

# LA PRUEBA DEL DOLO O CULPA EQUIVALENTE DEL PORTEADOR EN LOS CASOS DE MERCANCÍAS ROBADAS O EXTRAVIADAS\*

Fernando Juan y Mateu

Profesor Titular de Derecho Mercantil  
Instituto de Derecho del Transporte (IDT)  
Universitat Jaume I de Castellón

## RESUMEN

*La mayoría de regulaciones del transporte prevén que el porteador pierda el beneficio de limitación cuantitativa de responsabilidad cuando los daños a la mercancía resulten de una actuación dolosa o con un grado de culpa equivalente. Sin embargo, para el demandante puede resultar muy difícil o prácticamente imposible probar que existió dicho comportamiento, sobre todo cuando las mercancías se han extraviado o han sido robadas. Con el fin de aligerar la carga de la prueba, los tribunales pueden llegar a admitir que ha existido dolo o culpa equivalente basándose en determinados indicios verosímiles. El presente artículo se dedica precisamente a analizar los indicios que reciben más atención por la jurisprudencia española, como la falta de explicaciones sobre la desaparición de la carga, la existencia de defectos estructurales en la empresa del porteador, o la falta de cooperación procesal, entre otros.*

**Palabras clave:** responsabilidad del porteador, pérdida del beneficio de limitación de responsabilidad, actuación temeraria y consciente, carga de la prueba.

**SUMARIO:** I. INTRODUCCIÓN.—II. LA REGLA SOBRE LA CARGA DE LA PRUEBA.—III. LA FLEXIBILIZACIÓN DE LA REGLA POR LOS TRIBUNALES: 1. Fundamento. 2. Presupuestos: 2.1. La dificultad probatoria del demandante. 2.2. La facilidad probatoria del demandado. 2.3. Los indicios verosímiles de dolo o culpa equivalente. 3. Consecuencias: 3.1. La tesis alemana de la «carga de esclarecimiento procesal». 3.2. La inversión de la carga de la prueba en la jurisprudencia española.—IV. CONCLUSIONES.—V. BIBLIOGRAFÍA.

---

\* Fecha de recepción del trabajo: 21/09/2015. Fecha de aceptación del trabajo: 24/11/2015.

El presente trabajo se ha realizado en el marco del proyecto de investigación coordinado «La eficiencia del transporte como objetivo de la actuación de los poderes públicos: competencia, liberalización y responsabilidad» (Ref. DER2012-37543-C03-01), financiado por el Ministerio de Economía y Competitividad (investigadora responsable: M.<sup>a</sup> V. PETIT LAVALL).

## The proof of the carrier's wilful misconduct in the case of lost cargo

### **ABSTRACT**

*According to most transport regulations, the carrier is deprived of the right to limit the amount of his liability if damage to the cargo results from intention or an equivalent degree of fault. However, the burden of proof placed on the claimant can be nearly a «probatio diabolica», especially when the cargo gets lost. In order to ease this heavy burden, courts usually accept that circumstantial evidence may be sufficient for a finding of willful misconduct. This paper focuses on some of the circumstances which are more frequently considered in Spanish case law, such as the lack of explanation, the carrier's inadequate organizational structure or the failure to comply with the procedural cooperation duty, among others.*

**Keywords:** carrier's liability, loss of the right to limited liability, willful misconduct, burden of proof.

**SUMMARY:** I. INTRODUCTION.—II. THE RULE OF THE BURDEN OF PROOF.—III. THE EASING OF THE RULE IN CASE LAW: 1. Justification. 2. Conditions: 2.1. The plaintiff's difficulty of proof. 2.2. The defendant's facility of proof. 2.3. The credible evidence of willful misconduct. 3. Consequences: 3.1. The german thesis of the «burden of procedural explanation». 3.2. The reversal of the burden of proof in Spanish case law.—IV. CONCLUSIONS.—V. BIBLIOGRAPHY.