trabajo presta una especial atención a la regulación del derecho de disposición en el convenio que regula el transporte internacional de mercancías por carretera (CMR). En él se faculta al cargador a cambiar el lugar de destino, la persona del destinatario u otras circunstancias que afecten a la modalidad de entrega. La peculiar configuración jurídica del derecho de disposición atribuye al transporte rasgos particulares entre los contratos a favor de tercero, pues la estipulación realizada a favor del destinatario sólo es irrevocable desde que las mercancías llegan al lugar pactado y el destinatario reclama su entrega, es decir, desde que se extingue el derecho de disposición del cargador. Ahora bien, la tutela del destinatario se sustenta en los especiales requisitos formales y sustantivos que delimitan su ejercicio.*

*El derecho de disposición posee también una relevante significación comercial. En primer lugar al cargador le permite especular sobre las mercancías remitidas. Pero al condicionarse el ejercicio del derecho a la presentación del primer ejemplar de la carta de porte, también se protege a compradores (destinatarios) y financiadores de las operaciones comerciales sobre las mercancías. En efecto, al obtener la posesión de este documento, se “bloquea” o paraliza el derecho del cargador a modificar el contrato.*

*El derecho de disposición no atribuye la facultad ilimitada de modificar el contrato de transporte. Las instrucciones que se imparten deben ser posibles y no deben causar un perjuicio al porteador o a otros cargadores, ni, en fin, deben privar al transportista de la posibilidad de dirigir su empresa de forma autónoma.*

\* Este estudio se integra en el proyecto “Retos y límites de la liberalización en el sector del transporte: Ayudas estatales, seguridad, intermodalidad e incidencia de las nuevas tecnologías” subvencionado por el Ministerio de fomento y dirigido por el prof. Fernando MARTÍNEZ SANZ.

## *Sumario*

1. Introducción
2. Función y significado del derecho de disposición
3. Fundamento y naturaleza jurídica
  - 3.1. Fundamento del derecho de disposición
  - 3.2. Naturaleza jurídica
4. Titularidad del derecho de disposición
  - 4.1. El remitente titular primario del derecho de disposición
  - 4.2. El derecho de disposición del destinatario
  - 4.3. Atribución del derecho de disposición a un tercero
5. Contenido y límites del derecho de disposición
  - 5.1. Contenido del derecho de disposición
  - 5.2. Límites generales al derecho de disposición
6. Requisitos o condicionamientos al ejercicio del derecho de disposición
  - 6.1. Requisitos formales: presentación del primer ejemplar de la carta de porte
  - 6.2. Instrucciones posibles y que no perjudiquen a terceros ni impidan la gestión autónoma de la empresa de transporte
  - 6.3. Prohibición de la división del cargamento
  - 6.4. Pago de los gastos y perjuicios que se causen al porteador
7. Responsabilidad del porteador por el incumplimiento de las instrucciones o por el cumplimiento inadecuado
  - 7.1. Generalidades
  - 7.2. Responsabilidad del porteador por ejecutar las instrucciones sin rescatar la carta de porte
8. Bibliografía

## 1. Introducción

En el contrato de transporte se reconoce un derecho o facultad a modificar unilateralmente la prestación asumida por el porteador y el deber de éste de ejecutar las nuevas instrucciones que se le impartan. Este derecho a variar el contrato se establece en todos los regímenes positivos que regulan las diversas modalidades de contrato de transporte. Ello vale tanto para el Derecho interno<sup>1</sup>, como para los convenios internacionales que regulan los transportes “unimodales”<sup>2</sup>. Se trata, también, de una previsión habitual en el Derecho comparado<sup>3</sup>.

El estudio de este derecho a variar el contrato se enfocará desde la perspectiva que ofrece el régimen del contrato de transporte de mercancías por carretera y, especialmente, el artículo 12 del Convenio internacional de transporte de mercancías por carretera (CMR), norma que se comparará con el artículo 360 CCom. Diversas razones avalan este acotamiento. No trataremos del régimen marítimo porque, en él, el ejercicio del derecho a modificar el contrato se vincula a la titularidad del conocimiento de embarque y éste es un título valor cuya transmisión lleva consigo la del conjunto de los derechos derivados del contrato de transporte, incluido el derecho a modificarlo. Tal circunstancia oscurece la especialidad dogmática de la figura aquí analizada<sup>4</sup>. No se quiere decir que, en el transporte terrestre, la documentación no juegue un relevante papel para el ejercicio del derecho a variar el contrato (*infra* IV y VI.a); pero ello no impide apreciar la significación particular de un derecho, cuyo origen no está en el documento sino en el contrato de transporte. La dedicación de una atención especial al CMR también se justifica por la “actualidad” del Convenio en este año de su cincuentenario. Pero, sobre todo, el Convenio constituye una normativa muy depurada técnicamente que tiene acreditada su capacidad para responder a las exigencias del tráfico. En efecto, el precepto que regula este derecho en el CMR

---

<sup>1</sup> Con carácter general, así se prevé para el contrato de transporte en el art. 360 CCom. También la OM 25.4.1997 (BOE nº 109, de 7 de mayo, y parcialmente modificada por la OFom/3497/2005, BOE 19.12.2005), que aprueba las Condiciones de Contratación de los transportes de mercancías por carretera (al respecto, *infra* nota 76). Para el transporte aéreo, el art. 112 Ley de la Navegación Aérea de 1962. En el Derecho marítimo, el art. 712 CCom permite variar el destino de las mercaderías mediante instrucciones que imparta el cargador al capitán del buque; también deben tenerse en cuenta los arts. 675, 677, 678, 692 CCom, que se refieren a diversos supuestos de instrucciones impartidas por el fletador en el contrato de fletamento, bien *de motu proprio*, bien a instancia del naviero o del capitán cuando sobrevienen circunstancias que imposibilitan el cumplimiento de las instrucciones originarias.

<sup>2</sup> Art. 12 CMR, para el transporte de mercancías por carretera; arts. 30 y 32 CIM-COTIF, para el transporte por ferrocarril; art. 12 Convenio de Varsovia y Convenio de Montreal, para el transporte aéreo de mercancías.

<sup>3</sup> Art. 1685 *Codice civile* italiano (IANNUZZI, 1970, pp. 118 y ss.; CAGNASSO Y COTTINO, 2000, pp. 261 y ss.). En el Derecho alemán, § 418 HGB (KOLLER, 2004, § 418 Rdn. 1). La falta de una norma similar en el Derecho francés no impide que se reconozca el derecho a dar instrucciones al transportista con las que se modifica el lugar de destino de las mercancías, la persona del destinatario o se le ordena volver al lugar de origen (RODIÈRE Y MERCADAL, 1990, p. 218; ALTER, 1996, p. 71).

<sup>4</sup> La desvinculación que, por esta vía, se produce entre la condición de parte del contrato de transporte (fletador/cargador) y la de titular del derecho de disposición (portador legítimo del conocimiento de embarque) se conecta con la función que el documento característico del transporte marítimo ha cumplido en el desarrollo de las ventas marítimas, en las que ha preocupado la atribución al comprador de la entera posición de acreedor contractual frente al naviero y, además, de forma autónoma, como garantía en el marco de la compraventa (BASEDOW, 1987, p. 292). Esta solución importa, ante todo, cuando el que entrega las mercancías al transportista (“cargador” en sentido material) no es quien concluyó el contrato de transporte con el porteador, según el modelo de las ventas FOB (BASEDOW, 1987, p. 297; RECALDE, 1992, pp. 230 y ss.). Este modelo de ventas se extiende en los transportes terrestres, lo que suscita dificultades en relación con la titularidad del derecho a variar el contrato (*infra* IV.a)).

ofrece una adecuada respuesta a las múltiples preguntas que suscita<sup>5</sup>. La precisión técnica del régimen del CMR (y, en lo que aquí respecta, de su artículo 12) explica que fuese el modelo en el que se fijó el Derecho alemán con ocasión de la reforma de su régimen del transporte<sup>6</sup> (y, en concreto, del § 418 HGB)<sup>7</sup>. Por último, una especial toma en consideración del CMR se justifica en que extendió anhelo por acercar los diversos regímenes del transporte con la vista puesta en la consecución de un “Derecho general del transporte”. Ello exige que, al menos, desaparezcan o se atenúen las diferencias entre el Derecho interno y el internacional cuando el último ha encontrado un amplio consenso entre las naciones y los operadores, tal como sucede con el CMR.

Antes de entrar en la caracterización jurídica o en el régimen del derecho de disposición es necesario referirse a la denominación que se seguirá para referirnos a él. En el tráfico, en la doctrina<sup>8</sup> y en algunas legislaciones está extendido el término “derecho de disposición”. Se trata, precisamente, del que utiliza el artículo 12 CMR (*droit de disposition, right of disposal*) o, en el Derecho alemán, el § 418 HGB (*Verfügungsrecht*). No obstante, en la medida en que el supuesto se resume en la facultad de modificar unilateralmente el contrato de transporte (o de “cambiar la consignación de los efectos”, como dice el art. 360 CCom), se habla también de un *ius variandi*. En fin, dado que su ejercicio se proyecta en “órdenes” contrarias a las inicialmente impartidas en otros ordenamientos, se califica como un derecho de contraorden (así, el art. 1685 CC italiano)<sup>9</sup>. Sin perjuicio de que pudiera ser conveniente que, en una eventual reforma legislativa, se impusiera una terminología que ponga de relieve que este derecho básicamente consiste en la posibilidad de modificar o variar el contrato, en las próximas páginas se mantendrá la expresión “derecho de disposición” en atención a su amplia aceptación y a que es, precisamente, la que adoptó el Derecho uniforme (CMR).

No obstante, el derecho de disposición no debe entenderse en un sentido técnico como disposición de un “derecho subjetivo” por su titular (art. 1112 CC); tampoco la expresión debe interpretarse como la “disposición” de las mercancías que realiza su propietario en un sentido jurídico-real, pues la titularidad del derecho de disposición no corresponde necesariamente a quien es su dueño<sup>10</sup>. Cuando se trata del “derecho de disposición de las mercancías” en el

<sup>5</sup> BASEDOW (1987, p. 293) plantea varias preguntas en relación con el régimen aplicable al derecho que aquí se considera y a las que trataremos de dar respuesta en las siguientes páginas a la luz de lo que previene el artículo 12 CMR: ¿Cuáles son las instrucciones que se pueden impartir en ejercicio de este derecho? ¿Qué formalidades deben satisfacerse? ¿Durante cuánto tiempo el derecho corresponde al remitente y cuando “pasa” al destinatario? ¿En qué medida el porteador puede negarse al cumplimiento de las instrucciones que se le imparten? ¿Quién soporta los costes del cumplimiento de las instrucciones? ¿Qué efectos tiene sobre el derecho la emisión de determinados documentos? ¿Qué consecuencias tiene el incumplimiento de las instrucciones?

<sup>6</sup> MARTÍNEZ SANZ (1997, pp. 1267 y 1270) y LLORENTE GÓMEZ DE SEGURA (1999, pp. 1601 y 1606).

<sup>7</sup> No obstante, el Derecho alemán no se ha quedado en una mera copia mimética o “servil” del referente del Derecho uniforme (KOLLER, 2004, § 418 Rdn. 2, destaca que el § 418 HGB se desvió del art. 12 CMR en algunas cuestiones que en éste resultaban oscuras, como las relativas a los límites al ejercicio de este derecho).

<sup>8</sup> En nuestro país, GARRIGUES (1983, p. 219), ALONSO SOTO (2001, p. 322), DÍAZ MORENO (2005, p. 620) y BROSETA Y MARTÍNEZ SANZ (2005, p. 159).

<sup>9</sup> Expresión que también utilizan DÍAZ MORENO (2005, p. 620) y BROSETA Y MARTÍNEZ SANZ (2005, p. 159).

<sup>10</sup> HERBER Y PIPER (1996, art. 12 Rdn. 1), KOLLER (2004, § 418 Rdn. 3), PUTZEYS (1981, p. 179), HILL, MESSENT Y GLASS (2000, p. 90), CLARKE (2003, pp. 73 y 76), MACCARONE (1987, p. 68, advierte de los riesgos de confusión derivados de la utilización del término “derecho de disposición”, lo que explica las propuestas de FIATA de sustituir el término por el de derecho a impartir nuevas instrucciones) y SILINGARDI (1994, p. 87); un reflejo del citado riesgo en HEUER (1975, p. 152).

contrato de transporte, interesan las relaciones entre el transportista y el remitente (o, en su caso, el destinatario) que inciden sobre el contenido del contrato y sus obligaciones. Las vicisitudes que afectan al contrato de transporte deben desvincularse, por tanto, de quien es el titular real de las mercancías<sup>11</sup>.

## 2. Función y significado del derecho de disposición

Aunque las relaciones jurídico-reales que afectan a las mercancías deban separarse de las relaciones obligatorias derivadas del contrato de transporte, conviene advertir que, detrás de la modificación del contrato que se hace valer con el “derecho de disposición”, se encuentra a menudo un negocio dispositivo cuyo objeto son las mercancías transportadas. El ejercicio del derecho de disposición cumple, en este sentido, una importante función en el tráfico de mercancías. Constituye el instrumento a través del cual el remitente que ha enviado un cargamento con la intención de venderlo en destino puede cambiar el lugar de consignación o la persona del destinatario. Ello le permite hacer frente a problemas de ausencia de demanda en el lugar previsto o a la posibilidad de conseguir un mejor precio<sup>12</sup>. El derecho de disposición sirve también de garantía al remitente frente a la falta de pago por el comprador-destinatario<sup>13</sup>. La posibilidad que tiene el cargador de frenar la entrega por el porteador de la mercancía constituye una vía a través de la cual el vendedor puede hacer valer la excepción para no cumplir su obligación de entregar la cosa vendida ante el incumplimiento actual o previsible del comprador (*exceptio inadimpleti*)<sup>14</sup>.

Pero, en toda esta materia, juegan un papel fundamental la caracterización de los documentos de transporte. Como se advirtió, en el caso de los títulos-valor (conocimiento de embarque), el derecho de disposición circula con el documento junto con los demás derechos derivados del contrato de transporte. En cambio, las cartas de porte de los transportes terrestres no son títulos-valor negociables ni incorporan el derecho de disposición. Sin embargo, su presentación es también necesaria para hacer valer el derecho de disposición (art. 360.I CCom, art. 12.5.a CMR). Por ello, la entrega de los documentos cumple una función negativa, “de bloqueo” o de paralización del derecho de disposición del remitente que es, a menudo, el vendedor de las mercancías. Pues bien, el comprador o el tercero (por ejemplo, el banco financiador) que recibe el ejemplar de la carta de porte, a cuya presentación se condiciona el ejercicio del derecho de disposición, puede confiar en que ni el remitente ni ninguna otra persona modificará el contrato

---

<sup>11</sup> SÁNCHEZ ANDRÉS (1995, p. 6650). Ésta es una idea aceptada de forma prácticamente unánime; no obstante, SÁNCHEZ GAMBORINO (1996, p. 124) señala que el derecho de disposición se basa en la idea de que, aunque las mercancías están temporalmente en posesión del transportista, “el usuario sigue ostentando su propiedad (o título que corresponda) sobre la misma”.

<sup>12</sup> En el ámbito de la logística se destaca que, a menudo, el cargador de productos de temporada (hortofrutícolas, agroalimentarios), con el fin de proceder a la mejor distribución del su producto, lo almacena durante el desplazamiento para, posteriormente, dar órdenes al conductor de que lo transporte y descargue donde existe una demanda mayor del mismo (MILLÁN JALDÓN, 1997, pp. 41 y ss.).

<sup>13</sup> BASEDOW (1987, p. 296), KOLLER (2004, § 418, Rdn. 1), SILINGARDI (1997, p. 10) y RECALDE (1992, pp. 223 y 247).

<sup>14</sup> KOLLER (1994, p. 181).

impartiendo nuevas instrucciones al porteador (y ello con independencia de que el tenedor del documento se encuentre o no legitimado para impartir nuevas instrucciones)<sup>15</sup>.

En algún momento llegó a indicarse que el derecho de disposición estaba experimentando una paulatina reducción de su significación tradicional como consecuencia del breve periodo que dura la ejecución de los transportes por carretera, así como por las dificultades que el porteador tiene para contactar con el conductor del vehículo y comunicarle las nuevas instrucciones que le hubiese remitido el remitente<sup>16</sup>. No obstante, los nuevos instrumentos de comunicación (a través de satélites o de Internet) facilitan una comunicación muy rápida con el conductor del vehículo<sup>17</sup>. Por otro lado, la adecuada configuración técnico-jurídica del derecho de disposición explica su extensión a supuestos diferentes a aquéllos para los que inicialmente se contempló, como es el caso de las instrucciones que se pueden dar al porteador en caso de obstáculos o impedimentos de la entrega o de la ejecución del transporte (arts. 14.1 y 15.1 CMR)<sup>18</sup>. Ello permite augurar que el derecho de disposición puede seguir teniendo un renovado papel en el contrato de transporte.

En todo caso, el derecho de disposición no se debe confundir con el derecho del vendedor a detener las mercancías en ruta (*stoppage in transitu*). Esta peculiar institución se recogía en nuestro Derecho concursal histórico y atribuía al vendedor insatisfecho el derecho a recuperar las mercancías remitidas al comprador insolvente en tanto las mercancías se encontrasen en ruta (véase el derogado art. 909.9 CCom)<sup>19</sup>. No obstante, en la reciente reforma concursal ya no se mantiene. Dicha figura se recoge en el Derecho inglés dentro del régimen de la compraventa<sup>20</sup> y un vestigio de ella se identifica aún en el artículo 71.2 del Convenio de Viena sobre compraventa internacional de mercaderías. Esta norma reconoce al vendedor el derecho a paralizar la consignación de las mercancías expedidas al comprador ante la previsible incapacidad de pago o ante otras circunstancias que permitan anticipar un incumplimiento de las obligaciones de éste. En todo caso, el *stoppage* únicamente afecta a quienes son parte en el contrato de compraventa, es decir, incide en las relaciones entre el vendedor y el comprador<sup>21</sup>. En definitiva, el derecho a paralizar la entrega de mercancías en tránsito sólo opera como expresión de la excepción de incumplimiento contractual que pudiera oponer el vendedor al comprador. Si su eficacia se pretende proyectar frente al transportista, el vendedor que pretenda “detener” la entrega deberá hacerlo a través de la facultad de impartir instrucciones que modifiquen el contrato de transporte

---

<sup>15</sup> La doctrina alemana califica, a la carta de porte, como *Sperrpapier* y, a la función que cumple, como *Sperrfunktion* (BASEDOW, 1987, p. 299 y 1997, art. 12 Rdn. 2 y 25; HERBER Y PIPER, 1996, art. 12 Rdn. 3; KOLLER, 1994, pp. 181 y ss.; HELM, 2001, art. 12 CMR Rdn. 28 y 39); en Suecia, GRONFORS (1975, p. 105). El régimen es muy similar en Italia (IANNUZZI, 1970, pp. 132 y ss.). Para la significación del derecho de disposición y de las cartas de porte desde el punto de vista de la especulación mercantil sobre las mercancías, véase RECALDE (1992, pp. 247 y ss.).

<sup>16</sup> BASEDOW (1997, p. 294); RECALDE (1992, p. 223); NICKEL Y LANZ (1976, p. 70); *de lege ferenda*, crítico BASEDOW (1997, Art. 12 Rdn. 4).

<sup>17</sup> HELM, (2001, Art. 12 CMR, Rdn. 2).

<sup>18</sup> JUAN Y MATEU (2005, pp. 73 y ss.). Lo peculiar del supuesto es que el ejercicio del derecho no se produce por iniciativa del remitente, sino a requerimiento del transportista que conoce del obstáculo sobrevenido.

<sup>19</sup> SILINGARDI (1994, p. 90), GLASS Y CASHMORE (1989, p. 100), RECALDE (1992, pp. 183 y ss.), ARIAS VARONA (2001, pp. 305 y ss.) y RODRÍGUEZ Y RODRÍGUEZ (1951, pp. 145 y ss.).

<sup>20</sup> Así, el art. 12 *Sale of Goods Act* 1979. Para las diferencias de este supuesto respecto del *right of disposal* del transporte, véase HILL, MESSENT Y GLASS (2000, p. 90).

<sup>21</sup> HORNUNG (2004, Art. 71, Rdn. 33), CALVO CARAVACA (1998, p. 567) y MARTÍNEZ FLÓREZ (2005, p. 1135).

de conformidad con lo previsto para el derecho de disposición (arts. 360 CCom y 12 CMR)<sup>22</sup>, ya que el transportista sólo está sujeto por el contrato de transporte.

### 3. Fundamento y naturaleza jurídica

#### 3.1. Fundamento del derecho de disposición

A la hora de explicar por qué en el contrato de transporte se reconoce el derecho a variar o modificar el contrato se han invocado diversos argumentos. El más extendido hacía referencia a la calificación del transporte como un contrato de obra (*locatio operis*) y atendía a la cercanía del derecho de disposición con el derecho de desistimiento y resolución del contrato que se reconoce al que encarga la ejecución de una obra (art. 1594 CC)<sup>23</sup>. Es cierto que el supuesto estudiado comparte un fundamento común con el derecho de desistimiento del contrato de obra. Este último se suele justificar en que no hay razón para mantener en vida un contrato que ya no tiene interés para el propietario, en la medida en que su extinción no perjudique al contratista<sup>24</sup>. También en el transporte, el remitente o, en su caso, el destinatario, son los únicos interesados en el feliz arribo de las mercancías. No obstante, debe advertirse que el derecho de disposición del contrato de transporte tiene un contenido más amplio que el mero derecho a renunciar a la obra encargada y a rescindir el contrato<sup>25</sup>.

Desde otra interesante línea se ha destacado el vínculo entre el derecho de disposición y la configuración del transporte como un contrato a favor de tercero<sup>26</sup>. Cuando el remitente modifica el contrato mediante la orden de no entregar la mercancía al destinatario nos hallaríamos ante un supuesto en el que el promitente, implícitamente, revoca la estipulación efectuada a favor del beneficiario (art. 1257 CC)<sup>27</sup>. No obstante, en algunos sectores, sobre todo de la doctrina española, se discute la misma calificación del transporte como un contrato a favor de tercero<sup>28</sup>. Se advierte, a estos efectos, la falta de una plena coincidencia entre los caracteres del transporte y los de los contratos a favor de tercero. Las diferencias se sitúan, sobre todo, en relación con el momento en que el destinatario adquiere definitivamente el derecho derivado del contrato y respecto de la

<sup>22</sup> BASEDOW (1997, Art. 12 Rdn. 5); *de lege ferenda*, RECALDE (1992, pp. 194 y 201).

<sup>23</sup> RODIÈRE (1977, p. 483), PUTZEYS (1981, p. 171), GARRIGUES (1983, p. 220), SÁNCHEZ ANDRÉS (1995, p. 6654; 1991, p. 1213) y BROSETA Y MARTÍNEZ SANZ (2005, p. 159). En el contrato de fletamento, constituye una norma tradicional la que reconoce al fletador el derecho a desistir del contrato y a solicitar la descarga, pagando el flete por entero y los daños y perjuicios causados a los demás cargadores (art. 684 CCom).

<sup>24</sup> SALVADOR CODERCH (1991, p. 1202).

<sup>25</sup> La conveniencia de superar el encuadramiento del derecho a variar el contrato en el estrecho esquema del derecho de denuncia ha sido resaltada por IANNUZZI (1965, pp. 280 y ss.; 1970, pp. 120 y ss.); algún apunte en ASQUINI (1925, p. 229), SILINGARDI (1980, p. 11), BASEDOW (1987, p. 292) y RECALDE (1992, p. 226, nota 355).

<sup>26</sup> Para tal calificación, ASQUINI (1925, p. 131), IANNUZZI (1970, p. 159), CAGNASSO Y COTTINO (2000, pp. 259 y ss.), JOSSERAND (1910, pp. 262 y ss.), RODIÈRE Y MERCADAL (1990, p. 334), HELLWIG (1899, reimpr. Aalen 1980, pp. 477 y ss.), HELM (1979, § 425 HGB Anm. 53), HEUER (1975, p. 45), BASEDOW (1997, Art. 13 Rdn. 2), HERBER Y PIPER (1996, Art. 13 Rdn. 1), KOLLER (2004, Art. 13 CMR, Rdn. 1), TEMME (1995, Art. 13 Rdn. 2) y WÜSTENDÖRFER (1950, p. 226). En la doctrina española, SÁNCHEZ CALERO (2005, p. 436), LANGLE (1959, pp. 88 y 465), MARTÍN BERNAL (1985, pp. 20 y 391), BROSETA Y MARTÍNEZ SANZ (2005, p. 156), y JUAN Y MATEU (2005, p. 34).

<sup>27</sup> IANNUZZI (1970, pp. 126 y ss.) y CAGNASSO Y COTTINO (2000, p. 262).

<sup>28</sup> Especial interés tiene la tesis contraria a esta configuración, que identifica en el transporte una forma de delegación (SÁNCHEZ ANDRÉS, 1995, p. 1217), siguiendo a SILINGARDI (1980, pp. 33 y ss. y 81 y ss.).



revocabilidad de la estipulación por parte del remitente. Efectivamente, el destinatario no adquiere el derecho a la prestación del contrato (a la entrega de las mercancías) de forma irrevocable, en virtud de la mera estipulación concluida a su favor entre el cargador (promitente) y el transportista. La irrevocabilidad sólo se produce cuando se cumple la *condicio iuris* de la llegada de las mercancías a destino y de la solicitud de entrega por el destinatario<sup>29</sup>. No hay, por tanto, una adquisición *ab initio* del derecho por el beneficiario, como es la regla general en los contratos a favor de tercero. Ahora bien, esta especialidad del transporte no obsta su calificación como un contrato a favor de tercero. La facultad del remitente de revocar la estipulación mientras las mercancías no hayan llegado a destino, y en tanto el destinatario no se adhiera al contrato, se explica fundamentalmente por la significación del transporte como un instrumento a través del cual se procede a ejecutar la obligación de entrega derivada del contrato de compraventa o de otras operaciones negociales a distancia. Por ello mismo, la revocación debe efectuarse en el marco de los límites y requisitos (formales y sustantivos) que delimitan el derecho de disposición (*infra* V y VI) y que ofrecen una suficiente tutela al destinatario.

Al margen de las virtudes de una u otra caracterización, a la hora de destacar las diferentes vertientes de la figura, resulta indudable que el fundamento práctico del derecho de disposición se sitúa en la necesidad de flexibilidad en el cumplimiento del transporte como actividad que se extiende de forma duradera en el tiempo<sup>30</sup>. En este tipo de relaciones, es habitual que se contemple la posibilidad de una modificación del contrato para permitir adaptarlo a las nuevas circunstancias que pudieran surgir. No obstante, tal dato no explica por qué la facultad de modificar el contrato sólo se reconoce al acreedor de la prestación de transporte (remitente y, en ciertos casos, destinatario) y por qué, en virtud de su ejercicio, el transportista queda sujeto a las instrucciones que reciba. Este hecho encuentra su razón en la finalidad causal del contrato.

Se ha señalado en la doctrina alemana que, aunque el transporte no sea un contrato de gestión de negocios<sup>31</sup>, el derecho de disposición encuentra cierta cercanía con la facultad del comitente o mandante de defender sus intereses impartiendo instrucciones al comisionista o mandatario (art. 254 CCom y 1719 CC)<sup>32</sup> o, cabe añadir, al derecho de principal a dar instrucciones al agente en el contrato de agencia (art. 9.2.c LCA). En la medida en que la actividad prestacional del comisionista, del mandatario o del agente opera en exclusivo beneficio del comitente-mandante o del principal<sup>33</sup>, estos últimos pueden dar instrucciones que determinen el contenido del mandato o de la comisión, que los modifiquen o que los revoquen (arts. 254, 255 y 279 CCom, y arts. 1719 y

---

<sup>29</sup>Cuando el contrato se concluyó con portes debidos o con cláusula de reembolso (art. 21 CMR), el destinatario sólo adquiere el derecho cuando se compromete al pago.

<sup>30</sup> BASEDOW (1987, p. 293).

<sup>31</sup> KOLLER (2004, § 418 Rdn. 1) y TEMME (1995, Art. 12, Rdn. 5). Esta idea es la que subyace en la afirmación que se hace desde el Derecho inglés de que el art. 12 CMR trata al porteador como "agent" del remitente (HILL, MESSENT Y GLASS, 2000, p. 90).

<sup>32</sup> Al respecto, GARRIDO (1995).

<sup>33</sup> Como se ha dicho "las instrucciones son (...) el expediente técnico para asegurar que la prestación del comisionista responda a los intereses efectivos del comitente" (GARRIDO, 1995, pp. 9, 64 y 97); por ello, el cumplimiento de las instrucciones impartidas por el interesado en el encargo o mandato exime de responsabilidad al comitente (PEINADO, 1996, p. 41). Quienes han tratado de las instrucciones en la comisión (GARRIDO, 1995, p. 10), indican que la posibilidad de "utilizar el poder de dar instrucciones" se puede extender a otros contratos, siempre que se trate de contratos de duración y que exista la posibilidad de dejar sin concretar, al menos de forma parcial, la obligación de una de las partes.

1732.1º CC)<sup>34</sup>. De igual manera, en el transporte, el remitente (o, en su caso, el destinatario) es la parte del contrato de transporte cuyo interés en que se ejecute el desplazamiento se ha considerado merecedor de protección. Por ello, se le atribuye la facultad de modificar el contenido de la obligación inicialmente pactada<sup>35</sup>.

### 3.2. Naturaleza jurídica

El derecho de disposición se refleja en la impartición al porteador de “instrucciones” a través de las cuales se modifica el contenido original de la prestación<sup>36</sup>. Su naturaleza jurídica es la de un derecho potestativo o de configuración jurídica<sup>37</sup> ya que, a través de su ejercicio, una de las partes de la relación puede determinar o modificar unilateralmente el contrato, mientras que la otra soporta la irrupción o injerencia en su esfera jurídica, quedando obligada en los términos de las indicaciones que se le hagan<sup>38</sup>. Como es conocido, los derechos potestativos confieren a su titular la facultad de constituir una relación jurídica, de determinar o especificar su contenido, de modificarla o de extinguir la citada relación<sup>39</sup>. El origen de la facultad de crear, extinguir o

<sup>34</sup> No obstante, se ha dicho que en el contrato de comisión las instrucciones sólo pueden “especificar” una obligación establecida en términos genéricos (GARRIDO, 1995, pp. 10, 95 y otras).

<sup>35</sup> En el intento por sistematizar los contratos de utilización del buque, se ha indicado que las facultades del acreedor de la prestación de transporte para injerirse en la determinación de la prestación debida por el porteador suponen una forma de empleo del vehículo, lo que permite el tratamiento unitario de todos los contratos de utilización del buque. Esta “utilización” constituiría la causa única que justifica la agrupación de todos estos contratos; la “causa de disfrute de la utilidad que el buque puede ofrecer” concurriría en los arrendamientos, en los fletamentos e, incluso, en los transportes de mercancías; en este caso, el poder para disponer del buque lo delimita el derecho de contraorden (TULLIO, 1997, pp. 1199, 1204 y ss.). Probablemente, no resulta muy útil la agrupación de figuras tan heterogéneas desde el punto de vista causal, del contenido prestacional o, en fin, desde esa genérica idea de “utilización” del buque que tiene una significación muy limitada en los transportes regulares de mercancías determinadas (incluido el transporte terrestre de mercancías por carretera) y poco que ver con lo que se prevé en el caso más extremo del *time-charter* marítimo, en el que el fletador puede “emplear comercialmente” el buque fijando, incluso, los viajes a realizar. No obstante, la cercanía causal del “empleo” del vehículo, de la injerencia en la determinación del contrato o de la modificabilidad de éste ilumina sobre un dato característico de todos los transportes: que el transporte se efectúa sólo en interés del acreedor a la entrega. Esto puede ser útil en un plano interpretativo o de política jurídica (véanse nuestras observaciones al art. 237 Propuesta de Anteproyecto de Ley General de la Navegación Marítima, en RECALDE, “Los contratos de utilización del buque”, en EMPARANZA/MARTÍN OSANTE, *El Anteproyecto de Ley General de la Navegación Marítima*, en prensa).

<sup>36</sup> IANNUZZI (1965, pp. 280 y ss.) y RECALDE (1992, p. 227, nota 360).

<sup>37</sup> IANNUZZI (1970, p. 122), SCHLESINGER (1992, pp. 413 y ss., 417) y JUAN Y MATEU (2005, p. 75). BASEDOW (1987, p. 293) califica el derecho de disposición como algo más que un mero derecho subjetivo, como un conjunto de reglas que reflejan el derecho a modificar unilateralmente el contrato (también en BASEDOW, 1997, Art. 12 Rdn. 1).

<sup>38</sup> LARENZ Y WOLF (1997, p. 306; y en la traducción al español *Derecho civil, Parte general*, 1978, p. 282). Respecto de las instrucciones en el contrato de comisión, GARRIDO (1995, pp. 65 y ss.) mantiene una calificación distinta (pero véase p. 71): sobre la base de la discutible limitación de las instrucciones a “actos declarativos”, priva a las instrucciones del comitente de una fuerza vinculante autónoma, pues su obligatoriedad proviene del mandato o encargo originario que aceptó el comisionista. En su opinión las “instrucciones” sólo pueden complementar o constituir “un suplemento de la orden contenida en el contrato de comisión” (GARRIDO, 1995, pp. 67 y ss.); indica también que “las instrucciones son actos de especificación (...) pero en absoluto pueden constituir de por sí un nuevo encargo ni ordenar algo diferente a lo que de forma genérica se contiene en la comisión”, véase también p. 72). Con ello no atiende a la indiscutible posibilidad de instrucciones que modifiquen o varíen la orden inicial o, incluso, que la anulen mediante su revocación (*ex art. 279 CCom*), que es el supuesto más radical de “orden diferente” a la inicial.

<sup>39</sup> LARENZ Y WOLF (1997, p. 306; en la traducción española, p. 281); la figura es reconocida expresamente en la STS 19.11.1984; JUAN Y MATEU (2005, pp. 28, 93 y 195). Aunque la utilidad de la categoría de los derechos potestativos es discutida (DÍEZ-PICAZO Y GULLÓN, 2001, p. 410), siguiendo a DE CASTRO (1991, p. 674), niegan su funcionalidad por su excesiva heterogeneidad y porque estos “poderes” a menudo son meras manifestaciones naturales de la capacidad general de obrar de la persona, cuando no facultades de derechos subjetivos o situaciones más

modificar unilateralmente una relación que se constituyó válidamente entre dos partes puede estar en el mismo acuerdo contractual o en la Ley<sup>40</sup>, tal como sucede en el caso del contrato de transporte.

La calificación del derecho de disposición como un “derecho potestativo” afecta a su régimen y, en particular, a la necesidad de que las instrucciones se hagan valer mediante una declaración de voluntad recepticia dirigida a la persona que queda vinculada<sup>41</sup>. Pero también a la intransmisibilidad ya que, por lo general, los derechos potestativos no se pueden transmitir de forma independiente, sino que están unidos a la entera posición jurídica que ocupa el titular del derecho, de tal manera que sólo pueden transmitirse al sucesor con la transferencia de esta relación<sup>42</sup>. Como se habrá de ver, también del derecho de disposición puede decirse que es una facultad que integra el crédito del acreedor de la prestación de transporte, junto al derecho a la entrega, custodia, transporte de las mercancías y, en su caso, al resarcimiento por el incumplimiento de aquellas obligaciones. Pero se trata de una facultad especial y autónoma en el marco de dicha relación. En principio, el derecho de disposición sólo corresponde al cargador-remitente, y éste no puede transmitirlo autónomamente<sup>43</sup>. Su atribución al destinatario sólo es posible si se privó del derecho al remitente o, con matices, en el marco de la adquisición irrevocable del derecho derivado del contrato, como consecuencia de la caracterización del transporte como un contrato a favor de tercero. En efecto, el destinatario sólo pasaría a ser titular del derecho de disposición (y esto, incluso, de forma limitada) cuando, reclamando la prestación, se adhiriera al contrato. A partir de este momento la estipulación realizada a favor del destinatario resultaría irrevocable, sin que el remitente pudiera ya modificar el contrato original.

Los derechos potestativos suponen la facultad de modificar discrecionalmente una relación previamente convenida. Ello plantea problemas de su eventual contrariedad con la norma que reconoce fuerza de obligar a los contratos (art. 1091 CC), con la que prohíbe que quede al arbitrio

---

amplias). Las tesis críticas no desconocen que, en ocasiones, una de las partes de algunos contratos puede modificar la relación sin necesidad de contar con el acuerdo de la otra. El problema de la autonomía del derecho de disposición como “derecho potestativo” o su dependencia respecto de la condición de acreedor de transporte viene dado por el Derecho positivo, pero es difícil dudar que el poder de sujeción que se impone al porteador, aunque provenga del contrato de transporte, no encaje en el crédito a la prestación de transporte (para el derecho de suscripción preferente del accionista, SÁNCHEZ ANDRÉS, 1973, p. 185; en otro ámbito, JUAN Y MATEU, 2005, pp. 28 y ss. y 179 y ss.). En todo caso, la detallada regulación que el régimen del transporte ofrece del derecho de disposición, permite prescindir de más disquisiciones sobre su exacta caracterización dogmática.

<sup>40</sup> LARENZ Y WOLF (1997, p. 307 y, en la traducción española, p. 282). Aunque discuta la categoría de los derechos potestativos, Díez-PICAZO (1983, p. 794) reconoce que un contrato puede modificarse a través del ejercicio unilateral de una facultad de modificar que se conceda a sólo uno de los sujetos de la relación en virtud de una disposición legal o por una disposición emanada del negocio jurídico.

<sup>41</sup> La declaración tiene por objeto dar a conocer a la contraparte la modificación de la relación jurídica, por lo que se requiere su recepción por el destinatario; de ahí que, a veces, se impongan algunas exigencias que acrediten el conocimiento (con carácter general, para los derechos potestativos, LARENZ Y WOLF, 1997, pp. 309 y ss.; respecto de los requisitos formales para el ejercicio del derecho de disposición, HELM, 2001, Art. 12 CMR, Rdn. 4 e *infra* VI.a). Por otro lado, la declaración debe ser incondicional e irrevocable (LARENZ Y WOLF, 1997, p. 311).

<sup>42</sup> LARENZ Y WOLF (1997, p. 312 y, en la traducción española, p. 282). Esta idea nos enfrenta con el problema clásico de la diferenciación entre facultades y derechos subjetivos compuestos por un haz de aquéllas que, por sí solas, no pueden transmitirse (sobre la autonomía de los derechos potestativos como estrictos derechos subjetivos, LARENZ Y WOLF, 1997).

<sup>43</sup> KOLLER (2004, § 418 Rdn. 3).

unilateral de una de las partes el cumplimiento de los contratos (art. 1256 CC)<sup>44</sup>, o con la exigencia de que el consentimiento se exprese sobre un objeto del contrato, que debe estar determinado o ser determinable (art. 1254 en relación con los arts. 1261 y 1273 CC). Sin embargo, la exigencia de un exacto cumplimiento de los contratos prohíbe que el cumplir o no quede al arbitrio de uno de los contratantes. En cambio, es indiscutible que ello no impide que se otorgue a una de las partes la facultad de poner fin al contrato, mediante un receso unilateral u otros procedimientos similares<sup>45</sup>, concurriendo determinadas circunstancias, o discrecionalmente, en el caso de los contratos de duración indefinida<sup>46</sup>. Pero, convencionalmente, se puede atribuir esta facultad a una de las partes incluso en el caso de un contrato concluido por un tiempo determinado. Si el sometimiento de las partes a lo fijado en el contrato no se opone a la posibilidad de denunciar unilateralmente la relación, tampoco parece que debieran existir objeciones respecto de una facultad de alcance menor como es la mera variación de la relación. Lo fundamental es que la modificación del contrato se produzca dentro de los términos y límites pactados o, en su caso, dentro de los márgenes establecidos por la Ley, y que, en todo caso, no perjudique a la parte que está sujeta. Como se verá (*infra* VI.b), en el transporte, esos límites conducen a que la modificación del contenido de la prestación debida por el porteador no suponga que el contrato sea completamente diferente del inicialmente previsto, que afecte a mercancías diferentes, que perjudique a terceros o que el porteador pierda la libertad de gestionar con autonomía su empresa.

Tampoco las exigencias que derivan del artículo 1254 en relación con el artículo 1261 CC constituyen una objeción seria. La afirmación de que la reglamentación de un contrato necesariamente, debe estar determinada por los contratantes, responde a un modelo ideal y mítico que encuentra numerosas excepciones en las que una de las partes establece la reglamentación negocial de la relación contractual<sup>47</sup>. En realidad, la conclusión del contrato no depende tanto de la concordancia de voluntades de los contratantes, sino del acto de la declaración de voluntad en el que dicen concordar con el objeto del contrato<sup>48</sup>. Contrato existe cuando se consiente respecto de los *essentialia negotii*, incluso aunque en su determinación no hubiera intervenido una o ninguna de las partes. La determinación del objeto del contrato sobre el que se expresa el acuerdo puede corresponder a un tercero (art. 1273 CC) o, incluso, a una de las partes, bien sea porque así lo previeran los usos (por ejemplo, el vendedor de determinados bienes puede determinar el precio siguiendo ciertos criterios objetivos o usos)<sup>49</sup>, o porque lo hubieran previsto las partes<sup>50</sup>. En efecto, la autonomía privada puede constituir un fundamento

---

<sup>44</sup> Ciertamente, también se menciona en el citado precepto la "validez". No obstante, la expresión probablemente no tiene un significado preciso ni se refiere al régimen de ineficacia (en este sentido, Díez-PICAZO, 1991, p. 433).

<sup>45</sup> Díez-PICAZO (1991, p. 433).

<sup>46</sup> KLEIN (1997).

<sup>47</sup> Esto es, incluso, lo que ocurre con las condiciones generales de la contratación (FLUME, 1992, p. 715); esta afirmación no vacía de eficacia jurídica el encuentro de voluntades que se produce con el acto de adhesión a las condiciones generales, como a veces se intenta desde las posturas que representan un nuevo normativismo en la caracterización de éstas (GONDRA, 1992, pp. 202-206; en crítica a ALFARO, 1991, pp. 80 y ss.).

<sup>48</sup> FLUME (1992, p. 725).

<sup>49</sup> Díez-PICAZO (1991, p. 154) y GETE Y ALONSO (1991, p. 478).

<sup>50</sup> Esta situación, en la que el objeto de la obligación lo especifica una de las partes, es característica de algunos contratos de transporte, como el *time charter*, en el que el acreedor de la prestación (el fletador), en uso de la facultad de "empleo comercial" que se le atribuye, puede (debe) dar órdenes al fletante, a través del capitán,

suficiente para atribuir a una de las partes la facultad de concretar o de modificar el contenido de la obligación<sup>51</sup>.

El mayor interés lo tiene el caso en que la misma Ley, incluso en ausencia de previsión contractual, garantiza a una de las partes ese *ius variandi*. Como vimos, el derecho a la modificación unilateral de la relación resulta un elemento natural en determinados contratos (comisión, agencia, contrato de obra o transporte), en los que dicha facultad se explica por la finalidad práctica perseguida con el negocio<sup>52</sup>, que es satisfacer al acreedor en el cumplimiento de una prestación que sólo a él le interesa.

Su reconocimiento se justifica en los estrictos límites que enmarcan la referida facultad de modificación unilateral de la prestación debida por la otra parte. El primer condicionamiento se sitúa en que la modificación no perjudique a la otra parte o a terceros. Por otro lado, la buena fe y el fundamento causal del reconocimiento, en algunos contratos, del derecho a injerirse en la esfera jurídica ajena<sup>53</sup>, delimitan también el ámbito de ejercicio del derecho. Por lo tanto, a la hora de analizar esta materia, siempre debe atenderse a la razón por la que a una de las partes del contrato se le atribuye el derecho a crear, rescindir o modificar la relación jurídica.

Tratándose de un elemento natural de determinados contratos (y, por tanto, de una norma de carácter dispositivo<sup>54</sup>) los límites al derecho de disposición pueden establecerse, además, por la voluntad de las partes.

En fin, la misma Ley puede establecer plazos, requisitos formales u otras condiciones<sup>55</sup>, tal como ocurre en el contrato de transporte. Efectivamente, los límites o condicionamientos al derecho de disposición vienen expresamente resueltos por la Ley (arts. 360 CCom y 12 CMR e *infra* IV.b). Sin

---

sobre los viajes a realizar o sobre los itinerarios a seguir como consecuencia de la indeterminación inicial de los viajes y cargamentos objeto del transporte (GONDRA, 1984, pp. 765, 801 y ss.; GABALDÓN Y RUIZ SOROA, 2002, p. 475).

<sup>51</sup> No obstante, mientras no encuentra serios obstáculos a la denuncia unilateral de los contratos indefinidos, SCHLESINGER (1992, p. 416) considera "más sorprendentes" los derechos a modificar unilateral y discrecionalmente el contenido de la *lex contractus*.

<sup>52</sup> Obsérvese que el régimen de las condiciones generales de la contratación sólo considera abusivas las cláusulas en las que se reserva "a favor del profesional (...) facultades de (...) modificación unilateral del contrato sin motivos válidos especificados en el mismo" (disposición adicional 1ª.2 LGDCU, según redacción de la LCGC) (MARTÍNEZ SANZ Y JUAN Y MATEU, 2002, p. 1008). En cambio, serán válidas las cláusulas de modificación unilateral justificables por la finalidad del negocio.

<sup>53</sup> LARENZ Y WOLF (1997, pp. 310 y 320).

<sup>54</sup> Con carácter general, sobre el carácter dispositivo de las normas que reconocen derechos potestativos de modificación, SCHLESINGER (1992, p. 417); para el transporte, el derecho de disposición puede ampliarse respecto de la previsión legal o excluirse (BASEDOW, 1987, p. 223; KOLLER, 2004, § 418 Rdn. 16). La existencia de un fuerte desequilibrio contractual y la imposición por una de las partes a la otra de la supresión de algún derecho legal (que fue la razón por la que, en su momento, tuvimos alguna duda sobre el carácter dispositivo de la norma, que reconoce el derecho de disposición, RECALDE (1992, p. 223, nota 349), pueden encontrar respuesta adecuada en la normativa sobre protección de consumidores y en la prohibición de las cláusulas abusivas (véase disposición adicional 1ª.14 LGDCU). Por ello, cuando el remitente no sea consumidor o usuario, no se podrá considerar abusiva la exclusión de dicho derecho de disposición. Ahora bien, el carácter dispositivo de la norma que establece el derecho de disposición no se puede afirmar respecto del transporte regulado en el CMR, ya que los preceptos de este convenio son, como se sabe, imperativos *ex art.* 41.

<sup>55</sup> LARENZ Y WOLF (1997, pp. 311 y ss.).

embargo, las indicaciones sobre otros límites de carácter genérico resultan de utilidad para los supuestos no regulados.

#### 4. Titularidad del derecho de disposición

##### 4.1. El remitente como titular primario del derecho de disposición

La facultad de modificar el contrato de transporte corresponde, en primer lugar, al remitente o cargador. A él se lo atribuye tanto el artículo 360 CCom como el primer párrafo del artículo 12 CMR. El remitente es la contraparte del contrato y el primer interesado en la ejecución de la prestación comprometida por el transportista. Además, se trata de la persona que podría verse más perjudicada si no fuese posible la adaptación a las circunstancias cambiantes que se pueden producir durante la ejecución del transporte. Por otro lado, la significativa función del derecho de disposición, desde el punto de vista del tráfico comercial, y de las operaciones especulativas sobre las mercancías, se aprecia con particular nitidez en el supuesto en que el remitente imparte instrucciones que modifican las previsiones originarias del contrato.

No obstante, la atribución del derecho al remitente o cargador puede suscitar algunos problemas cuando las mercancías se transportan para cumplir la obligación de entrega en virtud de un contrato de compraventa ya perfecto y en fase de ejecución. En ocasiones, la persona que concluye el contrato de transporte no es el vendedor, sino el mismo comprador (y, si lo hace el vendedor, es como mandatario del comprador). Este es el supuesto típico de una compraventa concluida con un INCOTERM que responde al modelo de las ventas marítimas FOB (por ejemplo, ventas *ex works* o *free carrier* -antigua FOT, *free on truck*-), en la que la condición de parte en el contrato de transporte (de "remitente") corresponde al destinatario (el comprador), pero quien entrega al transportista las mercancías en sus almacenes o en el lugar pactado al efecto es el vendedor. Por ello es a este último a quien el porteador le entrega el primer ejemplar de la carta de porte (es decir, aquel a cuya presentación se condiciona el ejercicio del derecho de disposición, *ex arts.* 360 CCom y 12.5.a CMR). Este cargador (el vendedor) es un "tercero" para el contrato de transporte, pues no fue parte de él. Aunque está legitimado al ejercicio del derecho de *stoppage* en las ventas internacionales (*ex art.* 72 Convenio de Viena), es más discutido si puede hacer valer un derecho de disposición, cuyo origen está en un contrato de transporte donde no intervino, pues fue concluido por el transportista y el comprador-destinatario<sup>56</sup>.

---

<sup>56</sup> En contra de esta posibilidad, BASEDOW (1997, Art. 12, Rdn. 5). En el transporte marítimo, partiendo de la función instrumental del transporte respecto de las ventas marítimas y de la necesidad de tutelar adecuadamente a los vendedores que no fueron parte en el contrato de transporte, la doctrina alemana propugnó el reconocimiento de la legitimación para el ejercicio de este derecho a favor del "cargador material". No obstante, estas propuestas no han encontrado eco en el transporte terrestre o aéreo, donde la titularidad de los derechos que derivan del contrato sólo se reconoce a quien fue parte en él (BASEDOW, 1987, p. 298; RECALDE, 1992, pp. 231 y ss.). Ahora bien, debe advertirse que la posibilidad de atribuir directamente el derecho de disposición al destinatario (art. 12.3 CMR) cobra todo su sentido cuando se quiere evitar el riesgo de que el cargador perjudique la posición de aquél modificando el contrato inicialmente pactado (*infra* nota 71).

En el CMR el derecho de disposición del remitente se extingue cuando lo adquiere el destinatario. Está, por tanto, excluida una doble legitimación del remitente y del destinatario, y ello al margen de que actuasen mancomunada o solidariamente<sup>57</sup>. Esta conclusión se deduce de la norma que prevé la extinción del derecho del remitente a modificar el contrato de transporte cuando entregó al destinatario el segundo ejemplar de la carta de porte o cuando éste hizo valer su derecho a la entrega de las mercancías (art. 12.2 CMR). Por lo demás, en el caso excepcional en que el destinatario renuncia a ejercitar el derecho a la entrega de la mercancía, el remitente recupera el derecho de disposición (art. 15.1 frase. 2ª CMR)<sup>58</sup>. Esta es una norma particular que refleja la caracterización del transporte como un contrato a favor de tercero pues, desde que el beneficiario adquiere de forma definitiva el derecho contractual (derecho a la entrega), ya no es posible revocar la estipulación realizada a su favor por el remitente<sup>59</sup>.

Ahora bien, la pérdida del derecho por el remitente no siempre tiene como consecuencia que lo adquiera el destinatario. En efecto, el ejercicio por el remitente del derecho de disposición se condiciona a la presentación del primer ejemplar de la carta de porte (art. 12.5.a CMR). Por tanto, queda desprovisto del derecho desde el mismo momento en que se desprenda de este ejemplar de la carta de porte (por ejemplo, porque lo entrega al destinatario o a un tercero), a pesar de que en este supuesto no se produzca el traspaso del derecho al destinatario.

El remitente tampoco podrá impartir instrucciones al transportista invocando el derecho de disposición cuando la titularidad del derecho se atribuyó al destinatario desde la misma conclusión del contrato de transporte y así se hizo constar en la carta de porte (art. 12.3 CMR)<sup>60</sup>.

#### 4.2. El derecho de disposición del destinatario

Como se ha indicado, en el contrato de transporte el derecho de disposición se puede atribuir directamente al destinatario. La constitución del derecho de disposición en cabeza del destinatario necesariamente debe hacerse constar en el documento de transporte, es decir, en la carta de porte (art. 12.3 CMR)<sup>61</sup>. En este caso, no puede hablarse estrictamente de la transmisión

---

<sup>57</sup> HERBER Y PIPER (1996, Art. 12 Rdn., 12) y PESCE (1984, pp. 116 y ss.); para el Derecho italiano, IANNUZZI (1970, p. 133) y ASQUINI (1925, p. 432), señal que se coordina así el derecho de disposición del remitente con el derecho a la entrega del destinatario. En cambio, en el Derecho interno alemán, la extinción del derecho del remitente se produce con la llegada de las mercancías al lugar de destino (KOLLER, 2004, § 418 Rdn. 16).

<sup>58</sup> La norma es aplicable, analógicamente, al supuesto en que el destinatario renuncia al derecho de disposición: KOLLER (2004, Art. 12 CMR, Rdn. 6), BASEDOW (1987, Art. 12, Rdn. 8); en contra, HERBER Y PIPER (1996, Art. 12 Rdn. 12), que indica que se trata de supuestos diferentes y que aquí no concurren idénticas razones a las que justifican la recuperación del derecho de disposición por el remitente cuando el destinatario rehusó a su derecho a la entrega. En realidad, la recuperación del derecho por el remitente a partir de la renuncia al derecho de disposición sólo es comprensible si ello se ha reflejado en un rehúse explícito del derecho a la entrega.

<sup>59</sup> IANNUZZI (1970, p. 127) y CAGNASSO Y COTTINO (2000, p. 262).

<sup>60</sup> HELM (1988, p. 553).

<sup>61</sup> Esta posibilidad no se reconoce en el artículo 360 CCom, que ignora las exigencias que se suscitan en las compraventas a distancia y en otros contratos en los que el comprador-destinatario es quien se encarga de contratar la expedición de las mercancías. En efecto, la atribución al destinatario de la facultad de modificar el contrato *ab initio*, es decir, desde la misma conclusión del contrato, está justificada comercialmente en aquellos casos en que el contrato de transporte se concluyó por el comprador-destinatario, bien directamente o bien a través del comprador que actuaba como comisionista (ventas *free carrier, ex works*). La manera de evitar que el remitente perjudique su posición (*supra* nota 66 y allí la referencia a la posición contraria de BASEDOW (1997, Art.

del derecho al destinatario, porque el remitente nunca fue titular de este derecho. Por lo tanto, la emisión de la carta de porte y la indicación en ella de la atribución del derecho de disposición al destinatario tienen carácter constitutivo ya que, en su ausencia, el acuerdo no sería eficaz<sup>62</sup>. A falta de documento, el derecho de disposición sólo puede corresponder al remitente. En virtud del contrato, el destinatario no adquiere más que el derecho a la entrega de las mercancías y ello siempre que éstas hubiesen llegado a destino y las hubiese reclamado al transportista<sup>63</sup>.

En todo caso, no cabe duda alguna de que la naturaleza, el contenido (*infra* V) y los requisitos (*infra* VI) del derecho a modificar el contrato de transporte que se atribuye en este marco al destinatario son los mismos que los que se predicen con carácter general del remitente.

Ahora bien, incluso cuando el derecho de disposición se atribuya al destinatario, su ejercicio puede resultar complicado. En efecto, el destinatario tiene que satisfacer los mismos requisitos que delimitan el ejercicio por el remitente del derecho de disposición. Al igual que el remitente, también debe presentar el primer ejemplar de la carta de porte (art. 12.5.a CMR), es decir, el documento que el transportista entregó al cargador en el lugar de origen del transporte. Ello supone que, durante el intervalo de tiempo que va desde la entrega de la carta de porte al cargador hasta que el documento llega a poder del destinatario, el remitente no podrá modificar el contrato (pues se pactó –y así se hizo mención en la carta de porte– que el derecho correspondía al destinatario), ni tampoco el destinatario, ya que éste no dispone del ejemplar de la carta de porte requerido para modificar el contrato<sup>64</sup>.

En todo caso, si en el contrato no se acordó la atribución del derecho de disposición al destinatario, la mera entrega a éste del primer ejemplar de la carta de porte no conduce a que adquiera el derecho<sup>65</sup>. Ahora bien, desde el momento en que recibe el primer ejemplar de la carta de porte se paraliza o bloquea toda posibilidad de que el remitente ejercite el derecho de disposición. Es decir, el destinatario tiene la seguridad de que no se modificará el transporte en relación con la configuración contractual inicialmente establecida por las partes<sup>66</sup>.

---

12, Rdn. 5) y de garantizarle que el porteador necesariamente debe dirigirse a él si pretende recabar instrucciones (por ejemplo, *ex art.* 14.1 CMR) es atribuir directamente al destinatario la facultad de modificar el contrato.

<sup>62</sup> OLG Hamm 11.3.1976, NJW 1976, 2077; CLARKE (2003, p. 86).

<sup>63</sup> Si no se emitió una carta de porte, el remitente es el único titular del derecho de disposición. En la medida en que no se ha emitido una carta de porte, no hay razones para defender los derechos de destinatarios o de terceros que confiaran en la capacidad de “bloqueo” o “paralización” del documento; tampoco el transportista puede verse perjudicado por cumplir las instrucciones de un no legitimado, pues sólo lo está el remitente: HERBER Y PIPER (1996, Art. 12 Rdn 15); KOLLER (2004, Art. 12 CMR, Rdn. 6); HELM (1988, pp. 551 y 553).

<sup>64</sup> LOEWE (1976, pp. 407 y 448), HILL, MESSENT Y GLASS (2000, p. 90), CLARKE (2003, p. 75), BASEDOW (1997, Art. 12, Rdn. 11), HERBER Y PIPER (1996, Art. 12, Rdn. 20) y SÁNCHEZ GAMBORINO (1996, p. 126). Estos inconvenientes pueden verse atenuados si progresa el proceso hacia una reforma del CMR destinada a permitir la emisión de cartas de porte electrónicas. Esta tarea la está llevando a cabo la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas (UNECE) a través de su Propuesta de Protocolo adicional al CMR, que pretende adecuar el texto actual del Convenio a los documentos emitidos por procedimientos electrónicos. La propuesta se ha ocupado, de forma preferente, de las implicaciones de la nueva “forma” de la carta de porte desde el punto de vista del derecho de disposición (para la propuesta del año 2003, GEHRKE, 2005, pp. 194 y ss.; en mayo de 2005 el prof. PUTZEYS presentó la última versión de la propuesta, actualmente en fase de discusión: <http://www.unece.org/trans/doc/2005/sc1/TRANS-SC1-2005-01f.pdf>).

<sup>65</sup> BASEDOW (1987, p. 293), REHSTEINER (1929, p. 86) y RECALDE (1992, p. 239).

<sup>66</sup> GRÖNFORS (1975, p. 103; 1982, p. 56); más indicaciones en RECALDE (1992, p. 241).



Al margen del supuesto en que el derecho de disposición se atribuyó al destinatario (art. 12.3 CMR), se ha dicho<sup>67</sup> que éste también adquiere el derecho de disposición en los dos casos a los que se refiere el artículo 12.2 CMR: cuando el transportista entrega al destinatario el ejemplar de la carta de porte que acompaña las mercancías<sup>68</sup>, y cuando “el destinatario hace valer el derecho previsto en el artículo 13 párrafo 1” (art. 12.2 segundo inciso CMR), es decir, cuando invoca su derecho a que se le entregue la mercancía. Es también cierto que, en ambos casos, se prevé que “el transportista debe someterse a las órdenes del destinatario” (art. 12.2 *in fine* CMR). No obstante, es discutible que las “órdenes” aquí mencionadas sean equiparables a las instrucciones que el remitente (o el destinatario en el supuesto del art. 12.3 CMR) puede impartir en ejercicio del derecho de disposición.

Antes de aclarar esta idea conviene advertir que, aunque desde un punto de vista formal, el artículo 12.2 CMR distinga dos supuestos que son aparentemente diferentes<sup>69</sup>, ambos expresan en realidad la adhesión o entrada del destinatario en el contrato de transporte y, consiguientemente, la adquisición irrevocable del derecho a la entrega de las mercancías<sup>70</sup>. Por lo demás, mientras el segundo supuesto tiene pleno sentido como manifestación de la declaración del destinatario a través de la cual acepta la estipulación realizada a su favor y se adhiere al contrato una vez llegadas las mercancías a destino (por ello debe extinguirse la facultad del remitente de modificar el citado contrato), menos comprensible resulta el primer supuesto (la entrega por el transportista al destinatario del segundo ejemplar de la carta de porte sin requerir la entrega de las mercancías). El porteador debe entregar este segundo ejemplar de la carta de porte al destinatario cuando procede también a entregarle las mercancías (art. 13.1 CMR), es decir, cuando cumple con la principal obligación derivada del contrato. Sin embargo, no parece que exista una razón de peso para identificar una fase intermedia en el proceso de entrega, fase en la que se traspase al destinatario el derecho de disposición antes de que éste pretenda la entrega de las mercancías, si ello no se contempló inicialmente en el contrato<sup>71</sup>. De hecho, si no se emitió una carta de porte, el remitente puede ejercitar el derecho de disposición hasta que el destinatario reclame la entrega de

---

<sup>67</sup> BASEDOW (1997, Art. 12 Rdn. 9 y 10).

<sup>68</sup> La redacción española del precepto no resulta muy apropiada al señalar que el derecho del remitente se extingue cuanto la carta de porte se “remite” al destinatario, pues este verbo da idea de un envío de la carta de porte que se realiza de un lugar a otro; pero ello no es posible respecto del segundo ejemplar de la carta de porte, pues ésta acompaña a las mercancías y, por tanto, el porteador la “entrega” al destinatario cuando las mercancías llegan a destino y el destinatario reclama su entrega (SÁNCHEZ GAMBORINO, 1996, p. 126; JUAN Y MATEU, 2005, p. 70). Con la llegada de las mercancías al lugar de destino, que es el único momento en que se puede efectuar la entrega al destinatario del segundo ejemplar de la carta de porte (pues este ejemplar acompaña a las mercancías), las mercancías ya habrían pasado al control del destinatario mediante el ejercicio de la facultad de reclamar su entrega *ex art.* 13.1 CMR (PESCE, 1984, p. 118; MACCARONE, 1987, p. 65).

<sup>69</sup> KOLLER (2004, Art. 12. CMR, Rdn. 7), PESCE (1984, p. 164), MACCARONE (1987, p. 65) y SILINGARDI (1994, p. 88).

<sup>70</sup> CLARKE (2003, p. 73). En contra, SILINGARDI (1994, p. 96).

<sup>71</sup> MACCARONE (1987, pp. 70 y ss.), indicando, por otro lado, que ya la FIATA propuso la supresión de la primera indicación del artículo 12.2 CMR. El derecho de disposición del destinatario sólo opera en esta fase posterior a la entrega del segundo ejemplar de la carta de porte al destinatario y previa a la entrega de la mercancía, lo que tiene poco sentido cuando el artículo 13.1 CMR prevé un simultáneo ejercicio del derecho a la entrega de este segundo ejemplar y de las mercancías mismas (CLARKE, 2003, p. 76); no obstante, véase PESCE (1984, p. 161, nota 37) y SILINGARDI (1994, p. 96).

las mercancías<sup>72</sup>. No es clara la razón por la que el porteador pueda reconocer ese derecho al destinatario cuando no lo pactó con la persona con la que concluyó el contrato (el remitente).

En realidad, es incluso discutible que las instrucciones impartidas en ejercicio del derecho de disposición puedan equipararse a las “órdenes” a las que se refieren los dos supuestos del artículo 12.2 CMR (es decir, cuando las mercancías llegaron a destino y el destinatario reclama su entrega o cuando el transportista entrega a este último el ejemplar de la carta de porte que acompaña las mercancías)<sup>73</sup>. La primera diferencia hace referencia al contenido de ambos supuestos pues, a través de las “órdenes” que emite el destinatario cuando las mercancías han llegado a destino, no podrán hacerse valer muchas de las indicaciones que el remitente puede impartir en virtud del derecho de disposición, ya que la mayor parte de las prestaciones a las que el porteador se obligó en el contrato de transporte se habrán ejecutado definitivamente. En efecto, carece de sentido que pueda modificarse algo que ya se ha ejecutado. Una vez que las mercancías han llegado a destino, la única modificación del contrato que el destinatario podría hacer valer sería la de la persona a la que debe realizarse la entrega de las mercancías, supuesto que, por lo demás, está sometido a un régimen especial (art. 12.4 CMR)<sup>74</sup>. Por otro lado, incluso desde el punto de vista de los presupuestos o requisitos para el ejercicio del derecho de disposición, el derecho del destinatario a impartir “órdenes” es diferente del “derecho de disposición”, ya que no requiere el cumplimiento del requisito formal que en la generalidad de los casos caracteriza el ejercicio del derecho a variar el contrato. En efecto, la presentación del primer ejemplar de la carta de porte sólo se exige al destinatario cuando el “derecho de disposición” se le hubiera atribuido desde el primer momento (véase remisión del art. 12.5.a) al art. 12.3 CMR); no, en cambio, cuando este imparte las “órdenes” que debe seguir el transportista una vez que hace valer el derecho a la entrega de las mercancías (art. 12.2 CMR).

Estas diferencias permiten dudar sobre que estas “órdenes” del destinatario sean realmente algo más que una forma de hacer valer el derecho a la entrega de la mercancía que deriva del contrato de transporte y, en particular, que tales órdenes sean asimilables a las instrucciones que resultan del derecho a modificar el contrato a través del derecho de disposición<sup>75</sup>.

---

<sup>72</sup> KOLLER (2004, Art. 12 CMR Rdn. 7).

<sup>73</sup> No obstante, BASEDOW (1997, Art. 12 Rdn. 18) entiende que el contenido del derecho del destinatario a impartir “órdenes” al transportista, después de la llegada de las mercancías, es desde todos los puntos de vista equivalente al “derecho de disposición”.

<sup>74</sup> En este caso, existe un límite añadido a los que, con carácter general, delimitan el ejercicio del derecho de disposición (*infra* V.b) pues, cuando el destinatario ordena al transportista que entregue las mercancías a un tercero, este tercero no está legitimado para designar otro destinatario (art. 12.4 CMR) (HERBER Y PIPER, 1996, Art. 12 Rdn. 16). Esta previsión se justifica en la necesidad de impedir una cadena de destinatarios sucesivos que dificulten el funcionamiento de la empresa del porteador (KOLLER, 2004, § 418 HGB, Rdn. 13). Por ello, cabría entender que el precepto es superfluo, pues el transportista podría oponerse a las instrucciones de cambio del destinatario alegando el artículo 12.5.b CMR. No obstante, la indicación es comprensible, dado que a veces al transportista le resulta difícil demostrar las dificultades para la explotación normal de su empresa que derivan del mero cambio del destinatario. Ahora bien, si el remitente (o el destinatario *ex art.* 12.3 CMR) hubiese conservado el derecho de disposición, podrá modificar el nombre del nuevo destinatario para designar a otro. El límite se encuentra en el momento en que dicho derecho se extinga (*ex art.* 12.2) o ya no pueda hacerse valer (*ex art.* 12.5.a).

<sup>75</sup> En este sentido, SILINGARDI (1994, p. 89; 1980, pp. 68, 70 y ss.) y RECALDE (1992, p. 239); en contra, BASEDOW (1997, Art. 12. Rdn. 18).

### 4.3. Atribución del derecho de disposición a un tercero

Contractualmente, se puede atribuir el derecho a modificar el contrato a un tercero distinto del cargador o del destinatario. Ello es perfectamente posible en el caso de que se hubiera establecido que el porteador deba notificar la llegada de las mercancías a una determinada persona y en una dirección (*notify adress*). No es extraño el caso en que, en el contrato, se designa como destinataria de la mercancía a la entidad de crédito que financia la operación de exportación, mientras que el destinatario real se menciona en la carta de porte como aquél a quien debe notificarse la llegada de las mercancías, eventualmente atribuyéndole la facultad de determinar dónde debe efectuarse la entrega para poder atender a las circunstancias comerciales concurrentes. En este caso será aplicable el régimen del derecho de disposición previsto para cuando se atribuye dicho derecho al destinatario.

## 5. Contenido y límites del derecho de disposición

### 5.1. Contenido del derecho de disposición

El derecho de disposición se refleja en la impartición de unas instrucciones a través de las cuales se modifica el contrato de transporte. El artículo 360 CCom sólo se refiere a la facultad del cargador de variar el lugar donde debe hacerse la entrega. No obstante, como antes se dijo (*supra* nota 64), se trata de una norma dispositiva, por lo que el contenido del derecho podría ampliarse. Por su parte, las “condiciones generales de la contratación de los transportes de mercancías por carretera” que aprobó la OM de 25 de abril de 1997 prácticamente se limitan a reproducir el texto de dicho precepto<sup>76</sup>.

El artículo 12.1 CMR resulta más detallado cuando señala que el remitente puede, en particular, solicitar “al transportista que detenga el transporte, a modificar el lugar previsto para la entrega, o a entregar la mercancía a un destinatario diferente del indicado en la carta de porte”. No obstante, se viene entendiendo de forma generalizada que esta lista no agota las instrucciones que pueden impartirse en ejercicio del derecho de disposición. La norma se limita a incluir, detrás de la referencia genérica a la facultad de disponer sobre las mercancías, una mención de las más habituales órdenes o modificaciones. Pero este catálogo de indicaciones opera a título meramente ejemplificativo, sin constituir un *numerus clausus*<sup>77</sup>. La detención del transporte puede tener por objeto la restitución al remitente de la posesión de las mercancías, revocando la estipulación realizada a favor del destinatario. Además, la referencia a las instrucciones que suponen un cambio del lugar de entrega de las mercancías es lo suficientemente amplia para abarcar muy

---

<sup>76</sup> Así en la cl. 2-23 para el transporte a carga completa y en la cl. 2.18 para los transportes de carga fraccionada. Sobre las OM que aprueba las condiciones generales de la contratación de los transportes de mercancías por carretera y su peculiar inserción en el sistema de fuentes véase EMPARANZA (2000, pp. 1 y ss.); DÍAZ MORENO (2005, p. 603).

<sup>77</sup> BASEDOW (1997, Art. 12 Rdn. 14) y GLÖCKNER (1991, Art. 12 Rdn. 3).

diversas situaciones<sup>78</sup>: así, el nuevo lugar en el que se debe proceder a aquella entrega puede encontrarse en el trayecto original o en otro distinto<sup>79</sup>; también puede ordenarse que la entrega se realice en un país diferente del inicialmente pactado o, incluso, en el país de origen de la carga<sup>80</sup>. Estas instrucciones pueden aparecer combinadas, lo mismo que es posible que se impartan otras diferentes como las que afecten a la modalidad del transporte, a los trámites de aduanas, a que la entrega sólo debe realizarse contra reembolso por el destinatario (arts. 6.2.c y 21 CMR) o contra presentación de determinados documentos<sup>81</sup>.

Dada la amplitud con que se reconoce el posible contenido del derecho de disposición, hay que concluir que su alcance se define negativamente a través de los límites y condicionamientos impuestos a su ejercicio.

## 5.2. Límites generales al derecho de disposición

La jurisprudencia extranjera ha declarado en alguna ocasión que el derecho del remitente a impartir instrucciones debe mantenerse dentro del marco del contrato de transporte concluido inicialmente<sup>82</sup>. De esta manera, sólo deberían admitirse aquellas instrucciones que se limitan a modificar la modalidad de transporte a ejecutar. Fuera de este ámbito no deberían admitirse instrucciones que suponen un cambio del contrato sin el acuerdo renovado de los contrayentes<sup>83</sup>. En contra de esta restrictiva interpretación se ha advertido que no resulta fácil identificar cuál es el núcleo inmodificable del contrato originario, cuando la esencia del derecho de disposición es precisamente atribuir a su titular la facultad de modificar el citado contrato<sup>84</sup>. En este sentido, se indica que no puede interpretarse de forma estricta la exigencia de que las nuevas instrucciones deban referirse al transporte inicial de las mercancías, debiendo admitirse también aquéllas que, indirecta o mediatamente, se relacionan con el transporte, como, por ejemplo, las relativas al despacho aduanero, a la exigencia de reembolso de una determinada cantidad por parte del destinatario o al aseguramiento de las mercancías por el porteador<sup>85</sup>. También deben considerarse aceptables las instrucciones para que el transportista proceda al depósito o a la

<sup>78</sup> MACCARONE (1987, p. 73); esta previsión comporta, en todo caso, una diferencia importante respecto de lo previsto en el artículo 360 CCom que, expresamente, excluye para el transporte interno las instrucciones o contraórdenes que supongan un cambio “del lugar donde deba hacerse la entrega”.

<sup>79</sup> No obstante, en tal caso, el cambio de lugar de entrega puede conducir a que el porteador invoque lo previsto en el art. 12.5.b CMR para oponerse a cumplir las instrucciones recibidas. En Italia se ha señalado, como límite a las instrucciones al porteador, que sólo se podrá ordenar el cambio del lugar de entrega si éste se encuentra en el itinerario previsto. No, en cambio, los cambios de destino que condujeran a la conclusión de que el transporte es completamente distinto del inicialmente pactado (IANNUZZI, 1970, pp. 126 y 127 y ss.).

<sup>80</sup> El hecho de que, en virtud de la modificación del lugar de consignación, el transporte originariamente internacional pase a realizarse sólo en el interior de un país, no afecta a la aplicabilidad del CMR (HELM, 1988, Art. 1 CMR Anm.7; HERBER Y PIPER, 1996, Art. 12 Rdn. 7; y KOLLER, 2004, Art. 12 Rdn 1). En cambio, un transporte que era en principio interno y al que, por ello, no se aplicaba el CMR (véase art. 1), puede acabar sometiéndose al CMR en virtud de las nuevas instrucciones que se impartan sobre el lugar de entrega.

<sup>81</sup> KOLLER (2004, § 418 Rdn. 6). Este supuesto puede ser más discutible en la medida en que supone el cambio de un contrato de transporte, reflejado en un documento de transporte no negociable y cuya presentación no es exigible, por otro en el que el derecho a la entrega se vincula a la presentación de un título-valor.

<sup>82</sup> OLG Hamburg 9.2.84 *TranspR*, 1985, 38.

<sup>83</sup> HERBER-PIPER (1996, Art. 12 Rdn. 8), HEUER (1975, p. 153), IANNUZZI (1970, pp. 129 y ss.) y PESCE (1984, p. 166).

<sup>84</sup> BASEDOW (1997, Art. 12 Rdn. 14).

<sup>85</sup> HERBER-PIPER (1996, Art. 12 Rdn. 9), HELM (1988, p. 554), KOLLER (2004, Art. 12 CRM Rdn 2), GLÖCKNER (1991, Art. 12 Rdn. 3) y TEMME (1995, Art. 12, Rdn. 7).

destrucción de las mercancías<sup>86</sup>; o las que afecten a la modalidad de transporte, a las medidas de seguridad o al tipo de vehículo en el que se debe efectuar el transporte<sup>87</sup>.

En cambio, parece más cuestionable que se puedan admitir las instrucciones que comportan un reparto de las obligaciones contractuales radicalmente diferente del establecido. Si la modificación afecta a la regulación de la responsabilidad contractual ya no cabe hablar de un cambio respecto del transporte inicialmente acordado, sino de un contrato nuevo que requiere un consentimiento renovado. Así sucede cuando las instrucciones consisten en que una parte del trayecto se ejecute por aire, actuando el porteador como comisionista<sup>88</sup>. Tampoco los cambios del plazo originalmente pactado para la entrega pueden reducirse mediante el derecho de disposición<sup>89</sup>.

El derecho de disposición opera en relación con las mercancías que constituyen el objeto del contrato concluido originariamente<sup>90</sup>. Esta idea se apoya en la referencia del artículo 12 CMR a la "disposición de las mercancías", indicación que también se establece, con terminología parecida, en el artículo 360 CCom ("cambiar la consignación de los efectos") y en otras normas. Por ello, no deben admitirse las instrucciones de que el conductor del vehículo cargue mercancías diferentes de las previstas o mercancías adicionales a las cargadas en virtud del contrato original<sup>91</sup>.

También son ineficaces las instrucciones que infrinjan preceptos legales imperativos (como, por ejemplo, la de sobrecargar el camión o realizar el viaje a una velocidad superior a la permitida), las contrarias a la buena fe o las que se opongan a las buenas costumbres (como las instrucciones que tienen por objeto incumplir las obligaciones contractuales asumidas por quien imparte las instrucciones, siendo ello conocido por el porteador)<sup>92</sup>.

En todo caso, el régimen del derecho de disposición sólo se aplica a las instrucciones que suponen la modificación unilateral del contrato. En cambio, no opera cuando el contrato inicial se modifica como consecuencia de un nuevo acuerdo concluido por ambas partes y no a raíz de la voluntad unilateral expresada por sólo una de ellas<sup>93</sup>. Dicho régimen tampoco se aplica cuando en el contrato originariamente pactado quedó abierta la concreción de algunas de las prestaciones

---

<sup>86</sup> BASEDOW (1997, Art. 12 Rdn. 16); sin embargo, se refiere a una posición mucho más restrictiva de la doctrina escandinava.

<sup>87</sup> Por ejemplo, las instrucciones para que el transporte se realice con un determinado tipo de camión (un camión alemán) (BASEDOW, 1997, Art. 12 16; KOLLER, 2004, Art. 12 CMR Rdn. 2); ello sería posible en la medida en que, en este caso, las instrucciones sólo pretendieran incrementar el nivel originario de seguridad (TEMME, 1995, Art. 12, Rdn. 6; HELM, 1988, p. 554) No obstante, en OLG Hamburg 7.5.87 *TranspR* 1987 457, se indicó que las instrucciones para que el transporte se efectúe con un camión alemán no quedan cubiertas por el artículo 12 CMR, ya que nada tienen que ver con la disposición de la mercancía; también OLG Hamburg 9.2.84 *TranspR* 1985, 38; HERBER-PIPER (1996, Art. 12 Rdn. 10).

<sup>88</sup> HELM (1988, p. 554).

<sup>89</sup> KOLLER (2004, Art. 12 CMR Rdn. 2) y HELM (1988, p. 554).

<sup>90</sup> OLG Hamburg 7.5.87, *TranspR*, 1987 457.

<sup>91</sup> TEMME (1995, Art. 12 Rdn. 7), BASEDOW (1987, Art. 12 Rdn. 16), KOLLER (2004, § 418 HGB Rdn. 5 y Art. 12 CMR Rdn. 2), HELM (1988, p. 554), OLG Hamburg 9.2.1984 *TranspR*, 1985, 38, el remitente solicita del transportista que no sólo transporte las botellas de cava acordadas, sino otras botellas diferentes.

<sup>92</sup> CAGNASSO Y COTTINO (2000, p. 262) y KOLLER (2004, § 418 HGB Rdn. 8).

<sup>93</sup> KOLLER (2004, Art. 12. CMR Rdn. 2).

a la posterior determinación por una de las partes del contrato<sup>94</sup>. Ahora bien, en el contrato se pudo convenir que la facultad de determinación de las prestaciones pendientes de concreción que se hubiera atribuido a una de las partes debiera hacerse valer cumpliendo los requisitos que rigen el derecho de disposición.

## 6. Requisitos o condicionamientos al ejercicio del derecho de disposición

### 6.1. Requisitos formales: presentación del primer ejemplar de la carta de porte y anotación en él de las instrucciones

La modificación del contrato es una declaración unilateral de voluntad de carácter recepticio que el titular del derecho debe comunicar al transportista. La declaración es susceptible de una nueva declaración contradictoria con la anterior<sup>95</sup>. Además, puede realizarse por representante<sup>96</sup>.

En todo caso, tanto el CCom como el CMR condicionan el ejercicio del derecho de disposición a que se presente al porteador el primer ejemplar de la carta de porte. Este documento es el que el porteador firmó y entregó al cargador con ocasión de la recepción de las mercancías (véanse arts. 360 y 12.5.a CMR)<sup>97</sup>. Además, ambos preceptos exigen que las nuevas instrucciones que se emiten en ejercicio del derecho de disposición se anoten en el documento una vez que se devuelva al remitente.

La exigencia de presentación del primer ejemplar de la carta de porte se vincula con la función que desarrolla este documento en el tráfico de mercancías y con su configuración como un título de bloqueo o paralización (*supra* IV). En efecto, desde el momento en que el remitente se desprende de la carta de porte mediante la entrega al destinatario o a un tercero (por ejemplo, a un banco), queda privado del derecho a modificar el contrato<sup>98</sup>. Ello garantiza a aquél a quien se remita el documento (incluso aunque este no adquiriera el derecho de disposición) que el cargador o remitente ya no podrá disponer de las mercancías dando nuevas instrucciones al porteador. Por esta razón, no es suficiente con la presentación de una copia del documento o de un fax. Ello explica también que, en caso de extravío o destrucción del documento, no sea posible el ejercicio del derecho de disposición<sup>99</sup>.

---

<sup>94</sup> BASEDOW (1997, Art. 12 Rdn. 2); OLG Hamburg 7.4.94 *TranspR* 1994, 444. En algunas modalidades de transporte, no es extraño que se atribuya al titular del derecho a la prestación del transporte una amplia facultad para determinar el modo de ejecución del mismo; ésta es la situación típica del transporte marítimo en la modalidad de *time-charter* (GONDRA, 1984, pp. 801 y ss.; RUIZ SOROA Y GABALDON, 2002, pp. 463 y ss.).

<sup>95</sup> KOLLER (2004, § 418 Rdn.20).

<sup>96</sup> HERBER Y PIPER (1996, Art. 12 Rdn. 5).

<sup>97</sup> En Alemania, el § 418 HGB pide, además, que en el documento se haga constar expresamente que el ejercicio del derecho de disposición se condiciona a la presentación de la carta de porte, aunque la doctrina no atribuye un valor constitutivo a esta exigencia (KOLLER, 2004, § 418 Rdn. 38).

<sup>98</sup> BASEDOW (1987, Art. 12 Rdn. 25).

<sup>99</sup> Sin embargo, en Derecho alemán no se exige la presentación de la carta de porte en caso de instrucciones solicitadas por el transportista como consecuencia de impedimentos u obstáculos al transporte o entrega (§ 418.I.2 HGB). Y la doctrina (KOLLER, 2004, § 418 Rdn. 41) propugna que esta exigencia no opere con carácter general cuando las instrucciones favorezcan al destinatario.

Precisamente porque esta exigencia se establece preferentemente en tutela del destinatario, el remitente no necesitará presentar el primer ejemplar de la carta de porte cuando el destinatario, una vez que la mercancía llegó a destino, rehusó hacerse cargo de ella. En tal caso el remitente recupera el derecho a disponer de la mercancía “sin necesidad de utilizar el primer ejemplar de la carta de porte” (art. 15.1 CMR)<sup>100</sup>.

Pero la necesidad de que se presente el primer ejemplar de la carta de porte y de que en él se anoten las instrucciones, protege también al transportista, facilitándole la prueba tanto de que el sujeto que imparte las instrucciones es realmente el titular del derecho como del contenido de las citadas instrucciones; y, en particular, le protege frente al riesgo de cumplir órdenes o instrucciones que no estaba obligado a cumplir<sup>101</sup>.

Cuando el CCom y el CMR regulan el derecho del remitente o del destinatario a modificar el contrato, lo hacen contemplando la hipótesis normal en la que se ha emitido una carta de porte. Pero, aunque con arreglo al Derecho español, cualquiera de las partes del contrato tiene derecho a exigir a la otra que se emita el documento (art. 350 CCom)<sup>102</sup>, el contrato de transporte es perfectamente válido y eficaz cuando no se hubiera emitido una carta de porte (art. 354 e, incluso, la referencia expresa a esta posibilidad en el mismo art. 360 CCom y art. 4 CMR)<sup>103</sup>.

Ahora bien, el derecho de disposición tiene su origen en el contrato de transporte y no en la carta de porte. Como previene el Código, la facultad de modificar el contrato existe, también, cuando no se hubiera expedido una carta de porte<sup>104</sup>. No obstante, en tal caso, no se aplicarán las previsiones que presuponen la emisión de una carta de porte<sup>105</sup>. En particular, a falta de carta de porte, las partes no pueden atribuir el derecho de disposición al destinatario (art. 12.3 CMR)<sup>106</sup>. Por otro lado, cuando no se emitió una carta de porte, quien ejercite el derecho de disposición debe demostrar que impartió las instrucciones al transportista y el contenido de éstas utilizando algún medio de prueba distinto de la carta y no podrá invocar la presunción probatoria que se reconoce a las indicaciones de este documento (arts. 353 y 354 CCom y art. 9.2 CMR)<sup>107</sup>. En fin, al no haberse emitido una carta de porte, el transportista no soporta el riesgo de ejecutar las instrucciones sin haber comprobado el cumplimiento del requisito formal de la presentación de la carta de porte (art. 12.7 en relación con el art. 12.5.a) CMR). Esta exigencia se establece en tutela

---

<sup>100</sup> LLORENTE GÓMEZ DE SEGURA (1997, pp. 465 y 512) y JUAN Y MATEU (2005, p. 76).

<sup>101</sup> BASEDOW (1997, Art. 12 Rdn. 25), HELM (1979, Art. 12 Rdn. 40), BGH 27.1.1982, NJW 1982, 1944 y s.

<sup>102</sup> SÁNCHEZ ANDRÉS (1995, p. 6653) y MARTÍNEZ SANZ Y BROSETA (2005, p. 156).

<sup>103</sup> SAP Castellón 2.9.2002; SAP Alicante 26.10.2004; SAP Huesca 11.2.2005.

<sup>104</sup> BASEDOW (1997, Art. 12 Rdn. 7) y HELM (1988, Art. 12 CMR, Rdn.5).

<sup>105</sup> BGH 27.1.82 NJW, 1982, 1944. Un problema diferente es el que surge si se extiende el uso de las cartas de porte electrónicas. En su versión vigente, el CMR presupone que la carta de porte es un documento en soporte papel cuyas indicaciones pueden examinar materialmente las partes. La posibilidad de una sustitución del papel por soportes electrónicos que facilitan las nuevas tecnologías de la información tiene que conducir necesariamente a cambios importantes en esta materia (*supra* nota 75 para las propuestas de reforma del Convenio en esta línea)

<sup>106</sup> OLG Hamm 11.3.76, NJW 1976, 2077: infracción por el transportista de sus obligaciones por haber admitido las instrucciones del consignatario durante la ejecución del transporte, cuando no podía estar legitimado a ello ya que no se emitió una carta de porte en la que se le designara (CLARKE, 2003, p. 86).

<sup>107</sup> BASEDOW (1997, Art. 12, Rdn. 20), indica que, en todo caso, la comunicación al conductor del camión de las instrucciones que recibió el transportista recae en la esfera de éste y, por tanto, éste debe soportar los correspondientes riesgos.

del transportista y de los terceros. Si no hay documento, el porteador puede verificar, con arreglo a las reglas probatorias generales, que ejercita el derecho de disposición el único legitimado para ello, es decir, el remitente<sup>108</sup>.

## 6.2. Instrucciones posibles y que no perjudiquen a terceros ni impidan la gestión autónoma de la empresa de transporte

Al margen de los requisitos formales, el ejercicio del derecho de disposición está sometido a determinadas condiciones de carácter material. El CMR exige que las “instrucciones sean posibles, que no dificulten la explotación normal de la empresa del transportista ni perjudiquen a los cargadores o destinatarios de otros envíos” (art. 12.5.b). Esta previsión debe ponerse en relación con la “obligación del porteador de comunicar que no cumplirá las instrucciones” porque puede alegar las circunstancias mencionadas (art. 12.6). En realidad, en la primera de las normas citadas, se establecen tres requisitos o, más bien, se señalan tres supuestos en los que el transportista puede negarse a cumplir las instrucciones que reciba: cuando el cumplimiento resulte imposible, cuando la ejecución de las instrucciones dificulte el funcionamiento normal de la empresa, o cuando perjudique a remitentes o destinatarios de otros cargamentos.

La imposibilidad de cumplir las instrucciones no es sino una consecuencia particular de la exigencia general de que el objeto de todos los contratos sea posible (art. 1273 CC). Con relación al derecho de disposición, se ha indicado que aquella imposibilidad debe entenderse tanto en un sentido objetivo (por ejemplo, instrucciones de realizar la entrega en un lugar al que no se puede acceder por carretera) como meramente subjetivo. Es decir, serán también imposibles las instrucciones que el transportista al que se dirijan no pueda cumplir, incluso aunque otro transportista eventualmente sí pudiera cumplirlas<sup>109</sup>. Por otro lado, debe tratarse de un obstáculo o impedimento real y serio o de cierta entidad<sup>110</sup>. La imposibilidad, además, no debe haber sido causada por una conducta culpable del mismo porteador. En fin, la imposibilidad puede ser *material* (por ejemplo, instrucciones relativas a la entrega de las mercancías en un lugar que no es accesible por razones meteorológicas, instrucciones que el porteador no puede trasladar al conductor por las circunstancias concurrentes) o *jurídica* (por ejemplo, instrucciones para que se entreguen las mercancías en un lugar situado en una ruta a la que las autoridades han prohibido el acceso a los camiones). Más discutido es si puede invocarse la mera “imposibilidad económica” de ejecutar las instrucciones, porque exigieran un esfuerzo económico extraordinario. Difícilmente puede admitirse que el porteador pueda alegar esta circunstancia, teniendo en cuenta que se le reconoce el derecho a que se le indemnicen los gastos y perjuicios que pudieran derivarse del cumplimiento de las instrucciones (*infra* VI.d)<sup>111</sup>.

<sup>108</sup> BASEDOW (1997, Art. 12 Rdn. 7).

<sup>109</sup> KOLLER (2004, Art. 12 CMR Rdn. 4); BASEDOW (1997, Art. 12, Rdn. 20). No obstante, otros autores entienden que debe tratarse de una imposibilidad objetiva y para cualquier porteador (HERBER Y PIPER, 1996, Art. 12 Rdn. 25; TEMME, 1995, Art. 12 Rdn. 22).

<sup>110</sup> LOEWE (1976, p. 448) y HILL/MESSENT Y GLASS (2000, p. 91).

<sup>111</sup> MACCARONE (1987, p. 73), KOLLER (2004, § 418 Rdn. 8) y BASEDOW (1997, Art. 12 Rdn. 20). No obstante, incluso aunque ello no fuera así, en estos casos el rechazo por el transportista quedará normalmente cubierto por la segunda vía que ofrece el precepto para permitir que el transportista se oponga a la ejecución de las instrucciones recibidas: dificultad para la explotación normal de la empresa.



En relación con el momento en el que debe determinarse si era “imposible” ejecutar las instrucciones existe una significativa discrepancia entre la traducción española del Convenio CMR (“momento en el que se comunican –las instrucciones– a quien debe realizarlas”, es decir, al transportista) y las versiones oficiales del CMR (francesa o inglesa), para las que el momento relevante es aquel en el que el transportista pudo conocer las instrucciones porque llegaron a su ámbito de control<sup>112</sup>. Obviamente, estas son las únicas versiones del Convenio que vinculan al juez, como consecuencia del carácter “no oficial” de otras versiones como la que refleja la traducción española (art. 51). Por lo demás, las versiones oficiales del Convenio se corresponden con el régimen vigente en nuestro país en relación con la eficacia de las declaraciones de voluntad realizadas entre personas distantes (art. 54 CCom, según la Ley 34/2002, y art. 1262 CC).

El transportista tampoco está obligado a seguir las instrucciones que se le hagan llegar cuando ello “dificultara la explotación normal de la empresa”. No es fácil precisar el significado de este concepto, ya que la impartición de nuevas instrucciones que modifican las previsiones originales del contrato siempre supone, para el transportista, una alteración de la planificación original de su empresa. Por ello, debe concluirse que las dificultades aquí contempladas son sólo aquellas que, al comportar una onerosidad insoportable o desproporcionada, vienen a privar al transportista de la libertad de que disfruta para dirigir autónomamente su empresa o negocio<sup>113</sup>. Incluso aunque el coste que se deriva del cumplimiento de las instrucciones recaiga sobre el que imparte las instrucciones (art. 12.5.a CMR), ello no puede conducir a que se perturbe la libertad del porteador para organizar con autonomía la empresa. Así, en el caso de instrucciones sobre un depósito intermedio de las mercancías o que ordenen su destrucción, lo decisivo será determinar si el porteador está en disposición de seguir tales instrucciones en un tiempo razonable, y con garantías suficientes para mantener la gestión de su empresa y sin causar perjuicios a su capacidad para atender a otros clientes. En todo caso, la posibilidad de invocar esta circunstancia no puede utilizarse para obstaculizar o impedir con carácter general el ejercicio del derecho de disposición, pues el transportista siempre debe calcular que está sometido al deber de cumplir las nuevas instrucciones que se le pudieran impartir durante la ejecución del contrato. La invocación de la dificultad para la explotación de la empresa debe operar de forma excepcional. Ahora bien, el porteador sí que podrá rechazar las instrucciones que supongan el cumplimiento de un contrato distinto del transporte (por ejemplo, de una comisión) o aquéllas que pudieran afectarle en su capacidad de hacer frente a la demanda de otros clientes, lo que le puede causar un perjuicio en su reputación empresarial.

En fin, el porteador podrá rechazar también las instrucciones cuya ejecución pudiera causar perjuicios a otros cargadores o a otras mercancías que hubieran sido expedidas; o cuando las instrucciones supusieran una amenaza de retraso o demora en el transporte; o cuando pudieran

---

<sup>111</sup> Sobre las divergencias entre los diferentes ordenamientos en relación con la inclusión aquí también de la “imposibilidad económica”, entendida como inexigibilidad por el excesivo coste sobrevenido, *vid* las indicaciones de BASEDOW (1997, Art. 12 Rdn. 20).

<sup>112</sup> En la versión francesa se dice: «Cette exécution doit être possible au moment où les instructions parviennent à la personne qui doit les exécuter». La versión inglesa del precepto indica: «That the carrying out of such instructions is possible at the time when the instructions reach the person who is to carry them out».

<sup>113</sup> IANNUZI (1970, p. 128) y RECALDE (1992, p. 224).

conducir a que el transportista no estuviera en disposición de cumplir los compromisos ya asumidos con otros cargadores<sup>114</sup>.

Por otro lado, el transportista puede exigir la concreción o aclaración de las instrucciones recibidas cuando le falten los conocimientos técnicos necesarios para comprender su significación. En particular ello puede requerirse cuando las instrucciones se dirijan a evitar los riesgos que pudieran originarse en un transporte de mercancías peligrosas.

Estos requisitos o condicionamientos al ejercicio del derecho de disposición operan única y exclusivamente en beneficio del porteador. Por tanto, éste podrá rechazar el cumplimiento de las instrucciones imposibles o que le creen dificultades, pero también puede optar por cumplirlas<sup>115</sup>. Si así lo hiciera, tendrá derecho a que se le resarzan los gastos y los perjuicios que se le causen como consecuencia de la ejecución de aquellas instrucciones que, en todo caso, ha impartido el titular del derecho de disposición (art. 12.5.a CMR).

Ahora bien, cuando el transportista decida no cumplir las instrucciones que se le den, debe comunicarlo inmediatamente a la persona que las impartió (art. 12.6 CMR). La comunicación es necesaria tanto cuando la no ejecución de las instrucciones se debe a que las instrucciones son imposibles como en el caso de que sean inexigibles porque dificultan la dirección autónoma de la empresa o perjudican a terceros<sup>116</sup>. Realmente, el tenor literal de la norma sólo prevé que el transportista está obligado a comunicar el rechazo al cumplimiento de las instrucciones cuando “no pueda llevar a cabo las instrucciones recibidas”. Pero el deber de buena fe contractual exige que el transportista también proceda a la comunicación inmediata si tiene dudas sobre la exigibilidad de las instrucciones o si no fuera a ejecutarlas por cualquier razón distinta de las previstas en el citado precepto<sup>117</sup>. La comunicación debe mencionar las razones por las que el porteador no va a cumplir las instrucciones recibidas. El principio de buena fe exige que el porteador ofrezca la información necesaria para que se soslayen los obstáculos existentes al cumplimiento y se permita ejercer el derecho de disposición de manera que quede sujeto al cumplimiento<sup>118</sup>.

---

<sup>114</sup> PUTZEYS (1981, p. 171) y SÁNCHEZ GAMBORINO (1996, p. 128). Se ha dicho que, en el último caso citado, puede exigírsele al transportista un esfuerzo para que los portes comprometidos se puedan realizar por un subtransportista, ya que los costes suplementarios y las ganancias dejadas de obtener los asume el que imparte las instrucciones (KOLLER, 2004, Art. 12 CMR Rdn. 4; BASEDOW, 1997, Art. 12 Rdn. 20). Ahora bien, si esta circunstancia pudiera afectar a la “credibilidad mercantil” de la empresa, estaría justificado el rechazo al cumplimiento de las instrucciones.

<sup>115</sup> BASEDOW (1997, Art. 12 Rdn. 21 y 29), HELM (2001, Art. 12 CMR, Rdn. 45) y HERBER Y PIPER (1996, Art. 12 Rdn. 29).

<sup>116</sup> KOLLER (2004, Art. 12 CMR Rdn. 8).

<sup>117</sup> Sin embargo, una interpretación estricta y literal de la norma defiende que la obligación de inmediata comunicación sólo existe en caso de imposibilidad o dificultad para la explotación normal de la empresa (SÁNCHEZ GAMBORINO, 1996, p. 129). Por otro lado, KOLLER (2004, Art. 12 CMR Rdn. 8) entiende que el artículo 12.6 CMR no puede aplicarse por analogía a los supuestos del artículo 12.5 letras a y c, a los que realmente no se refiere (como se ha indicado, el art. 12.6 sólo menciona el art. 12.5.b). En efecto, en estos casos el titular del derecho de disposición puede conocer por sí mismo si concurren o no los requisitos o presupuestos para los actos de disposición y, por ello, no es necesario que se lo comunique el transportista; no obstante, véase HERBER Y PIPER (1996, Art. 12 Rdn. 38).

<sup>118</sup> KOLLER (2004, § 418 Rdn. 21).

El transportista soporta la carga de la prueba de que comunicó, a quien le impartió las instrucciones, que no iba a cumplirlas. Sobre él recae también la carga de probar que las instrucciones no eran exigibles por imposibles o porque causaban perjuicio a otros por porque le causaban dificultades o un perjuicio irrazonable<sup>119</sup>. La exigencia de la inclusión de las instrucciones en la carta de porte simplifica dicha prueba (art. 9.1 CMR).

En el Convenio no se prevén las consecuencias de la omisión de esta comunicación ni el régimen del correspondiente deber de resarcimiento. Ello supone, según una tesis mayoritaria, que tales consecuencias deberán determinarse con arreglo al Derecho nacional interno<sup>120</sup>, en el caso español, de acuerdo con los artículos 1101 y ss. CC. Sin embargo, cuando el que impartió las instrucciones no se encontraba legitimado por la carta de porte, no existe ningún deber de resarcir los daños que se pudieran derivar por la falta de comunicación del cumplimiento.

### 6.3. Prohibición de la división del cargamento

En el régimen internacional se señala que el transportista no está obligado a seguir las instrucciones cuando éstas supongan la “división de la expedición” (art. 12.5.c CMR). Por lo tanto, las instrucciones no podrán consistir en la orden dirigida al transportista para que éste entregue parte de las mercancías que integran un envío a una persona y otra parte del cargamento a otra u otras personas. En la mayor parte de los casos este supuesto supondrá una manifestación concreta de la excepción relativa a instrucciones que dificultan la explotación normal de la empresa (art. 12.5.b CMR)<sup>121</sup>. Sin embargo, aquí el transportista no necesita probar que las instrucciones le impiden o dificultan la explotación de la empresa, puesto que el límite opera en abstracto para todas las instrucciones que dan lugar a la división de la expedición<sup>122</sup>.

El concepto de “expedición” debe referirse al conjunto de las mercancías que se describen en una carta de porte<sup>123</sup>. Cuando se emitieron varias cartas de porte respecto del cargamento que se entregó a un transportista en un mismo momento y que se incluyó en un vehículo (art. 5.2 CMR), las instrucciones que se imparten en ejercicio del derecho de disposición podrán afectar a las distintas mercancías descritas en cada carta de porte, pero no podrán referirse a sólo una parte de

---

<sup>119</sup> MACCARONE (1987, p. 73), KOLLER (2004, Art. 12 CMR Rdn. 9) y HERBER Y PIPER (1996, Art. 12 Rdn. 42); en contra, PESCE (1984, p. 168: el titular del derecho de disposición debe demostrar que sus instrucciones eran exigibles porque no perjudicaban a otros remitentes o destinatarios); BGH 27.1.82, *TranspR*, 1982, 105; BGH 4.7.2002 *TranspR* 2002, 399; aparentemente, en el mismo sentido, CLARKE (2003, p. 73).

<sup>120</sup> BASEDOW (1997, Art. 12 Rdn. 23) y HILL, MESSENT Y GLASS (2000, p. 92); no obstante, otros autores consideran aplicable analógicamente el artículo 12.7 CMR (KOLLER, 2004, Art. 12 CMR Rdn. 4; HERBER Y PIPER, 1996, Art. 12 Rdn. 38).

<sup>121</sup> SANCHEZ GAMBORINO (1996, p. 129).

<sup>122</sup> La excepción resultaba excesivamente rígida si en su motivación originaria se encontraba, como se ha dicho autorizadamente, la intención de los autores del CMR de evitar que, mediante la “agrupación” artificial de varios envíos, pudieran eludirse las normas imperativas sobre tarifas. En el entorno actual de libre fijación de precios, la previsión resulta injustificada (BASEDOW, 1997, Art. 12 Rdn. 24).

<sup>123</sup> LOEWE (1976, p. 449) y HERBER Y PIPER (1996, Art. 12 Rdn. 30). En contra de que resulten decisivas las indicaciones de la carta de porte sobre lo que constituye la expedición, se ha alegado que, con el fin de eludir esta limitación, el remitente podría haber forzado al transportista para que emitiera varias cartas de porte cuando realmente había una única carga o expedición (HILL, MESSENT Y GLASS (2000, p. 91).

las mercancías mencionadas en una de las cartas<sup>124</sup>. Es cierto que ello puede causar importantes perjuicios al transportista. Pero si éste emitió varias cartas de porte es consciente de que las instrucciones que se le pueden ordenar que cumpla afectarán a los cargamentos reflejados en cada uno de los documentos. Y, en último lugar, el transportista siempre podría oponerse a cumplir las instrucciones respecto de las mercancías a las que se refieren las diferentes cartas de porte, alegando las dificultades existentes para el citado cumplimiento (art. 12.5.b CMR)<sup>125</sup>.

Cuando no se hubiera emitido una carta de porte, el concepto de “expedición” debe determinarse según los usos del tráfico. Normalmente constituyen una misma expedición todas las mercancías que se entregaron juntas al porteador en un mismo momento y para su remisión al mismo destinatario<sup>126</sup>.

#### 6.4. Pago de los gastos y perjuicios que se causen al porteador

El CCom hace recaer sobre el que ejercita el derecho de disposición los “gastos” que se derivan de su ejercicio (art. 360 CCom). Pero la modificación del contrato tampoco debe causar otros perjuicios al transportista. Por ello, resulta más adecuado el texto del CMR, de acuerdo con el cual quien imparta las instrucciones debe *compensar tanto los gastos en que pudiera incurrir el transportista como los daños y perjuicios que se le hubiesen originado como consecuencia de haber cumplido las instrucciones* (art. 12.5.a segunda mitad CMR). En efecto, la obligación del porteador de cumplir las instrucciones no deben suponerle costes ni una pérdida de las posibilidades de ganancias; aunque tampoco puede comportar una posibilidad de ganancia añadida<sup>127</sup>.

En sentido estricto, no se trata de un presupuesto para el ejercicio del derecho de disposición, sino de una consecuencia jurídica que se vincula al cumplimiento de las instrucciones recibidas<sup>128</sup>.

La obligación de pagar los gastos que cause el cumplimiento de las instrucciones recae sobre el que los hubiera generado, es decir, quien hubiera impartido las instrucciones. Corresponderá, por tanto, al remitente o, en su caso, al destinatario. No obstante, el CMR sólo prevé que el destinatario deba pagar estos gastos cuando las instrucciones las hubiera dado en ejercicio del derecho de disposición que se le atribuyó en el contrato desde su conclusión y que se reflejó en la carta de porte (véase la exclusiva remisión que hace el art. 12.5.a) al art. 12.3 CMR). No obstante, dicho precepto debe aplicarse analógicamente a los gastos que provoquen las “órdenes” a las que se refiere el artículo 12.2 *in fine* CMR<sup>129</sup>.

---

<sup>124</sup> LOEWE (1976, p. 449) y SÁNCHEZ GAMBORINO (1996, p. 129).

<sup>125</sup> CLARKE (2003, p. 75) y BASEDOW (1997, Art. 12 Rdn. 24).

<sup>126</sup> HERBER Y PIPER (1996, Art. 12 Rdn. 31).

<sup>127</sup> KOLLER (2004, Art. 12 CMR, Rdn. 3), BASEDOW (1997, Art. 12 Rdn. 33); LLORENTE GÓMEZ DE SEGURA (1997, p. 510; cita, en este sentido, SAP Valencia 10.4.1995, RGD, 1995, p. 9119 y RGD 1996, p. 5538).

<sup>128</sup> HERBER Y PIPER (1996, Art. 12 Rdn. 32).

<sup>129</sup> BASEDOW (1997, Art. 12 Rdn. 28). No obstante, la falta de referencia a este supuesto puede ser otro argumento para sostener que las “órdenes” a las que se refiere el artículo 12.2 CMR no son equiparables a las “instrucciones” que el destinatario puede impartir en ejercicio del derecho de disposición que le reconoce el artículo 12.3 CMR; al respecto véase *supra* IV.b.

La circunstancia de que el transportista dé nuevas instrucciones, que revocan las anteriormente impartidas, no afecta al deber de indemnizar los gastos y perjuicios causados por las primeras instrucciones<sup>130</sup>.

Si el transportista prevé que los costes que se van a generar por el cumplimiento de las instrucciones pueden ser importantes, podrá solicitar un anticipo. En relación con los anticipos, deben aplicarse las reglas del mandado o comisión<sup>131</sup>. En el Derecho español, debe invocarse el régimen de los anticipos en el contrato de comisión (art. 250 CCom). Pero la solicitud de un anticipo no debe ser un cauce para desvirtuar el derecho de disposición. Resultaría una conducta contraria a la buena fe contractual la solicitud de un anticipo cuando los costes suplementarios en que el transportista fuese a incurrir para ejecutar las instrucciones resultasen irrelevantes.

Al transportista se deben compensar los gastos y perjuicios que sufra por las instrucciones incluso cuando éste las hubiera ejecutado, sin estar obligado a seguir las instrucciones por concurrir alguno de los supuestos en los que se le autoriza a rechazarlas. No obstante, si las instrucciones y los correspondientes gastos tuvieran su origen en una conducta culpable del transportista, este no podrá reclamar una compensación (16.1 CMR)<sup>132</sup>.

También deben satisfacerse al transportista los daños que se le hubieran causado involuntariamente o las ganancias que hubiera dejado de obtener por el seguimiento de las instrucciones (por ejemplo, encargos de nuevos portes que no se han podido atender)<sup>133</sup>. Desde el punto de vista del deber de compensación, resulta indiferente que el que imparte las instrucciones haya incurrido o no en dolo o en una conducta negligente.

## ***7. Responsabilidad del porteador por el incumplimiento de las instrucciones o por el cumplimiento inadecuado***

### **7.1. Generalidades**

El porteador está obligado a cumplir las instrucciones impartidas por la contraparte en el marco de su facultad de modificar el contrato de transporte. Eventualmente, ello puede suponer una ampliación del periodo temporal de la responsabilidad por daños, cuando las instrucciones válidas supusieran la extensión del transporte.

---

<sup>130</sup> KOLLER (2004, Art. 12 CMR Rdn. 9). En contra, TEMME (1995, Art. 12 Rdn. 44); OLG Frankfurt 18.12.90. *TranspR*, 1991, 249.

<sup>131</sup> Así, KOLLER (2004, § 418, Rdn. 27).

<sup>132</sup> HERBER Y PIPER (1996, Art. 12 Rdn. 32) y JUAN Y MATEU (2005, p. 81).

<sup>133</sup> HERBER Y PIPER (1996, Art. 12 Rdn. 33) y KOLLER (2004, Art. 12 CMR Rdn. 3). No obstante, los gastos generados por seguir las instrucciones se deben compensar con el ahorro de costes que supusiera para el porteador el acortamiento del trayecto, cuando al transportista se exige que proceda a la entrega en un lugar más cercano al previsto inicialmente (KOLLER, 2004, Art. 12 CMR Rdn. 4 y HERBER Y PIPER, 1996, Art. 12 Rdn. 33); por la posibilidad de proceder, de acuerdo con el Derecho interno, a la reducción del precio en estos casos, BASEDOW (1997, Art. 12 Rdn. 33).

Pero, además, responde por incumplir las instrucciones que hubiera recibido regularmente. Así lo indica el primer inciso del artículo 12.7 CMR, que establece la “responsabilidad del transportista por el incumplimiento de las instrucciones” que le diera quien se encontraba legitimado para impartirlas. En fin, también responde cuando hubiera seguido las instrucciones sin haber exigido la presentación del primer ejemplar de la carta de porte.

Esta responsabilidad del porteador es independiente de que su conducta sea o no culpable. No obstante, en el caso de que los daños se hubiesen causado tanto por la negligencia del transportista como por una conducta culpable del que impartió las instrucciones, se debe aplicar analógicamente el art. 17.5 CMR, que prevé la distribución proporcional de los daños entre las diferentes personas que concurrieron a su causación.

La cuantía a resarcir en concepto de responsabilidad del transportista por incumplimiento de las instrucciones no está sometida a ningún tipo de limitación en su cuantía. Se trata de un supuesto especial de responsabilidad al que no se aplican las previsiones que permiten al porteador limitar la indemnización por los daños causados a las mercancías o por el retraso que hubiese provocado el transportista (art. 23 CMR)<sup>134</sup>. No obstante, la cuestión no es pacífica. En alguna ocasión los tribunales de otros países<sup>135</sup>, así como un sector de la doctrina<sup>136</sup>, han entendido que la responsabilidad sería efectivamente ilimitada respecto de los perjuicios patrimoniales provocados por el incumplimiento o el cumplimiento defectuoso de las instrucciones impartidas al transportista. En cambio, los daños que el incumplimiento de las instrucciones causó directamente a las mercancías o los provocados por el retraso derivado de la falta de cumplimiento de las instrucciones se someterían al régimen general en materia de responsabilidad por daños o retraso (Capítulo IV del CMR), por lo que les sería aplicable la norma que autoriza a limitar la cuantía de la deuda a resarcir<sup>137</sup>.

Los daños se deben resarcir a “quien tenga derecho a reclamar por pérdida o daño”, es decir, a quien fuese titular del derecho a la entrega cuando se produjo el incumplimiento de las instrucciones<sup>138</sup>. Esta persona no necesariamente tiene que coincidir con la persona que impartió

---

<sup>134</sup> KOLLER (2004, Art. 12 CMR, Rdn. 9), GLÖCKNER (1991, Art. 12 Rdn. 12), HELM (1988, p. 554), BASEDOW (1997, Art. 12 Rdn. 36), PUTZEYS (1981, p. 172), CLARKE (2003, p. 77), HILL, MESSENT Y GLASS (2000, p. 92). En cambio, SÁNCHEZ GAMBORINO (1996, p. 130) mantiene, de forma aislada, que aquí se aplica la limitación de responsabilidad del artículo 23 CMR prevista para la pérdida total de la mercancía.

<sup>135</sup> BGH 27.1.82 *TranspR* 1982, 105.

<sup>136</sup> HERBER Y PIPER (1996, Art. 12 Rdn. 40); PESCE (1984, p. 169); MACCARONE (1987, p. 75); como indicamos, SÁNCHEZ GAMBORINO (1996, p. 130) considera aplicable la limitación de responsabilidad del artículo 23 CMR a todos los supuestos de responsabilidad del porteador. KOLLER (2004, Art. 12 Rdn. 9) indica que una opinión bastante generalizada considera que el incumplimiento de las instrucciones está sometida a un régimen muy riguroso; pero ello no entraña ninguna contradicción valorativa con el régimen general que permite al porteador limitar su responsabilidad, ya que la responsabilidad agravada del artículo 12.7 CMR sólo entra en juego si se produjo un incumplimiento de instrucciones impartidas regularmente, por lo que puede entenderse que la infracción por el porteador de sus obligaciones resulta especialmente grave (BASEDOW, 1997, Art. 12 Rdn. 33).

<sup>137</sup> KOLLER (2004, § 418 Rdn. 30) y Art. 12 CMR Rdn. 9; JUAN Y MATEU (2005, p. 82).

<sup>138</sup> HERBER Y PIPER (1996, Art. 12 Rdn. 40) y HELM (1988, pp. 552 y ss.). En BGH 27.1.82 *TranspR* 1982, p. 105, los bultos que debían transportarse desde Alemania a Bélgica llegaron al almacén de depósito del porteador recibéndose, en ese momento, instrucciones del remitente para que se conservasen allí y no fueran entregados al destinatario. No obstante, los bultos fueron trasladados y entregados al destinatario originario que, en el contrato

las instrucciones incumplidas. Así, cuando el remitente diera instrucciones en la forma prescrita para que no se entregaran las mercancías al destinatario original sino a un tercero. Mientras tanto, confiando en la correspondiente indicación de la carta de porte, el nuevo destinatario pudo pagar el precio de aquellas. Si el transportista ignora las nuevas instrucciones y entrega las mercancías al primer destinatario, tendría que indemnizar al nuevo destinatario (*ex arts. 12.2 y 13.1 CMR*)<sup>139</sup>.

La persona a la que se reconoce la legitimación activa para el ejercicio del derecho de disposición soporta la carga de la prueba de los requisitos o presupuestos formales y de contenido que deben concurrir para el ejercicio del derecho de disposición, así como la de los daños que hubiera sufrido y la de la relación de causalidad entre el incumplimiento de las instrucciones y los referidos daños. Frente a ello, como ya se indicó, el transportista tan sólo tendrá que demostrar los hechos impositivos que le permiten negarse a cumplir las instrucciones<sup>140</sup>.

La responsabilidad por incumplir las instrucciones del porteador opera incluso cuando éste no las conociera, si la ignorancia le fuera imputable a él<sup>141</sup>. No obstante, el transportista no responde si no estaba obligado a cumplir las nuevas instrucciones que modifican el contrato inicial porque no concurrían los requisitos de legitimación o titularidad del derecho, de regularidad formal (presentación de la carta de porte en la que se hayan insertado las instrucciones), porque se alega que el cumplimiento de las instrucciones le resultaba imposible o le causaría serias dificultades para la explotación normal de la empresa o cuando no se le hubieran realizado los anticipos que exigió para compensar los gastos y daños que fueran a causársele.

## **7.2. Responsabilidad del porteador por ejecutar las instrucciones sin rescatar el primer ejemplar de la carta de porte**

El segundo inciso del artículo 12.7 CMR prevé que el transportista “responderá por el cumplimiento de las instrucciones sin haber exigido la presentación del primer ejemplar de la carta de porte” (es decir, habiendo infringido lo que exige el artículo 12.5.a)<sup>142</sup>. El transportista soporta la carga de verificar la regularidad del ejercicio del derecho de disposición.

Esta previsión es la lógica consecuencia de que la exigencia de que se presente la carta de porte para impartir las nuevas instrucciones se establece, en primer lugar, para proteger al cargador o remitente, quien puede reclamar del transportista que hubiera seguido las instrucciones impartidas de un tercero mientras aún se encontraba en poder del primer ejemplar de la carta de porte. Pero, sobre todo, tutela al destinatario que se encontrase en poder del primer ejemplar de

---

de compraventa concluido con el remitente, no había satisfecho aún el precio. Ante la reclamación interpuesta por el remitente, éste obtuvo del porteador el precio total de las mercancías (CLARKE, 2003, p. 77).

<sup>139</sup> BASEDOW (1997, Art. 12 Rdn. 34). En el Derecho alemán, KOLLER (2004, § 418 Rdn. 32) atribuye la legitimación al que imparte las instrucciones

<sup>140</sup> KOLLER (2004, Art. 12 CMR Rdn. 9).

<sup>141</sup> HERBER Y PIPER (1996, Art. 12 Rdn. 41).

<sup>142</sup> En *Cass.* Francia 29.10.85 (*BT* 1986, 165) el porteador que obedeció las instrucciones del destinatario de realizar la entrega a otra persona sin exigirle la carta de porte, tuvo que responder frente al comisionista de transporte hasta la extensión de la responsabilidad que este tuvo que soportar frente al remitente por pérdida de mercado (CLARKE, 2003, p. 77).

la carta de porte frente al riesgo de que el transportista ejecutase las instrucciones que le diera el remitente. En fin, también el tercero a quien se le hubiera entregado el primer ejemplar de la carta de porte está legitimado para reclamar del porteador, pues a él igualmente se le protege frente al riesgo de un ejercicio del derecho de disposición que pudiera causarle un perjuicio. Esto es lo que puede suceder con el banco que hubiera concedido un crédito a cualquiera de las partes del contrato de transporte garantizado con el derecho a la entrega de las mercancías y, como medida de aseguramiento de su posición, se le hubiese entregado el primer ejemplar de la carta a cuya presentación debía condicionar el transportista el cumplimiento de las nuevas instrucciones<sup>143</sup>. En definitiva, esta previsión protege a quienes confiaban en el efecto paralizador del primer ejemplar de la carta de porte respecto del derecho de disposición del remitente, al reconocérseles el derecho al resarcimiento de los daños y perjuicios causados por un porteador que no verificó el ejercicio regular del derecho.

Aunque el supuesto no se mencione expresamente, el porteador también responderá cuando cumplió las instrucciones sin exigir que éstas constasen en la carta de porte<sup>144</sup>. En efecto, el transportista está exonerado de su responsabilidad si demuestra que los daños fueron causados por una orden del titular del derecho (art. 17.2 CMR); pero siempre que pruebe que verificó la regularidad formal en el ejercicio del derecho. Es decir, que se le presentó la carta de porte cuando recibió las instrucciones y que éstas se incluyeron en la misma. Es cierto que él es el principal interesado en exigir que, en la carta de porte, se hagan constar las instrucciones recibidas. Por ello podría pensarse que el requisito de la anotación de las instrucciones en la carta de porte opera sólo a su favor y, consiguientemente, que puede renunciar a él. Pero también cabe imaginar una situación en la que la falta de mención de las nuevas instrucciones en la carta de porte causara daños a alguien diferente del transportista, en cuyo caso éste debe resarcirle los daños y perjuicios derivados de la ejecución de las instrucciones sin verificar su anotación en la carta de porte.

## 8. Bibliografía

Jesús ALFARO ÁGUILA-REAL (1991), *Las condiciones generales de la contratación*, Madrid, IFAES.

Ricardo ALONSO SOTO (2001), en URÍA-MENÉNDEZ, *Curso de Derecho Mercantil*, II, Madrid.

Michel ALTER (1996), *Droit des transports terrestres, aériens et maritimes internes et internationaux*, 3 ed., París.

---

<sup>143</sup> KOLLER (2004, Art. 12 CMR Rdn. 10), BASEDOW (1997, Art. 12 Rdn. 37) y HERBER Y PIPER (1996, Art. 12 Rdn. 43). Obviamente, cuando el que ejerció el derecho de disposición era el legitimado por la posesión de la carta de porte, no tendrá derecho a que se le resarzan los daños provocados porque se hayan cumplido las instrucciones sin la presentación del documento; otra conclusión sería contraria a la buena fe (HERBER Y PIPER, 1996, Art. 12 Rdn. 44; KOLLER, 2004, Art. 12 CMR Rdn. 10 y HILL, MESSENT Y GLASS, 2000, p. 92).

<sup>144</sup> TEMME (1995, Art. 12 Rdn. 60), BASEDOW (1997, Art. 12 Rdn. 37) y KOLLER (2004, Art. 12 Rdn. 10); en contra, HERBER Y PIPER (1996, Art. 12 Rdn. 40 y 46), pues tal exigencia sólo opera a favor del transportista, por lo que su incumplimiento no provoca ninguna responsabilidad a su cargo.



Javier ARIAS VARONA (2001), *El derecho de separación en la quiebra*, Pamplona, Aranzadi.

Alberto ASQUINI (1925), *Del contratto di trasporto: anche con riguardo alle Condizioni ferroviarie 1922 e alla Convenzione di Berna*, Torino, Unione tipografico-editrice torinese.

Jürgen BASEDOW (1987), *Der Transportvertrag*, Tübingen: J.C.B. Mohr (Paul Siebeck).

-- (1997), *Münch-HGB Komm Transportrecht CMR*, München.

Manuel BROSETA PONT y Fernando MARTÍNEZ SANZ (2005), *Manual de Derecho mercantil*, II, Madrid.

Oreste CAGNASSO y Gastone COTTINO (2000), *Contratti commerciale*, en COTTINO dir., *Trattato di diritto commerciale*, Padova.

Alfonso-Luis CALVO CARAVACA (1998), en Luís Díez-PICAZO, *La compraventa internacional de mercadería Comentario de la Convención de Viena*, Madrid, Civitas.

Malcolm CLARKE (2003), *International Carriage of Goods by Road: CMR*, 4ª ed., London.

Federico DE CASTRO Y BRAVO (1991), *Derecho civil de España*, Madrid, Civitas.

Alberto DÍAZ MORENO (2005), en JIMÉNEZ SÁNCHEZ dir., *Derecho Mercantil II*, 10ª ed., Madrid.

Luís Díez-PICAZO Y PONCE DE LEÓN y Antonio GULLÓN (2001), *Sistema de Derecho civil*, I, 10ª ed., Madrid.

Luís Díez-PICAZO Y PONCE DE LEÓN (1983), *Fundamentos de Derecho civil patrimonial*, I, 2ª ed., Madrid, Civitas.

-- (1991), *Comentario del código civil*, II, Madrid, Ministerio de Justicia.

Alberto EMPARANZA SOBERANO (2000), "Un intento desencaminado de reformar el régimen jurídico del transporte por carretera: la Orden de 25 de abril de 1997", *Derecho de los Negocios*, pp. 1 y ss.

Werner FLUME (1992), *El negocio jurídico*, trad. española de la 4ª ed. alemana, Madrid.

José Luis GABALDÓN GARCÍA y José María RUIZ SOROA (2002), *Manual de Derecho de la navegación marítima*, 2ª ed., Madrid-Barcelona, Marcial Pons.

José María GARRIDO GARCÍA (1995), *Las instrucciones en el contrato de comisión*, Madrid, Civitas.

Joaquín GARRIGUES (1983), *Curso de Derecho mercantil*, II, 8ª ed., a cargo de F. SÁNCHEZ CALERO, Madrid.

Florian GEHRKE (2005), *Das elektronische Transportdokument Frachtbriefe und Konnossement in elektronischer Form im deutschen und internationalen Recht*, Münster.

David A. GLASS y Chris CASHMORE (1989), *Introduction to the Law of Carriage of Goods*, London, Sweet & Maxwell, Huybrechts.

Herbert GLÖCKNER (1991), *Leitfaden zur CMR*, 7 überarb. Aufl., Berlin, Erich Schmidt.

José M<sup>a</sup> GONDRA ROMERO (1992), *Derecho mercantil I, Introducción*, Madrid, Servicio de Publicaciones UCM.

-- (1984), "El 'time-charter' en el sistema de los contratos de utilización del buque", *Dir. Mar.*

Kurt GRÖNFORS (1975), "Verfügungsrechte und Kreditsicherung im Luftgütertransport ohne Dokument", *Fest. Ehren v. Alex Meyer*, Köln-Berlin-Bonn-München, p. 105.

-- (1982), *Cargo Key Receipt and Transport Document Replacement*, Gothenburg, Akademiförlaget .

Klaus HEDER (1975), *Die Haftung des Frachtführers nach dem Übereinkommen über den Beförderungsvertrag im internationalen Strassengüterverkehr (CMR)*, Hamburg.

Konrad HELLWIG (1899), *Die Verträge auf Leistung an Dritte*, Leipzig (reimpr. Aalen 1980).

Johann G. HELM (2001), *Frachtrecht*, 2ª ed. II, Berlin-New York.

-- (1979), *Frachtrecht, Güterbeförderung auf der Strasse*, Berlin-New York, Walter de Gruyter.

-- (1988), "Probleme der CMR: Geltungsbereich -ergänzendes Recht -Frachtbrief-Weisungsbefugnis -aufeinanderfolgenden Frachtführer", *VersR.*

Rolf HERBER y Henning PIPER (1996), *CMR Internationales Strassentransportrecht*, München, Beck.

D. J. HILL, A. D. MESSENT y David A. GLASS (2000), *CMR, Contracts for the international carriage of goods by road*, 3<sup>rd</sup>. ed., Lloyd's of London Press.

Rainer HORNING (2004), en SCHLECHTRIEM/SCHWENZER, *Kommentar zum Einheitlichen UN-Kaufrecht (CISG)*, München, CISG.

Mario IANNUZZI (1970), *Del Trasporto*, en SCIALOJA-BRANCA, *Comentario codice civile*, 2ª ed., pp. 118 y ss.

-- (1965), "Il .c.d. recesso del caricature in corso di viaggio e il diritto di contrordine nel trasporto marittimo e aereo", *Riv. Dir. Comm.*, pp. 280 y ss.

Louis JOSSERAND (1910), *Les transports*, Paris, Rousseau.

Fernando JUAN Y MATEU (2005), *Los impedimentos para la entrega en el transporte de mercancías por carretera*, Granada, Comares.

-- (2001), *La extinción de los contratos bancarios de apertura de crédito*, Granada, Comares.

Michele KLEIN (1997), *El desistimiento unilateral del contrato*, Madrid, Civitas.

Ingo KOLLER (2004), *Transportrecht*, 5. Aufl., München.

-- (1994), "Rechtsnatur und Rechtswirkungen frachtrechtliche Sperrpapiere", *TranspR*, p. 181.

Emilio LANGLE Y RUBIO (1959), *Manual de Derecho mercantil*, III, Barcelona, Bosch.

Karl LARENZ y Manfred WOLF (1997), *Allgemeiner Teil des bürgerlichen Rechts*, 8. Aufl. Manchen.

Carlos LLORENTE GÓMEZ DE SEGURA (1999), "La nueva regulación del contrato de transporte en Alemania", *RDM*, pp. 1601 y ss.

-- (1997) "El contrato de transporte", en CALVO CARAVACA Y FERNÁNDEZ DE LA GÁNDARA, *Contratos internacionales*, Madrid, Tecnos.

LOEWE (1976), "Note explicative sur la convention au contrat de transport international de marchandises par route (CMR) du 19 mai 1956", *ETL*.

Salvatore MACCARONE (1987), "The Right of Disposal under the CMR Convention (art. 12, 13)", en Theunis ed., *International Carriage of Goods by Road (CMR)*, London-New York-Hamburg-Hong Kong.

José Manuel MARTÍN BERNAL (1985), *La estipulación a favor de tercero*, Madrid, Montecorvo.

Aurora MARTÍNEZ FLÓREZ (2005), en ROJO-BELTRÁN, *Comentario de la Ley Concursal*, I, Madrid.

Fernando MARTÍNEZ SANZ (1997), "La reforma del Derecho del transporte en Alemania", *RDM*, pp. 1267 y ss.

Aurelio MENÉNDEZ MENÉNDEZ et alii (2002), *Comentario a la Ley sobre Condiciones Generales de la contratación*, Madrid, Civitas.

Juan Antonio MILLÁN JALDÓN (1997), "El operador logístico del transporte OLT", *Revista de Estudios cooperativos*, nº 64, pp. 41 y ss.

Mari-Carmen NICKEL-LANZ (1976), *La Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route*, Hambourg, Offsetdruck Heym & Schierharn.

Juan Ignacio PEINADO GRACIA (1996), *El contrato de comisión: cooperación y conflicto*, Madrid, Civitas.

Angelo PESCE (1984), *Il contratto di trasporto internazionale di merci su strada*, Milano, Padova CEDAM.

Jacques PUTZEYS (1981), *Le contrat de transport routier des marchandises*, Bruxelles, Bruylant.

Andrés RECALDE CASTELLS (1992), *El conocimiento de embarque y otros documentos del transporte. Función representativa*, Madrid, Civitas.

-- "Los contratos de utilización del buque", en EMPARANZA/MARTÍN OSANTE, *El Anteproyecto de Ley General de la Navegación Marítima* (en prensa).

Viktor REHSTEINER (1929), *Das Verfügungsrecht des Absenders und des Empfängers im Frachtvertrag nach schweizerischen Recht*, Diss. Recht Bern.

René RODIÈRE (1977), *Droit des transports terrestres et aériens*, 2 ed., Paris, Dalloz.

René RODIERE y Barthélémy MERCADAL (1990), *Droit des transports terrestres et aériens*, 5ª ed., Paris.

Joaquín RODRÍGUEZ Y RODRÍGUEZ (1951), *La separación de bienes en la quiebra*, México, Porrúa.

Pablo SALVADOR CODERCH (1991), en *Comentario al Código Civil*, Madrid, Ministerio de Justicia.

Aníbal SÁNCHEZ ANDRÉS (1973), *El derecho de suscripción preferente del accionista*, Madrid, Civitas.

-- (1975), *Voz "Transporte"*, *Derecho mercantil*, EJB, Madrid.

Fernando SÁNCHEZ CALERO (2005), *Instituciones de Derecho mercantil*, II, 28ª ed., Madrid, Aranzadi.

Francisco José SÁNCHEZ GAMBORINO (1996), *El contrato de transporte internacional CMR*, Madrid.

Piero SCHLESINGER (1992), "Poteri unilaterali di modificazione (*ius variandi*) del rapporto contrattuale", *Il contratto. Silloge in onore di Giorgio Oppo*, I, Milano.

Gabriele SILINGARDI (1994), *La disciplina uniforme del contratto di trasporto di cose su strada*, Torino

-- (1980), *Contratto di trasporto e diritti del destinatario*, Milano, Giuffrè, cop.

Karl-Heinz THUME (1995), *Kommentar zur CMR*, Heidelberg.

Leopoldo TULLIO (1997), "I contratti di utilizzazione della nave e dell'aeromobile come categoria generale", *Studi per Romanelli*, Milano.

VV.AA. (1991), *Comentario del Código Civil*, Madrid, Ministerio de Justicia.

Hans WÜSTENDÖRFER (1950), *Neuzeitliches Seehandelsrecht*, 2. Aufl., Tübingen, Mohr.