

El contrato de seguro en el transporte de mercancías

Noemí Ferré Manchón
Abogada

SUMARIO

- I. EL CONTRATO DE SEGURO Y LOS RIESGOS DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS TERRESTRE Y MARÍTIMO
- II. LOS INCOTERMS 2020 Y EL SEGURO EN CONDICIONES CIF Y CIP
- III. LA RESPONSABILIDAD CIVIL EN EL TRANSPORTE
- IV. EL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS PELIGROSAS Y EL SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL MEDIOAMBIENTAL
- V. CONCLUSIONES
- VI. BIBLIOGRAFÍA

I. EL CONTRATO DE SEGURO Y LOS RIESGOS DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS EN TRANSPORTE TERRESTRE Y MARÍTIMO

En el ámbito del transporte son posibles dos modalidades de seguros, en función del objeto asegurado. Es muy importante hacer esta distinción ya que en la práctica existe mucha confusión entre ambas.

1.- Seguros contra daños materiales: Cubren el interés del propietario, cargador o destinatario de las mercancías, frente al riesgo derivado de la pérdida o deterioro que puedan sufrir durante el proceso de transporte.

De entre ellos, cabe destacar los dos tipos de seguro objeto de este artículo:

a) SEGURO DE TRANSPORTE TERRESTRE:

El art. 54 LCS establece que: *“El asegurador se obliga, dentro de los límites establecidos por la Ley y en el contrato, a indemnizar los daños materiales que puedan sufrir con ocasión o consecuencia del transporte las mercancías porteadas (seguro de mercancías), el medio utilizado u otros objetos asegurados”*.

Por tanto, el objeto asegurado pueden ser todas aquellas mercancías (también denominadas en transporte como *“bultos”* y que pueden ser objetos, cosas, animales o semovientes, bienes estáticos o fijos, bienes movibles, tangibles, materiales, consumibles o no, alimentos frescos o perecederos) que el cargador pone a disposición del transportista para que puedan ser trasladadas de un lugar a otro (origen/destino) y que puedan ser susceptibles de sufrir daños materiales con ocasión o consecuencia de este transporte.

La Audiencia Provincial de Burgos en su Sentencia nº1004/2010, de 09 de julio de 2010 (ECLI:ES:APBU:2010:1004) define, en principio, como *bienes asegurados* en un Seguro de Transporte Terrestre, *“como aquellos objetos o cosas transportadas que el cargador pone a disposición del transportista para su traslado de un lugar a otro, a cambio de un precio determinado o porte, de modo que el concepto de mercancía transportada no equivale ni se identifica con el de mercadería (cualquier cosa mueble vendible, u objeto de trato o venta), aunque sea próximo sino de todo aquello que teniendo un valor económico es susceptible de ser transportado. Incluso los contenedores, desde el criterio de la parte apelante pueden ser, en sí mismos, mercancías susceptibles de ser transportadas, como*

tales y único objeto de transporte”. Así mismo, son objeto de cobertura el vehículo o el medio de transporte utilizado, así como otros objetos asegurados.

La cobertura del seguro (art. 59 LCS) comprenderá el depósito transitorio de las mercancías y la inmovilización del vehículo o su cambio durante el viaje cuando se deban a incidencias propias del transporte asegurado y no hayan sido causadas por alguno de los acontecimientos excluidos del seguro; la póliza podrá establecer un plazo máximo de reanudación del transporte.

En consecuencia, el seguro de transporte terrestre de mercancías es un seguro de daños y, por tanto, no quedan cubiertos por dicho seguro ni la responsabilidad civil, ni los daños personales, ni los perjuicios o lucro cesante que deberán ser objeto de seguro diferente.

Pese a que los seguros de transporte de mercancías parten del principio de universalidad del riesgo, como se desprende del art. 54 de la LCS, antes mencionado, cubriendo todos los riesgos inherentes a dicha actividad, sin ninguna otra precisión y con independencia de la naturaleza del siniestro acaecido, salvo aquellos expresamente excluidos (art. 57.2 de la LCS - *el asegurador no responderá por el daño debido a la naturaleza intrínseca o vicios propios de las mercancías transportadas*) o delimitados temporalmente (art.58 de la LCS- *la cobertura del seguro comienza desde que se entregan las mercancías al porteador para su transporte en el punto de partida del viaje asegurado y terminará cuando se entreguen al destinatario en el punto de destino siempre que la entrega se realice dentro del plazo previsto en la póliza*) y espacialmente (art.107.1.a) de la LCS- *realización del transporte dentro de territorio nacional*); en la práctica, este principio entra en jaque.

El mercado asegurador, a lo largo de los años y a tenor de la alta siniestralidad en el sector del transporte, ha ido incorporando en los condicionados de las pólizas, que comercializa como seguros *“a todo riesgo”*, cláusulas que excluyen, amplían o matizan las coberturas de la póliza (como son, por citar algunas de las más controvertidas y objeto de Jurisprudencia: las cláusulas de robo/estacionamiento/vigilancia; carga y descarga; mala estiba, entre otras).

Para analizar el alcance y los efectos de las cláusulas incorporadas al contrato de seguro, es preciso distinguir, según lo estipulado en el art.3 de la LCS, si estamos ante una cláusula delimita-



dora de la cobertura o una cláusula limitativa de los derechos del asegurado que deberá ser destacada de modo especial y específicamente aceptada por escrito; tema que ha sido muy controvertido y objeto de numerosas sentencias y artículos doctrinales.

Si bien, es cierto que desde un punto de vista teórico, la distinción entre cláusulas de delimitación de cobertura y cláusulas limitativas es aparentemente sencilla pues podemos definir a las primeras como aquellas que concretan el objeto del contrato y fijan los riesgos, que en caso de producirse, hacen surgir al asegurado el derecho a la prestación por constituir el objeto de seguro y, a las segundas, como aquellas que restringen, condicionan o modifican el derecho del asegurado a la indemnización o a la prestación garantizada en el contrato, una vez que se ha producido el riesgo objeto de seguro; en la práctica es evidente que existe una gran dificultad para diferenciar ambas cláusulas pues las fronteras entre ambas no son claras e incluso hay supuestos en que las cláusulas que delimitan sorprendentemente el riesgo se asimilan a las limitativas de los derechos de los asegurados.

Brevemente, expondremos cuál ha sido la evolución jurisprudencial del Tribunal Supremo respecto a este tipo de cláusulas y, especialmente, en el ámbito del seguro del transporte de mercancías por carretera, escogiendo para tal fin la Sentencia de la Sala 1ª del Tribunal Supremo nº3415/2020, de 22 de octubre de 2020 (ECLI:ES:TS:2020:3415), Ponente: Pedro José Vela Torres, que recoge la doctrina de la Sala al respecto¹.

En esta sentencia, se plantea nuevamente una controversia generada por una cláusula muy parecida a las ya analizadas con anterioridad por la Sala 1ª del Tribunal Supremo en las sentencias siguientes:

-STS nº 1662/2016, de 22 de abril de 2016, Ponente: Pedro José Vela Torres (ECLI:ES:TS:2016:1662) analizaba si las operaciones de carga y descarga se incluían dentro

¹ López García de la Serrana, Javier, "Seguro de transporte terrestre de mercancías. Se considera cláusula limitativa aquella que establece las condiciones necesarias para evitar la sustracción de la carga", Sentencia del Tribunal Supremo de 22 de octubre de 2020. Ponente: Pedro José Vela Torres. Revista de Responsabilidad Civil y Seguro. Año 56 nº11. Diciembre 2020. Págs. 46 a 52.



de la actividad de transporte y si la exclusión de cobertura de los daños ocasionados en tales operaciones era una cláusula delimitadora del riesgo o una cláusula limitativa de los derechos de la asegurada. En este caso, en primer lugar, se consideró que las operaciones de carga y descarga, sin ser transporte propiamente dicho, se enmarcan en él, facilitando y procurando su realización por lo que pueden considerarse como actividades conexas o complementarias adecuadas a la ejecución del transporte y, en segundo lugar, se calificó la cláusula controvertida como limitativa de los derechos del asegurado pues la exclusión de la cobertura de seguro de transporte a los daños producidos a la mercancía transportada en la descarga no era algo que pudiera esperarse o considerarse usual o normalmente derivado de aquellas cláusulas particulares o especiales, verdaderamente conocidas por la asegurada. Y menos cuando en aquellas quedaba suficientemente claro el objeto del seguro, las garantías y el compromiso asumido por la compañía en el plano indemnizatorio para el caso de ocurrir el evento cuyo riesgo era objeto de cobertura.

-STS nº3800/2017, de 07 de noviembre de 2017 (ECLI:ES:TS: 2017:3800), Ponente: Francisco Javier Orduña Moreno, que analizaba una

cláusula de robo por el que se garantizaban las pérdidas causadas por robo o tentativa de robo, pero que seguidamente establecía que no serían a cargo del asegurador las reclamaciones de robo cuando el medio de transporte, contenedor o carga fuesen estacionados sin la 'debida vigilancia'. En esta sentencia, se consideró que las cláusulas que desarrollaban el concepto de "debida vigilancia" limitaban y modificaban los derechos del asegurado.

Volviendo a la STS nº3415/2020, de 22 de octubre de 2020, la cláusula controvertida en el contrato de seguro de transportes de mercancía tenía el siguiente redactado: "*B.1. Robo cuando el vehículo porteador y/o su carga hayan sido dejados sin la debida vigilancia. A los efectos anteriores, por «debida vigilancia» se entenderá: 1. En cuanto al vehículo en sí mismo, que se encuentre completamente cerrado y en funcionamiento y uso todos los dispositivos de cierre, alarma y bloqueo de que disponga. 2. En cuanto a su situación, que se no encuentre en calles o zonas solitarias o mal iluminadas. Adicionalmente y desde las 20.00 horas hasta las 8.00 horas, el vehículo deberá permanecer en un estacionamiento vigilado, garaje o edificio completamente cerrado o recinto de construcción sólida y cerrada con llave; en caso de imposibilidad pro-*

bada de cumplimiento de lo anterior, el asegurado deberá tomar todas las medidas a su alcance para evitar el riesgo de robo estacionando el vehículo junto a otros camiones en zonas ampliamente iluminadas y colindantes con establecimientos abiertos las 24 horas del día, debiendo el conductor, además y en todo caso, pernoctar en el interior del vehículo. No se considerará que el vehículo cuenta con la debida vigilancia cuando el mismo permanezca estacionado en polígonos industriales o proximidades de almacenes de entrega de 20.00 a 8.00 de lunes a sábados o a cualquier hora del día durante domingos y festivos”.

En primera y segunda instancia, se desestimó la demanda del asegurado por entenderse que la cláusula en cuestión no era limitativa, sino delimitadora del riesgo, a los efectos del art. 3 de la LCS. El recurrente, sin embargo, adujo que la cláusula que establece las condiciones en que debía encontrarse el camión para evitar sustracciones de la carga tiene la condición de limitativa y no de meramente delimitadora del riesgo. En particular, que el seguro de transporte se caracteriza por el principio de universalidad del riesgo, como se desprende del art. 54 de la Ley de Contrato de Seguro, que configura como riesgo asegurado los daños que puedan sufrirse «con ocasión o consecuencia del transporte», sin ninguna otra precisión y con independencia de la específica naturaleza del siniestro acaecido. Por tanto, la cláusula únicamente puede ser limitativa de derechos y nunca delimitadora del riesgo.

Planteado de esta forma el recurso, la Sala pasa a analizar la distinción entre las cláusulas de delimitación de cobertura y las cláusulas limitativas en el contrato de seguro, haciendo mención a la Sentencia nº853/2006, de 11 de septiembre, que sienta una Doctrina, recogida posteriormente en otras muchas resoluciones de esta Sala (sentencias núms. 1051/2007, de 17 de octubre; y 598/2011, de 20 de julio), según la cual son estipulaciones delimitadoras del riesgo las que tienen por finalidad delimitar el objeto del contrato, de modo que concretan lo siguiente: a) qué riesgos constituyen dicho objeto; b) en qué cuantía; c) durante qué plazo, y d) en qué ámbito temporal. Se trata, pues —como advierte la Sala en la Sentencia núm. 273/2016, de 22 de abril—, de individualizar el riesgo y de establecer su base objetiva, de eliminar ambigüedades y de concretar la naturaleza del riesgo en coherencia con el objeto del contrato o con arreglo al uso establecido, siempre que no delimiten el riesgo de forma contradictoria con las condiciones particulares del contrato o de ma-

nera infrecuente o inusual (cláusulas sorprendentes).

La Jurisprudencia de esta Sala ha determinado, de forma práctica, el concepto de ‘cláusula limitativa’, referenciándolo al contenido natural del contrato, en relación con el alcance típico o usual que corresponde a su objeto, con arreglo a lo dispuesto en la ley o en la práctica aseguradora (sentencias 273/2016, de 22 de abril; 58/2019, de 29 de enero; 609/2019, de 14 de noviembre, y 421/2020, de 14 de julio).

Partiendo de la Doctrina anterior hay que acudir al art.54 de la Ley de Contrato de Seguro que establece lo siguiente: «*Por el seguro de transporte terrestre el asegurador se obliga dentro de los límites establecidos por la ley y en el contrato, a indemnizar los daños materiales que puedan sufrir con ocasión o consecuencia del transporte las mercancías porteadas, el medio utilizado u otros objetos asegurados*».

Más allá de disquisiciones teóricas sobre si este precepto —en relación con el art. 57 de la ley mencionada, que habla de «lo convenido en el contrato de seguro»— obedece al principio de universalidad de los riesgos o más bien a un principio de pluralidad, lo importante es que el seguro de transportes terrestres cubre los daños producidos en las mercancías con ocasión o consecuencia del transporte.

Las menciones que se hacen de la ley o del contrato no significan que las cláusulas de definición del riesgo sean per se delimitadoras, puesto que solamente recogen un presupuesto que ya figura en el art. 1 de la Ley de Contrato de Seguro y en otros muchos preceptos de la Ley: si no hay previsión legal o contractual, no puede haber cobertura.

En este punto, la Sentencia recuerda que el Tribunal ya se ha pronunciado sobre la calificación de cláusulas como la litigiosa, en relación con una estipulación muy parecida a la que ahora nos ocupa, en la Sentencia 590/2017, de 7 de noviembre, en la que se declara: «... *la cláusula objeto de la litis no puede ser calificada como una cláusula delimitadora del riesgo, dado que su contenido, interpretado de forma sistemática, no se ajusta a la naturaleza y función de esas cláusulas, esto es, no trata de individualizar el riesgo por robo de la mercancía y de establecer su base objetiva. Por el contrario, el criterio que incorpora, de un modo determinante [“estacionamiento en espacios o recintos, sin la debida vigilancia”], fuera de establecer o definir la base objetiva del riesgo, viene a limitar la cobertura*

inicialmente pactada con establecimiento de una reglamentación que se aparta del contenido natural del contrato celebrado, y de lo que puede considerarse usual o derivado de las cláusulas introductorias o particulares (entre otras, STS 273/2016, de 22 de abril)».

La propia regulación del contrato de seguro de transporte terrestre de mercancías establece una serie de exclusiones y delimitaciones materiales, temporales o espaciales: daño debido a la naturaleza intrínseca o vicios propios de las mercancías transportadas (art. 57.2 LCS); realización del viaje dentro del plazo (art. 58 LCS); realización del transporte dentro del territorio nacional (art. 107.1.a LCS). Estas delimitaciones legales, junto con el propósito intrínseco de esta modalidad de seguro de indemnizar los daños materiales que puedan sufrir las mercancías porteadas con ocasión o consecuencia del transporte, configuran su contenido natural, mientras que el resto de las limitaciones, que suelen ser transcripciones más o menos literales y extensas de formularios nacionales o internacionales (en este caso, según la propia póliza, de las Institute Cargo Clauses, del Instituto de Aseguradores de Londres), suponen la introducción de exclusiones que van más allá del contenido natural del contrato y, por tanto, son cláusulas limitativas, en el sentido y con los efectos previstos en el art. 3 de la Ley de Contrato de Seguro, tal y como la Sala ya afirmó en la antes citada Sentencia nº590/2017, de 7 de noviembre.

En consecuencia, la Sala concluye que una cláusula como la litigiosa que establecía una serie de condicionantes a la cobertura del riesgo (lugares y horarios de estacionamiento, recinto cerrado con llave, vigilancia, etc.) para el caso de robo de la mercancía, es una cláusula limitativa de los derechos del asegurado, y no meramente delimitadora.

Como declaró la Sentencia nº661/2019, de 12 de diciembre: «(...) cuando una determinada cobertura de un siniestro es objetiva y razonablemente esperada por el asegurado, por constituir prestación natural de la modalidad de seguro concertado, es preciso que la restricción preestablecida cuente con la garantía adicional de conocimiento que implica el régimen de las cláusulas limitativas, por lo que la eficacia contractual de las condiciones sorpresivas queda condicionada a las exigencias del artículo 3 de la Ley de Contrato de Seguro».

En base a todo lo expuesto, la Sala estima el primer motivo de casación y sin necesidad de examinar el segundo (que, por lo demás, resul-

taba inadmisibile, al no citar la norma sustantiva infringida), anula la sentencia recurrida y asume la instancia a fin de resolver el recurso de apelación, y como quiera que la cláusula en la que se amparó la aseguradora para denegar la indemnización no fue expresamente aceptada y firmada por el tomador/asegurado, es nula e inoponible al mismo, a tenor del art. 3 LCS.

En consecuencia, estima el recurso de apelación del demandante y con él, la demanda, a fin de condenar a la Compañía Aseguradora al pago del importe de la mercancía sustraída de conformidad con lo previsto en los arts. 1 y 54 LCS. Dicha indemnización devengará los intereses previstos en el art. 20 LCS.

Por tanto, esta doctrina del Tribunal Supremo recomienda una revisión pormenorizada de este tipo de pólizas de seguro de mercancías y de aquellas cláusulas que, aunque asentadas en el mercado, puedan interpretarse como limitativas de los derechos del asegurado bajo este criterio; siendo recomendable que las compañías aseguradoras destacaran de modo especial este tipo de cláusulas y fueran específicamente aceptadas por escrito por el asegurado; formalidades previstas en el art. 3 de la LCS que resultan esenciales para comprobar que el asegurado tuvo un exacto conocimiento del riesgo cubierto.

b) EL SEGURO MARÍTIMO DE MERCANCÍAS

El seguro marítimo es el seguro por antonomasia. Precisamente se considera que el *contrato de seguro* como tal se originó en la Europa mediterránea de la Edad media con la actividad del transporte marítimo y la necesidad de cubrir los posibles daños que afectaban tanto al buque como a la carga; dando así lugar a la frase de autor desconocido *“El seguro se bautizó con agua de mar”*, que recoge, en síntesis, toda su esencia.

El art. 406 de la LNM dispone que *“están sujetos a esta ley, los contratos de seguro que tienen por objeto indemnizar los daños producidos por los riesgos propios de la navegación marítima”*.

En definitiva, los seguros marítimos cubren los daños que se producen como consecuencia de la navegación; de los riesgos propios de la navegación. No se refiere exclusivamente al viaje del buque, sino que se extiende a las fases terrestre, anterior y posterior al mismo, que tengan una dependencia directa con la navegación.



La Ley de Navegación Marítima regula diferentes tipos seguros en el ámbito de la actividad marítima, pero en este artículo, sólo nos centraremos en el seguro marítimo de mercancías o conocido también como “*seguro de cargamento*” o “*seguro de facultades*”.

Este seguro se encuentra ampliamente regulado en los arts. 453 a 462 de la mencionada Ley y su finalidad es dar cobertura a los riesgos o peligros a los cuales se encuentra expuesto el objeto asegurado. Estos riesgos o peligros son muy variados, como muy diversas pueden ser las consecuencias de los mismos. A modo de ejemplo, podemos nombrar:

- Peligros propios o inherentes al medio de transporte (nafragio, colisión, incendio, varada, temporal, entre otros).
- Accidentes diversos (sobvenidos durante las operaciones de carga y/o descarga, falta de entrega, entre otros).
- Interferencias de actos del hombre (robo, saqueo, piratería, negligencias, entre otros).
- Riesgos específicos (herrumbre y oxidación, derrames, roturas, entre otros).
- Riesgos políticos y sociales (huelgas, motines, guerras, entre otros).

En consecuencia, al igual que ocurre en el seguro de transporte terrestre de mercancías, opera el principio de universalidad del riesgo.

Pese a que el seguro marítimo viene siendo regulado por la propia legislación de cada país, éste está fuertemente influenciado por las prácticas y regulaciones inglesas. Nuestra actual Ley de Navegación Marítima es una buena muestra. Ello se traduce en que, en el mercado asegurador español, las pólizas de seguro marítimo de mercancías que habitualmente se comercializan contienen condiciones españolas (condiciones generales) que se inspiran en los preceptos contenidos en la Ley del Contrato de Seguro.

Los riesgos que cubre son similares a los contemplados por las “Institute Cargo Clauses “C” y garantizan los riesgos que a continuación se mencionarán dependiendo de si las cargas están ubicadas bajo cubierta (en bodega) o sobre cubierta:

-Riesgos cubiertos cuando la carga está bajo cubierta: pérdida total, gastos de salvamento, contribución a la avería gruesa, avería particular por incendio, naufragio, varada o abordaje.

Riesgos cubiertos bajo cubierta cuando expresamente se declaren en póliza: pérdida total debida a pérdida del buque, contribución a

la avería gruesa, arrastre por olas y echazón deliberada.

Las principales exclusiones son: el apresamiento, el secuestro, el embargo, así como los perjuicios que precedan de contrabando o de incumplimiento de leyes, los riesgos procedentes de guerras, huelgas sabotajes, hurto, robo y falta de entrega total o parcial de bultos completos, pérdidas y gastos que resulten de faltas de peso, retraso en la expedición, fermentación, germinación, entre otros, derivados de la naturaleza o vicios propios de las cosas.

Y, dado que hoy en día ya no se diferencia entre *“mercancía sobre cubierta”* o *“bajo cubierta/bodega”* porque la mercancía suele viajar contenerizada en buques portacontenedores, estas condiciones generales se amplían y/o complementan con las condiciones inglesas denominadas *“Institute Cargo Clauses (I.C.C)”* que operarían como Condiciones Especiales y que no sólo cubrirían los daños debidos a cualquier accidente de la mar sino que también garantizarían otros riesgos hasta alcanzar una cobertura *“todo riesgo”* satisfaciendo con ello, las exigencias actuales del comercio internacional y las necesidades del cargador, asegurador o beneficiario del seguro.

En definitiva, si comparamos las condiciones inglesas con las condiciones españolas, las primeras son más simples y claras. Tienen una cobertura más amplia en garantías y tiempo puesto que la cobertura abarca desde el almacén del suministrador hasta el del comprador u otro designado al efecto en la póliza mientras que las condiciones españolas, tiene una cober-

tura más limitada ya que solo abarcan de muelle a muelle (aunque el art.454 de la LNM prevé que se pueda ampliar la cobertura con la cláusula de *“almacén a almacén”*). Resumiendo, en una sola frase, las condiciones inglesas son aquellas que integran un cuerpo normativo que define el riesgo cubierto por contraposición con los riesgos excluidos.

Como indica, la Sentencia de la Audiencia Provincial de Barcelona nº2/2015, de 9 de enero de 2015, (ECLI:ES: APB:2015:2), Ponente: Juan Francisco Garnica Martín, las Institute Cargo Clauses han desempeñado un papel muy relevante en el caso del seguro marítimo, como instrumento para lograr una pacífica y razonable unificación en las coberturas asegurativas que amparaban los riesgos que afectaban a las mercaderías transportadas por mar. Además, precisa, que el texto actualmente vigente de las mismas que entró en vigor en 2009 y, que fue consecuencia de un proceso de revisión del texto de las anteriores, intenta incorporar la experiencia derivada de la jurisprudencia emanada de la aplicación.

Las condiciones inglesas contienen diversas modalidades de cobertura según sea menor o mayor la amplitud de riesgos cubiertos según sea el nivel: “A”, “B” y “C”²:

- **Las Institute Cargo Clauses “A”-ICCA:** Se podrían denominar como un seguro a *“todo riesgo”*. Cubren todos los riesgos posibles menos los incluidos en las cláusulas de ex-

² Montori Díez, Agustín con la colaboración de Escribano, Carlos y Cuartero, José Manuel. *“Manual de Transporte Marítimo”*. Editorial.Ateia-Olt Barcelona. Págs. 46 a 51



cepciones. Algunos de los riesgos excluidos, a modo enunciativo, serían la conducta dolosa del asegurado, pérdidas, derrames, demoras, vicio propio o naturaleza intrínseca de la cosa, guerras, huelgas, terrorismos, operaciones de carga o descarga, entre otros, siempre que se exprese correctamente en la definición del objeto de cobertura.

- **Las Institute Cargo Clauses “B”-ICCB:** Ofrecen una cobertura intermedia. Los riesgos cubiertos que se contemplan: incendio o explosión, hundimiento, varada, embarrancada del buque porteador, vuelco o descarrilamiento del medio terrestre, abordaje, colisión, descarga de mercancías en puertos de arribada, terremoto, erupciones volcánicas y rayo, echazón y arrastre por las olas, mojadura, pérdida total de bultos en operaciones de carga o descarga, siempre que se exprese correctamente en la definición del objeto de cobertura.
- **Las Institute Cargo Clauses “C”- ICCB:** La cobertura que se garantiza es la más básica, equivalen a las Condiciones Generales de la póliza española extendiendo su entrega en el almacén del receptor o hasta un periodo de 60 días después de la descarga, lo primero que acontezca.

Los riesgos cubiertos son los mismos que para las Institute Cargo Clauses “B” excepto la entrada de agua en bodega del buque y los daños producidos a la mercancía durante las operaciones de carga y descarga. Al igual que en las ICCB, los riesgos excluidos son los mismos.

Atendiendo a la tipología de mercancías que se transporten, a la situación política y social del país de origen y/o destino y a las necesidades del cargador, asegurador o beneficiario del seguro, estos niveles de cobertura pueden complementarse con otras cláusulas que tam-

bién suelen incluirse en las pólizas españolas como son:

- Las Institute War Clauses (Cargo) para cobertura de riesgos de guerra y en donde el transporte terrestre no queda cubierto.
- Las Institute Strike Clauses (Cargo) para cobertura de riesgos de huelga y terrorismo.
- Las Institute Coal Clauses para transporte de carbón.
- Las Institute Frozen Meat Clauses para el transporte de carne congelada.
- Las Institute Frozen Food Clauses (A) para alimentos congelados excluyendo la carne congelada al tener sus propias coberturas con las condiciones anteriores.
- Las Institute FOSFA Trade Clauses para el transporte de aceites, semillas y grasas.
- Las Institute Bull Oil Clauses para el transporte de hidrocarburos a granel.

En los tres casos (A, B y C), se excluye el dolo del asegurado, pérdidas naturales de peso o volumen, embalaje y acondicionamiento inadecuados, desgaste, demora, insolvencia, vicio propio, radioactividad, riesgos comerciales, guerra o huelga (en estos dos últimos se pueden suscribir en pólizas adicionales como hemos visto anteriormente. En ningún caso, el seguro de transporte marítimo cubre las demoras del transportista internacional³.

Véanse todas las coberturas anteriormente explicadas, resumidas en el siguiente cuadro⁴:

³ Veiga Copo, Abel.B “*Tratado del Contrato de Seguro. Seguros Aéreos y Seguros Marítimos*”. Tomo III.Vol.II. Editorial Aranzadi 2022. Octava Edición. Pág.473.

⁴ Arola, Ramón Aparicio “*Claves del Seguro del transporte de Mercancías*” 10.03.2020.

Riesgos	Cláusula A	Cláusula B	Cláusula C	Cláusula de guerra	Cláusula de huelga
Fuego o explosión	✓	✓	✓	✗	✗
Encallamiento, naufragio, zozobra	✓	✓	✓	✗	✗
Volcamiento, encallamiento del vehículo terrestre	✓	✓	✓	✗	✗
Abordaje, choque del buque o del vehículo de transporte	✓	✓	✓	✗	✗
Descarga de la carga en un puerto de refugio	✓	✓	✓	✗	✗
Tembor de tierra, erupción volcánica, rayos	✓	✓	✗	✗	✗
Sacrificio por avería común	✓	✓	✓	✗	✗
Lanzamiento al mar	✓	✓	✓	✗	✗
Armas por el mar	✓	✓	✗	✗	✗
Entrada de agua de mar, de lago o de río	✓	✓	✗	✗	✗
Pérdida total de bultos durante los manipulados	✓	✓	✗	✗	✗
Medidas preventivas	✓	✓	✓	✗	✗
Robo, saqueo	✓	✗	✗	✗	✗
Daños por condensación o debido al calor	✓	✗	✗	✗	✗
Manchas por contacto con otras mercancías	✓	✗	✗	✗	✗
Derrames	✓	✗	✗	✗	✗
Roturas y averías particulares	✓	✗	✗	✗	✗

2.- Seguros contra daños patrimoniales:

Tienen como objetivo proteger el patrimonio material de las empresas y garantizar la continuidad de negocio en caso de siniestro.

Dentro de la actividad empresarial del transporte, hay que destacar la vital importancia de los siguientes seguros:

- SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL:

Este tipo de seguro, regulado por los arts. 73 a 76 de la LCS, será abordado con mayor profundidad en el punto III de este artículo dada la importancia del mismo. Cubre el riesgo del nacimiento a cargo del asegurado de la obligación de indemnizar a un tercero de los daños y perjuicios causados por un hecho previsto en el contrato de cuyas consecuencias sea civilmente responsable el asegurado, conforme a derecho. Por tanto, su objetivo es salvaguardar el patrimonio del asegurado.

En el mundo del transporte, las reclamaciones más habituales que reciben los transitarios y los transportistas, a diario, por parte de los clientes y/o destinatarios de las mercancías son las relacionadas con los daños, pérdidas o retrasos sufridos durante su transporte. Sin embargo, como veremos en el punto III, el seguro de responsabilidad civil, tanto en el transporte terrestre como en el transporte marítimo, sólo responderá hasta el límite de la responsabilidad legal que, en cada caso, se determine para el responsable del siniestro y que no puede exceder de los límites marcados por Ley, ya sea nacional y/o internacional.

- **SEGURO DE CRÉDITO:** Se encuentra regulado en el art. 69 de la LCS. El asegurador se obliga, dentro de los límites establecidos en la Ley y en el contrato, a indemnizar al asegurado las pérdidas finales que experimente a consecuencia de la insolvencia definitiva de sus deudores. En la práctica, constituye una herramienta de gestión de clientes e impagados para evitar el riesgo comercial.

- **SEGURO DE FLETE Y SEGURO BENEFICIO ESPERADO:** Se encuentran mencionados en la LNM, pero no son objeto de regulación concreta, como lo son otras modalidades de seguros. Ambos tipos suelen estar incluidos en los seguros de mercancías.

El seguro de flete (art. 409 y 411 de la LNM) es el seguro cubre el riesgo de pérdida del derecho del porteador a cobrar el flete. El flete es el precio del transporte de la mercancía convenido por las partes desde el momento en que la

toma bajo su cargo el transportista (carrier/porteador) hasta que la entrega al receptor designado en las condiciones pactadas. Por tanto, el flete y su valor variará en función del momento en que dicho transportista se haga cargo y se responsabilice de las mercancías (a la hora de establecer el precio deberá tener en cuenta los gastos de movimiento de esta mercancía que deberán ser soportados por él y contemplarlos en el precio de flete ya que deberá tenerse en cuenta tanto la naturaleza como el valor de la mercancía) y en el momento en que las entrega y deja de responsabilizarse.

El seguro del beneficio esperado (art. 454.2 LNM) cubre el interés relativo al lucro o ganancia que espera obtener el asegurado con la llegada a buen puerto de las mercancías, deducidos los gastos de transporte y del seguro. Aunque se rige y prevalece lo pactado por las partes, la Ley exige que la póliza especifique el beneficio que espera obtener el asegurado, añadiéndolo al valor de las mercancías y, si quiere obtener más del diez por ciento, debe declararlo expresamente en la póliza o en el certificado de seguro. El siniestro consiste en la pérdida, la disminución del valor pactado respecto al precio que efectivamente tuvieron las mercancías en destino por alguno de los riesgos objeto de la cobertura.

II. LOS INCOTERMS 2020 Y EL SEGURO EN CONDICIONES CIF Y CIP

A lo largo de la historia, comprar y vender mercancías en el sistema de comercio internacional a menudo ha resultado ser una tarea complicada no exenta de riesgos. La tradición del derecho es redactar contratos muy complejos y extensos que resultan del todo inadecuados en el comercio internacional ya que dichos contratos pueden dar lugar a variadas interpretaciones. Si a este punto, le añadimos la falta de una legislación común a la totalidad de comerciantes en todo el mundo o al choque de las distintas legislaciones nacionales en la materia, nos encontramos con un polvorín al cual los comerciantes debían dar una rápida respuesta con el objetivo de garantizar la estabilidad en sus actividades empresariales. Es por dicho motivo que, para ayudar y promover las importaciones y exportaciones comerciales e intentar simplificar las mismas, entre otros objetivos, se fundó la Cámara Internacional de Comercio de París (CIC) en el año 1919 que instauró los Términos de Comercio Internacional (Incoterms) que recopilan y definen las prácticas estandarizadas y costumbres del comercio internacional, así como los medios de transporte utilizados.

Las reglas Incoterms, son unas cláusulas-tipo, reconocidas internacionalmente que definen los derechos y obligaciones entre comprador y vendedor y establecen cómo se asignarán los costes y riesgos entre las distintas partes en la compraventa internacional de mercancías, sólo citando la denominación de la cláusula por su abreviatura entre letras, seguido del punto geográfico de transmisión de esas obligaciones y seguido de las siglas de la Cámara (CCI ó ICC, según se indique en francés o inglés) y seguido del año de promulgación de las cláusulas. Para GUARDIOLA, SACARRERA, E, los INCOTERMS® “*son reglas que determinan la distribución de los gastos, las obligaciones documentales y la transmisión de los riesgos entre las dos partes que intervienen en un contrato de compraventa internacional*”⁵.

Desde la primera publicación de estas reglas en 1936, la CIC las ha mantenido y ha publicado nuevas versiones cada diez años (en 1945, 1953, 1967, 1976, 1980, 1990, 2000, 2010 y 2020) para adaptarse a las nuevas necesidades del comercio internacional que se ha ido desarrollando a lo largo de los últimos años: cada vez se vende a más países, en más cantidad, con más variedad de productos y a un ritmo más acelerado favorecido, todo ello, con el avance de las nuevas tecnologías como el blockchain.

Por otro lado, en este ámbito también debemos mencionar la Convención de 11 de abril de 1980 de las Naciones Unidas sobre los contratos de Compraventa Internacional de Mercaderías (Convención de Viena) cuya finalidad era prever un régimen moderno, uniforme y equitativo para los contratos de compraventa internacional de mercancías que contribuyera notablemente a dar seguridad jurídica a los intercambios comerciales y a reducir los gastos de las operaciones⁶. Es cierto que en esta clase de negocios jurídicos prevalece la autonomía de la voluntad de las partes y, por tanto, son las partes las que establecerán en el contrato como se resolverán las futuras controversias y/o conflictos que puedan surgir durante la operación mediante remisiones a condiciones generales como son las reglas Incoterms o eligiendo la ley nacional aplicable con carácter supletorio para solventar estas controversias y/o conflictos. No obstante, es importante des-

tacar que cuando las reglas Incoterms no se utilizan o no se utilizan de forma adecuada, será de aplicación la Convención de Viena anteriormente mencionada.

Las Reglas Incoterms 2020 tienen en cuenta la creciente atención que se presta por parte del mercado a la seguridad en el movimiento de mercancías, la necesidad de flexibilizar la cobertura del seguro, dependiendo de la naturaleza de la mercancía y del transporte y ha intentado ofrecer una presentación más simple y clara de todas las reglas.

En consecuencia, se ha revisado el lenguaje, con menos tecnicismos y contenido jurídico, se han ampliado tanto la introducción como las notas explicativas para ayudar a los usuarios a elegir la regla más conveniente a su caso y los artículos se han reordenado para reflejar mejor la lógica de la operación de compraventa. Con todo ello, existe un mayor desglose en el reparto de costes y obligaciones para las partes lo que ayuda a que el vendedor pueda calcular mejor su oferta de precios y el comprador pueda valorar las ofertas que recibe y escoger la más conveniente o beneficiosa.

Anteriormente los Incoterms 2010, se clasificaban en cuatro grupos, C, D, E y F, que estaban determinados por el lugar de entrega de la mercancía y la responsabilidad del pago en las diferentes etapas del transporte internacional. Sin embargo, esta antigua clasificación causó cierta confusión, por lo que la ICC agrupó los Incoterms 2020 actualizados en dos categorías más simples:

Reglas para cualquier medio de transporte:

- EXW. (Ex-Works / En Fábrica)
- FCA (Free Carrier / Libre Transportista)
- CPT (Carriage Paid To / Transporte Pagado Hasta)
- CIP (Carriage and Insurance Paid To / Transporte y Seguro Pagados Hasta)
- DAP (Delivered At Place / Entregado en un Punto)
- DPU (Delivered Place Unloaded / Entrega y Descarga en Lugar Acordado)
- DDP (Delivered Duty Paid / Entregado con Derechos Pagados)

5 Guardiola Sacarrera, E. (1988). “*La compraventa internacional y los INCOTERMS*” (4a ed.). Barcelona: Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación. Ortega Giménez, A. (2019): La nueva lex mercatoria: el valor jurídico de los INCOTERMS® en la jurisprudencia española”. Pág. 46.

6 https://uncitral.un.org/es/texts/salegoods/conventions/sale_of_goods/cisg

Reglas para el transporte marítimo:

- FAS (Free Alongside Ship / Franco al Costado del Buque)
- FOB (Free On Board / Libre a Bordo)
- CFR (Cost and Freight / Coste y Flete)

- CIF (Cost, Insurance and Freight / Coste, Seguro y Flete)

Veamos un cuadro- resumen⁷ de los Incoterms antes referidos:

⁷ <https://www.trafimar.com.mx/blog/11-siglas-de-los-incoterms-2020>

Incoterm	Entrega en el Puerto	Carga al transportista	Transporte marítimo	Transferencia de responsabilidad	Carga en destino	Fin	Descarga en destino	Transferencia de responsabilidad	Transporte terrestre	Descarga en destino
Aplicación a cualquier modo de transporte										
EXW	V	V	C	C	C	C	C	C	C	C
FCA (marítimo)	V	C	C	C	C	C	C	C	C	C
FCA (terrestre)	V	C	C	C	C	C	C	C	C	C
CPT	V	C	C	C	C	C	C	C	C	C
* CIP	V	C	C	C	C	C	C	C	C	C
DAP	V	C	C	C	C	C	C	C	C	C
DPU	V	C	C	C	C	C	C	C	C	C
DDP	V	C	C	C	C	C	C	C	C	C
Aplicación al transporte marítimo y fluvial										
FAS	V	C	C	C	C	C	C	C	C	C
FOB	V	C	C	C	C	C	C	C	C	C
CFR	V	C	C	C	C	C	C	C	C	C
* CIF	V	C	C	C	C	C	C	C	C	C

Una vez expuestas las 11 reglas anteriores, únicamente, serán objeto de este artículo, las reglas CIP (aplicable a cualquier clase de transporte o en transporte multimodal) y CIF (aplicable exclusivamente en vía marítima y vías navegables interiores) por ser las únicas que obligan al vendedor a la contratación de un seguro de carga para el trayecto de transporte que deberá él mismo sufragar.

· CIP (CARRIAGE AND INSURANCE PAID)- Transporte y Seguro pagados hasta (lugar de entrega acordado).

La novedad de este Incoterm respecto a la versión 2010 reside en las coberturas del seguro. En la versión del 2010, la cobertura del seguro limitada era suficiente. En la de 2020, el seguro, además de obligatorio, debe contener las mismas coberturas que las proporcionadas por las Cláusulas A de las Institute of Cargo Clauses (ICC) aunque el riesgo de guerra civil y huelga seguiría sin estar incluido salvo que se contrate dicha cobertura.

La mercancía debe estar asegurada hasta la entrega al transportista en destino. Sin embargo, también queda a disposición de compra-

dor y vendedor acordar un nivel inferior de cobertura.

El vendedor entrega la mercancía al transportista - o a la empresa designada por él- en un lugar acordado y debe contratar y pagar los costes de transporte hasta el destino designado. La empresa vendedora cumple con la obligación de la entrega y, por tanto, queda liberada de cualquier responsabilidad respecto de la mercancía, cuando se pone la mercancía en poder del primer porteador en origen y no cuando la mercancía llega al lugar de destino. Esto quiere decir que el vendedor asume el coste del transporte hasta el destino convenido, pero transmite el riesgo al comprador en el país de origen. Llegadas las mercancías a destino, los costes y riesgo de la descarga corren a cuenta y cargo del comprador.

Una de las singularidades de este Incoterm es que el vendedor además de contratar el transporte y correr con los gastos de realizar el despacho de aduanas de exportación deberá contratar un seguro contra riesgo de pérdida o daño de la mercancía, en su cobertura más amplia ICCA "todo riesgo", desde el punto de entrega hasta el lugar de destino, siendo el com-

prador el beneficiario del mismo. No obstante, este punto acarrea ciertos problemas en la práctica como veremos más adelante.

La obligación de entrega se justificará con los documentos de transporte que variarán en función del medio de transporte utilizado: carta de porte (para transporte terrestre); conocimiento de embarque marítimo o B/L (Bill of Lading) (para transporte marítimo); conocimiento de embarque aéreo o AWB (Air Waybill) (para transporte aéreo); carta de porte por ferrocarril o CIM; conocimiento de embarque multimodal o FBL (FIATA Bill of Lading).

Así mismo, el vendedor deberá entregar todos los documentos relacionados con la venta (factura comercial, lista de contenido o “*packing list*”), los relacionados con el despacho de exportación (despacho de aduna “DUA”, licencia de exportación, certificado de origen “EUR-1”, certificado fitosanitario si fuera el caso, entre otros), cualquier otro documento administrativo que se necesitase para el caso concreto

atendiendo a la tipología de mercancía transportada, copia de la póliza de seguro de transporte como prueba fehaciente del mismo y de las coberturas concertadas.

El comprador, por su parte, deberá encargarse del despacho de tránsito e importación, así como de los gastos que se incurrieran por dicho trámite.

Una vez entregada la mercancía y llegada a destino, se procede al pago de la misma que podrá efectuarse por los medios habituales o bien usando el crédito documentario.

Esta regla, cada vez es más utilizada y es una opción muy ventajosa para el comprador pues recibe la mercancía en su país cubierta por un seguro de transporte a todo riesgo. No obstante, es importante dejar muy claro el lugar o punto de entrega con precisión.

En definitiva, la descripción de costes y riesgos entre las partes sería la siguiente:



PROBLEMÁTICAS DEL SEGURO BAJO EL INCOTERM CIP:

Veamos dos casos en que el vendedor contrata el seguro por cuenta propia (tomador y asegurado) en lugar de cumplir con los términos dispuestos por el Incoterm y contratarlo a favor del comprador, con lo que puede conllevar problemas tanto para el comprador de las mercancías como para la Compañía Aseguradora.

Sentencia de la Audiencia Provincial de Barcelona, Sección 16, nº475/2018, de 13 de noviembre de 2018 (ROJ:11139/2 018 ECLI:ES:APB:2018:11139).

Antecedentes del Caso:

La sentencia del Juzgado de Primera Instancia estima la demanda de la sociedad Kuzum Kokereç y condena a Sip Impex, SL, a indemnizar a la actora por los daños derivados de la fal-

ta de entrega en destino (Parvomai, Bulgaria) de las mercancías compradas por la actora a la demandada el 8 de marzo de 2013. El importe de la condena, 89.826,62 euros, sería la suma del precio de la mercancía adquirida, 61.685,03 euros, y el lucro cesante de la actora, de 28.141,59 euros.

La juez entiende que la demandada se obligó a entregar la mercancía a la empresa Invest Ivanov, en Bulgaria, e incumplió esa obligación. Sip Impex apela contra la sentencia, por error en la valoración de la prueba.

Valoración del Tribunal:

En esta sentencia se pone de manifiesto la obligación de contratación del seguro por parte del vendedor al estar la compraventa bajo el Incoterm CIP. Sin embargo, en este caso, la aseguradora ALLIANZ pagó “supuestamente” directamente al vendedor que no informó de este

pago al comprador, que era la parte legitimada para poder reclamar el pago en caso de pérdida o daño en el producto.

La sentencia establece que cuando la compraventa es en régimen CIP, el seguro que se obliga a contratar el vendedor cubre el riesgo que recae sobre el comprador, es decir, cubre el riesgo de pérdidas o daños durante el transporte. Por tanto, el beneficiario del seguro es el comprador. El vendedor debía contratar un seguro que permitiera al comprador reclamar directamente del asegurador y, por tanto, tenía que entregar al comprador la póliza o un documento habilitante.

En este caso, la Audiencia consideró que la parte demandada, vendedora, no cumplió con su obligación contractual tendente a la indemnidad de la otra parte en caso de pérdida de la mercancía, que debía instrumentalizarse mediante el seguro de rigor. La vendedora no tenía obligación de entregar la mercancía en Bulgaria, como dice la sentencia del juzgado, sino de entregarla donde la entregó -poniéndola en poder del primer porteador-, pero debía proporcionar el seguro a la compradora (incluido en el precio, atendidas las condiciones CIP) que no hizo.

En consecuencia, la Audiencia Provincial confirmó en parte la sentencia de primera instancia.

Sentencia de la Audiencia Provincial de Barcelona, Sección 15, nº268/2014, de 24 de julio de 2014 (ROJ SAP B 8468/2014-ECLI:ES:A PB:2014:8468).

Antecedentes del caso:

La sentencia de primera instancia desestimó la demanda interpuesta por ZURICH ESPAÑA CÍA DE SEGUROS Y REASEGUROS SA contra TRANSNATUR SA y absolvió a la demandada de las pretensiones ejercitadas en su contra, condenando a la demandante al pago de las costas procesales. Zurich recurrió la sentencia.

ZURICH ESPAÑA CÍA DE SEGUROS Y REASEGUROS SA, demandó a TRANSNATUR SA, en su condición de transportista. Zurich reclamaba a TRANSNATUR, S.A, por haber abonado a su asegurada Comersan SA, el importe de 10.756,94 euros por la pérdida de la mercancía transportada como consecuencia de un incendio en el camión que transportaba.

Comersan SA en el curso de sus relaciones comerciales vendió a dos sociedades alemanas, Glunz GmbH y Hans Gerd Swafing EK, a la segunda, dos pallets (59 rollos de tejido) con un



peso de 1060 Kgs y a la primera, un pallet (23 rollos de tejido) con un peso de 430 Kgs.

Dicha venta se realizó bajo la condición Incoterms denominada CIP - *carrier and insurance paid to*-. El transporte internacional asumido por la demandada pero realizado por la sociedad Monika Henneböhl, se efectuó por carretera entre Alicante y la localidad de Norhom, en Alemania, con inicio el día 24 de mayo de 2008. En el transcurso de ese transporte y en el municipio alemán de Ibbenbüren se incendió el vehículo que lo realizaba, resultando completamente destruida la mercancía transportada.

TRANSNATUR alega, que, al tratarse de una venta CIP, en la que los riesgos se trasladaban al comprador una vez la mercancía fue cargada, el titular de los derechos dimanantes de los presuntos daños causados sería el destinatario/compradora y no la aseguradora que actúa por subrogación de la cargadora/vendedora.

Valoración del Tribunal

En este caso, el Tribunal asimila la venta CIP a la venta CIF y expone: *“En los casos de una venta CIP, una de las obligaciones esenciales que el vendedor contrae es la de entregar al comprador esta póliza, debido a que asume los riesgos desde el momento en que la mercancía se carga, es decir,*



se transmiten al comprador de tal manera, que desde entonces el interés asegurable es el suyo y no el del vendedor (STS de 3 de mayo de 1991). En esta línea, la STS de 7 de marzo de 2007 declara que dicha cláusula CIF (a la que podemos asimilar la CIP) regula, entre otros extremos, la atribución del riesgo entre vendedor y comprador en la venta con expedición y, en consecuencia, determina quién está legitimado para accionar contra el responsable si la cosa vendida desaparece. Por ello, si el indemnizado no tenía acción contra el causante del daño, por haberle atribuido “ex voluntate” al comprador las condiciones de perjudicado, el pago de la indemnización por la aseguradora no bastaría para legitimar se acción subrogatoria. En este sentido las SSTS de 2 de junio de 1984 y 31 de marzo de 1997 negaron eficacia subrogatoria al pago efectuado por la aseguradora al vendedor. Por ello, la aseguradora de éste carecerá de legitimidad para poder reclamar los daños causados a la mercancía, salvo que el comprador haya cedido sus derechos al vendedor”.

En este caso, se acreditó documentalmente que las sociedades alemanas compradoras (Glunz GmbH y Hans Gerd Swafing EK) cedieron sus derechos derivados del siniestro de autos tanto a la vendedora Comersan como a su aseguradora Zurich - la actora, por lo que la Audiencia Provincial estimó el recurso de apelación interpuesto por ZURICH y condenó a

TRANSNATUR, S.A. al pago de 10.756,94 euros más sus intereses desde la interpelación judicial así como al pago de las costas devengadas en la primera instancia sin que procediese la imposición de las devengadas en esta instancia.

De ambas resoluciones, puede extraerse que esta modalidad de contratación de seguro por cuenta propia, pese a contradecir el tenor del Incoterm, es aceptada y comúnmente utilizada en el tráfico comercial. Afecta a la relación entre el vendedor y el comprador, pero no así a la finalidad del seguro CIP que sigue siendo la de garantizar la protección del comprador para los casos en que la mercancía se dañe o pierda.

Por lo que respecta a la Compañía Aseguradora, podemos extraer que es esencial para ella antes de proceder con el pago de la indemnización a tener toda la información y documentación de la compraventa internacional, a fin de comprobar y garantizar que la misma sea abonada al destinatario legitimado para recibirla (comprador) y, en caso contrario, para el supuesto que pague la indemnización al tomador/vendedor a contar en su poder, en todo caso, con la cesión de los derechos del comprador y del vendedor; a fin de poderse subrogar en la posición del vendedor tras el pago de la indemnización y ejercitar los derechos y acciones previstos en el art. 43 LCS frente a los causantes de los daños.

• **COST, INSURANCE AND FREIGHT (CIF)- (Coste, Seguro y Flete y lugar de entrega acordado).**

La novedad en este Incoterm respecto a los del 2010 hace referencia a las coberturas del seguro que debe contratar el vendedor especificando que deben ser las mismas que las proporcionadas por las Cláusulas C de las Institute of Cargo Clauses (ICC). **El seguro debe cubrir hasta la llegada a puerto de destino.**

Es un Incoterm que, junto con el Incoterm FOB (Franco a Bordo), tienen una larga tradición histórica pues está fuera de discusión que ambos términos comerciales son los más usados en las compraventas marítimas internacionales y ya existían con anterioridad a la creación de los Incoterms, como tales, en 1936. Es a partir de la segunda mitad del siglo XVIII, que podemos decir que fueron las costumbres y los usos mercantiles, más que los legisladores y los jueces quienes diseñaron los que hoy conocemos como contrato CIF y FOB. Sus primeras apariciones en disputas comerciales judicializadas fueron ante los Tribunales Británicos: el término FOB aparece en 1812 en el caso Wackerba-

rih v. Masson y el término CIF en el caso Tregelles v. Sewell de 1862⁸.

A diferencia, del Incoterm CIP, el CIF únicamente se utiliza para el transporte marítimo o el transporte fluvial interior y en la práctica facilita el despacho aduanero de importación en el país de destino ya que determina el valor en aduana.

El vendedor asume el coste del seguro y flete, derechos no pagados, hasta el puerto de destino convenido. La entrega se produce y el riesgo se transmite cuando las mercancías están a bordo del buque. Este Incoterm exige al vendedor que contrate una cobertura de seguro limitada en las condiciones ICC C o similar que cubra el riesgo del comprador de pérdida o daño de las mercancías.

Este Incoterm es empleado principalmente para el comercio de materias primas y gráneles, así como de grandes maquinarias y transportes de proyectos. Se mantienen **las Cláusulas C de las Institute of Cargo Clauses (ICC)**, quedando a negociación entre comprador y vendedor acordar una cobertura superior para el caso de que así se lo exija el comprador (atendiendo a la tipología de la mercancía transportada y su valor) o en el caso de que el medio de pago utilizado sea el crédito documentario donde la cobertura exigida por las entidades bancarias será siempre la ICC "A".

8 Ostoja López-Alfaro, Alfredo. "Compraventas Marítimas Internacionales: Contratos F. O. B. Y C. I. F". Dialnet. Pág.94

El vendedor (tomador) contratará el seguro por cuenta del comprador (asegurado) que es quien, en caso de daño o pérdida de la mercancía, sufrirá el perjuicio económico por la pérdida o los daños en la mercancía. No obstante, en la práctica no siempre es así generando no pocas controversias que veremos más adelante.

La obligación de entrega de la mercancía se justificará con la entrega del documento de transporte: conocimiento de embarque marítimo o B/L (Bill of Lading) que, a su vez, es el título de propiedad de las mercancías y la póliza y/o certificado de seguro que se contrate al efecto, así como el resto de los documentos de la compraventa (factura, packing list, entre otros).

En la práctica, la regla CIF consta de tres variantes que determinan los costes y riesgos del vendedor y comprador y que deben quedar especificadas con claridad a fin y efectos de evitar cualquier tipo de controversia al respecto.

1. CIF Landed (descargada)
2. CIF Cleared (despachada)
3. CIF Maximum Cover (se contrata el seguro con la Cláusula A- ICC "A" junto con la Cláusula de Huelga y Guerra para aquellos países con conflictividad política o social).

En resumen, las obligaciones de las partes que hemos expuesto anteriormente quedarían como siguen:



PROBLEMÁTICAS DEL SEGURO BAJO EL INCOTERM CIF:

Al igual que sucedía con el Incoterm CIP, es una práctica habitual que el vendedor contrate un seguro por cuenta propia y coincidan en él las figuras de tomador y asegurado. Los motivos que pueden llevar al vendedor tanto en la modalidad CIP como en la CIF a optar por esta opción pueden ser variadas, pero normalmente suelen res-

ponder a cuestiones prácticas como: la mayor agilidad del vendedor en la tramitación del siniestro por ser el país de origen y contratación de la póliza y obtener el pronto pago de la indemnización.

Normalmente, el vendedor suele trabajar con un mismo Corredor de Seguros y Compañía Aseguradora, lo que facilita que la tramitación del siniestro se dilate lo menos posible, atendiendo a la relación comercial ya existente entre

las partes y al volumen de negocio que puede existir entre ellas. Por otra parte, si se ha producido el siniestro y la mercancía no ha llegado a puerto, el vendedor puede renunciar al cobro del precio de la compraventa y directamente optar por cobrar la indemnización de la aseguradora, recuperando así su valor y ofrecer al comprador una nueva operación.

En consecuencia, si el vendedor opta por formalizar el seguro por riesgo y cuenta propia, recae en él la figura del tomador y asegurado y, por consiguiente, la del beneficiario de la indemnización del asegurador. Todo ello, generando las mismas problemáticas que ya hemos adelantado en la modalidad CIP, tanto para la parte compradora, como para la Compañía Aseguradora que carecerá de toda legitimación para poder reclamar al porteador marítimo ocasionante de los daños si no existe la cesión de derechos a su favor.

Respecto a esta problemática, cabe destacar la Sentencia del Tribunal Supremo, nº225/2007, de 07 de marzo de 2007 (ROJ: STS 1437/2007 - ECLI:ES:TS:2007:1437), Ponente: José Ramón Ferrándiz Gabriel, en que se desestima el recurso de apelación interpuesto por la Compañía Aseguradora Zurich ante la falta de acción contra el causante del daño dada por la falta de acción del vendedor-tomador-asegurado en condiciones CIF.

Recapitulando lo expuesto hasta el momento, es de especial consideración destacar tanto para el ámbito del transporte como del seguro, los siguientes puntos ya que, lamentablemente, en la práctica conlleva muchas confusiones y no pocas controversias:

1.- Los Incoterms no son términos de un contrato de transporte sino de un contrato de compraventa de mercancías.

2.- Es necesario que el cargador/fletador informe al transportista y a la compañía aseguradora de las condiciones de venta de la mercancía en relación con el Incoterm pactado.

3.- Los Incoterms del grupo C (CIF, CFR, CIP y CPT) son contratos en los que la entrega de la mercancía se produce en origen.

El vendedor termina su responsabilidad cuando hace la entrega al primer porteador (en transporte terrestre) o cuando carga la mercancía en el buque escogido pagando el flete y, en su caso, el seguro (en transporte marítimo). Existe la confusión generalizada de que, en estos casos, la responsabilidad del vendedor se

mantiene hasta la llegada al punto de destino y no es así.

III. LA RESPONSABILIDAD CIVIL EN EL TRANSPORTE

Toda empresa de transporte y logística, debería tener contratado, para el ejercicio tranquilo de su actividad a parte del seguro de transporte de mercancías visto con anterioridad, otros seguros de daños como serían, a modo de ejemplo, el seguro D&O, el seguro de caución, el seguro de accidentes de convenio, el seguro de almacenes e instalaciones, el seguro de responsabilidad medioambiental que veremos en apartado aparte y el seguro de responsabilidad civil que a continuación trataremos, con el objetivo de proteger al máximo a la empresa, su patrimonio y a su personal y/o a sus responsables.

No hay que olvidar que el sector transporte, en sus múltiples vertientes, es un sector expuesto a numerosos riesgos, imprevistos e inconvenientes y es recomendable suscribir un seguro dada la obligatoriedad legal de asumir las indemnizaciones. Lamentablemente, en nuestro país en dicho ámbito, falta todavía mucha concienciación al respecto puesto que algunas de estas empresas de transporte operan sin estos seguros o con seguros deficientes. Los principales motivos, en mi opinión, por mis años de experiencia en el sector son:

1.- No existe normativa alguna que obligue a los transportistas, auxiliares y demás intervinientes en el transporte a tener asegurada la responsabilidad civil.

2.- Los diferentes convenios y normas que regulan el contrato de transporte nacional e internacional de mercancías para cada medio de transporte especifican dentro del régimen de responsabilidad del transportista un límite cuantitativo a la indemnización que se le puede exigir en los casos de pérdida, avería y retraso en la entrega.

Una vez expuesta esta realidad, vamos a tratar a continuación el seguro de responsabilidad civil como tal para luego ver específicamente cual es la limitación de responsabilidad del transportista/porteador en el transporte terrestre de mercancías y en el transporte marítimo, así como el plazo de reclamación y prescripción.

Los seguros de responsabilidad civil cubren el nacimiento a cargo del asegurado de la obli-



gación a indemnizar a un tercero de los daños y perjuicios causados por un hecho previsto en el contrato de cuyas consecuencias sea civilmente responsable el asegurado conforme a derecho (art. 73 LCS).

Es un seguro que nació como un mecanismo reparador del daño asegurado y evolucionó hasta configurarse como un seguro preventivo de ese mismo daño⁹. En consecuencia, el objeto del seguro es el mantenimiento de la integridad del patrimonio del responsable-dañante-asegurado.

En este sentido, hay que mencionar la sentencia del Tribunal Supremo nº129/2022, de 21 de febrero (STS 631/2022 - ECLI:ES:TS:2022:631), Ponente: José Luis Seoane Spiegelberg que dispone en su fundamento de derecho tercero: *“En esta clase de seguros, si no existe responsabilidad civil en el asegurado, de manera tal que su patrimonio pueda verse afectado en virtud de un título de imputación jurídica que implique deba hacerse cargo de un daño (art. 1911 CC), no puede haber responsabilidad de la compañía aseguradora; pues declararlo así implicaría que el daño discurriera por derroteros distintos a los contemplados por las partes a la hora de contratar el seguro. No puede existir una responsabilidad por la mera asegurabilidad, de forma que la existencia de una póliza de seguro dé amparo a reclamaciones de daños fuera de la órbita de la ley y del contrato, como exige el art. 73 de la LCS para la operatividad de la cobertura objeto del proceso”*.

Hoy en día, los seguros de responsabilidad civil existen para toda clase de actividades profesionales o mercantiles por lo que el ámbito del transporte es uno más de ellos.

Transponiendo la definición que contempla la LCS al mundo del transporte, sería la obligación de reparación que tiene que afrontar el transportista/porteador (ya sea un autónomo o una empresa con empleados) por los daños derivados de la pérdida (total o parcial) de las mercancías transportadas mientras éstas se encuentran bajo su custodia desde la recepción de la mercancía hasta su entrega en destino; por avería y/o por retraso en la entrega de las mismas.

El seguro de responsabilidad civil para todas las modalidades de transporte y, en especial, respecto a la responsabilidad exigible a los transportistas y demás auxiliares intervinientes en el transporte (como son los transitarios) se rige también por la Ley del Contrato de Seguro que lo regula en sus arts. 73 a 76 de la LCS. Sus aspectos más característicos, son los siguientes:

1. El seguro de responsabilidad civil sólo otorgará cobertura hasta el importe en que quede fijada la responsabilidad del asegurado. En consecuencia, en materia de transporte, habrá que tener presente que el seguro de responsabilidad civil, en principio, no irá más allá de los respectivos límites de responsabilidad a los que tenga derecho el transportista o transitario reclamado y que será abordado más adelante.
2. El asegurador asumirá la defensa jurídica del asegurado frente a la reclamación del perjudicado y serán de su cuenta y cargo los gastos de defensa que se ocasionen. Eso conlleva que el asegurado no puede ofrecer por su cuenta cantidad alguna ni alcanzar ninguna clase de acuerdo sin el consentimiento del asegurador.
3. El asegurado deberá prestar la colaboración necesaria a dicha defensa, comprome-

⁹ Veiga Copo, Abel.B. *“Tratado del contrato de Seguro. Seguros contra daños y de responsabilidad civil”*, Tomo II, vol.I. Editorial Aranzadi 2022, Octava Edición. Pág.460

tiéndose a facilitar a la Cia.Aseguradora toda la información y asistencia personal que se le requiera, así como otorgar los poderes para pleitos que fueran precisos y a no perjudicar el derecho de subrogación de la aseguradora en las eventuales acciones de repetición.

4. El asegurador se reserva la decisión de ejercitar los recursos legales que procedieran contra el fallo o resultado o conformarse con el mismo.
5. Se garantiza la constitución de las fianzas judiciales exigidas al asegurado para garantizar su responsabilidad civil extracontractual.
6. El perjudicado o sus herederos tienen acción directa contra el asegurador para exigirle el cumplimiento de la obligación de indemnizar sin perjuicio del derecho del asegurador de repetir contra el asegurado en el caso que el daño o perjuicio causado al tercero sea debida a la conducta dolosa de éste.

En la práctica, los productos de responsabilidad civil para transportistas no sólo incluyen los daños ocasionados a terceros que se hayan podido originar en el viaje sino que también se pueden incluir garantías complementarias a fin de cubrir los daños ocasionados

durante las operaciones de carga/descarga; manipulación de la mercancías; remoción y/o destrucción de los restos; contaminación (encargándose la entidad aseguradora, en este supuesto, de asumir los costes de la retirada, el transporte, la gestión de los residuos y descontaminación) hasta los límites cubiertos por póliza.

Respecto al tema de la cobertura de la contaminación, que se tratará en el Punto nºIV de este artículo, se puede dar cobertura como garantía complementaria o bien contratar una póliza independiente. El mercado asegurador ofrece una variedad de productos a tal fin. Téngase en cuenta que los daños en el transporte de mercancías pueden acabar siendo de gran envergadura y muy costosos tanto para las grandes empresas como para las medianas y pequeñas; y qué decir ya para un transportista autónomo. Por ello, la contratación de un seguro de responsabilidad civil es de vital importancia para la supervivencia de todos ellos en el sector.

Respecto a la limitación de la responsabilidad del transportista/porteador, a continuación, se expondrá con detalle la misma para el ámbito del transporte por carretera nacional/ transporte por carretera internacional y transporte marítimo internacional, así como los plazos de reclamación y prescripción:

ÁMBITO NORMATIVO	TRANSPORTE NACIONAL POR CARRETERA	TRANSPORTE INTERNACIONAL POR CARRETERA	TRANSPORTE MARÍTIMO INTERNACIONAL
LEGISLACIÓN APLICABLE	<i>Ley del contrato transporte terrestre 15/2009</i> (BOE de 12.11.2009)	<i>Convenio relativo al Contrato de Transporte Internacional de Mercancías por Carretera, del 19 mayo de 1956</i> "Convenio CMR" (BOE de 07.05.1974 con corrección de errores de 15.06.1995).	<i>Existen varios convenios, pero es de aplicación mayoritaria: "Reglas de la Haya "Visby" → nos referimos al Convenio de Bruselas de 1924- norma internacional reguladora del transporte marítimo de mercancías en materia de conocimiento de embarque-, modificado por los protocolos de 23.02.1968</i> (Reglas de Visby) y de 21.12. 1979.

RESPONSABILIDAD POR: PÉRDIDA TOTAL/PARCIAL	<p>Arts.52 y 54: Valor de las no entregadas tomando como base el valor que tuvieren en el momento y lugar en que el porteador las recibió para su transporte.</p> <p>Arts.57 y 58: Límite 1/3 Indicador Público de Renta de efectos múltiples/día por cada kg/bruto+ gastos.</p> <p>(En 2023: 6,66€x kg/bruto)</p>	<p>Art.23.1: Valor que tenía la mercancía en el tiempo y lugar en que el transportista se hizo cargo de ella.</p> <p>Arts.23.3 y 23.4: Límite 8,33 Unidades de Cuenta-consiste en el Derecho Especial de Giro (*) (DEG) por kg bruto mercancía perdida) + gastos.</p> <p>(En 2023: 10,24 €/kg bruto).</p>	<p>Art.4: Límite 666,67 DEG (819,90€) /bulto ó 2 DEG.</p> <p>(En 2023:2,46€/kg bruto).</p> <p>(la cantidad que resulte mayor aplicándose la regla del contenedor(**))</p>
RESPONSABILIDAD POR: AVERIA/DAÑO	<p>Art.53: Diferencia entre el valor de las mercancías en el momento y lugar en que el porteador las recibió para su transporte y el valor que esas mismas mercancías habrían tenido con las averías en idéntico tiempo y lugar. Límite máximo valor por pérdida.</p> <p>Art.57: Límite 1/3 Indicador Público de Renta de efectos múltiples/día por cada kg/bruto.</p> <p>(En 2023: 6,66€x kg/bruto) + gastos.</p>	<p>Art.25.1: Transportista pagará en total la suma de la depreciación calculada de acuerdo con el valor de la mercancía tal como está fijada en los arts.23.1 a) y 23.4.</p>	ÍDEM que el anterior
RESPONSABILIDAD POR: RETRASO	Art. 57. Límite máximo precio transporte.	Art. 23.5. Límite máximo precio transporte	No se determina
P L A Z O RECLAMACIÓN	<p>Art. 60.1:</p> <p><u>Pérdidas y averías.</u> - Los daños aparentes en el momento de la entrega o hasta 7 días naturales para los daños no aparentes.</p> <p>Art.60.3:</p> <p><u>Retraso.</u>-Cuando se hayan dirigido reservas escritas al porteador en el plazo de 21 días desde el siguiente a la entrega de las mercancías al destinatario.</p>	<p>Art. 30.1:</p> <p><u>Pérdida y averías.</u> - Los daños aparentes en el momento de la entrega o hasta 7 días (descontando domingos y festivos) para los daños no aparentes.</p> <p>Art. 30.3:</p> <p><u>Retraso.</u>- Cuando se haya dirigido reserva por escrito en el plazo 21 días desde la puesta de la mercancía a disposición del destinatario</p>	<p>Daños aparentes en el momento de la entrega.</p> <p>Daños no aparentes dentro de los tres días ss., a la entrega</p>

PRESCRIPCIÓN	<i>1 año por reclamación contractual.</i> <i>2 años en caso de existencia de dolo o falta equivalente.</i>	<i>Art. 32.1: 1 año/ 3 años en caso de existencia de dolo o falta equivalente</i>	<i>Art. 286 de la LNM: 1 año.</i>
RC POR DEFECTO	<i>Art.47: Avería/Pérdida total o parcial. - Porteador.</i> <i>Art.48: Exoneraciones</i> <i>Arts. 49,50 y 51: Presunciones de exoneraciones</i>	<i>Art.17: Retraso/Avería/ Pérdida total o parcial. -Transportista.</i> <i>Arts.17 y 18: Exoneraciones</i>	<i>Art.4: Deriva responsabilidad según los casos al porteador o al cargador.</i>
Obligados a realizar la carga, descarga, estiba, desestiba, embalaje	<i>Arts.20 y 21: Cargador o destinatario respectivamente.</i> <i>Servicios Paquetería/ similares. - Porteador.</i> <i>Art. 20.- Embalaje corresponde al cargador. Necesidad de reserva del Porteador (Arts.25 y 26).</i>	<i>Art. 17.- Cargador o destinatario respectivamente.</i> <i>Arts. 9,10 y 17.- Embalaje corresponde al Cargador. Necesidad de reserva del Transportista</i>	<i>Art.2: Responsabilidad inicial al Porteador.</i> <i>Art.3: Deber de comprobación/reserva</i> <i>Art. 4: Embalaje corresponde al Cargador.</i> <i>Arts. 4 y 6: Exoneraciones.</i>

* **El Derecho Especial de Giro (“DEG”)** es la Unidad de Cuenta del Fondo Monetario Internacional. Constituye una cesta de monedas que incluye al euro, dólar USA, yen japonés y libra esterlina.

** **La Regla del contenedor:** Cuando se utilicen para agrupar mercancías un contenedor, paleta o cualquier dispositivo similar, todo bulto o unidad que según el conocimiento de embarque vaya embalado en tal dispositivo se considerará como un bulto o unidad. Fuera de este caso tal dispositivo (contenedor, paleta, entre otros.) se considerará como el bulto o unidad.

IV.- EL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS PELIGROSAS Y EL SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL MEDIOAMBIENTAL

Cada vez es más habitual que las empresas de transporte y transitarias tengan un departamento especializado en el transporte de mercancías peligrosas, para ser más competitivos en el sector y aumentar así un mayor número de clientes. No obstante, no son muchas las empresas que sean capaces de prestar este servicio con total garantía. Es esencial y de vital importancia tener un equipo humano formado que conozca con profundidad toda la normativa nacional e internacional que hay que cumplir para salvaguardar no sólo la salud

y seguridad humana sino su propia infraestructura empresarial y/o sus medios de transporte.

Por otra parte, estas empresas también tienen que tener presente, al abrir estos departamentos o divisiones, los ingentes costes que podrían llegar a asumir en caso de producirse un siniestro (que puede acontecer no sólo durante la fase de transporte sino cuando éstas se manipulan y/o almacenan) y la inversión previa que deben realizar para tener cubiertos todos los contratiempos que puedan producirse en el ejercicio de esta actividad con una buena póliza de responsabilidad civil que contemple una cobertura integral frente a reclamaciones por causas medioambientales.

Cuando hablamos de mercancías peligrosas nos estamos refiriendo a aquellas sustancias y artículos que cuando se transportan representan un riesgo para la salud, la seguridad, la propiedad o el medio ambiente, y están prohibidas para el transporte nacional e internacional a menos que se cumplan ciertas condiciones. La Organización de las Naciones Unidas (ONU) ha establecido un sistema universal para la clasificación y el transporte de mercancías peligrosas, que forman la estructura base de la mayoría de los reglamentos-modelo regionales, nacionales e internacionales y estipulan cómo deben embalarse, marcarse y etiquetarse para ayudar a facilitar su transporte y seguridad.

Hay nueve clases de mercancías peligrosas, algunas de las cuales tienen subclases, y pueden ser sólidas, líquidas o gaseosas y se clasifican según sus propiedades; aparte de los Residuos Tóxicos y Peligrosos, que se encuadran en otra clase diferente. A efectos informativos:

- Clase 1-Materias y objetos explosivos.
- Clase 2- Gases.
- Clase 3- Materias líquidas inflamables.
- Clase 4.1- Materias sólidas inflamables.
- Clase 4.2- Materias susceptibles de inflamación espontánea.
- Clase 4.3- Materias que, al contacto con el agua, desprenden gases inflamables.
- Clase 5.1- Materias comburentes.
- Clase 5.2- Peróxidos orgánicos.

- Clase 6.1- Materias tóxicas.
- Clase 6.2- Materias infecciosas.
- Clase 7- Materias radiactivas.
- Clase 8- Materias corrosivas.
- Clase 9- Materias y objetos peligrosos diversos.

La rotulación, el marcado y el etiquetado conforme a su clase o subclase ayudan a garantizar que las mercancías peligrosas se manipulen de forma adecuada y que se cumplan las normas de segregación de mercancías peligrosas; minimizando con ello, los riesgos propios de esta clase de mercancías. Dependiendo de los volúmenes de los envíos, éstas pueden transportarse en buques, isotanques o paquetes.

Como hemos adelantado al inicio, existe en la actualidad, una gran cantidad de normativas nacionales e internacionales que rigen la gestión de mercancías peligrosas. Todas ellas tienen su origen en las Recomendaciones de la ONU¹⁰ sobre el transporte de mercancías peligrosas - Reglamentaciones modelo por lo que facilitan la compatibilidad entre los requisitos modales para que un envío pueda ser transportado por más de una persona, sin reclasificación intermedia, marcado, etiquetado o reembalado.

Posteriormente, atendiendo al medio de transporte empleado (transporte terrestre/ marítimo) le será aplicada la siguiente normativa:

- **TRANSPORTE TERRESTRE DE MERCANCÍAS PELIGROSAS:** Está regulado por el Acuerdo Europeo sobre transporte internacional de mercancías peligrosas por carretera-ADR 2023¹¹. Es muy habitual que en el envío de mercancías peligrosas haya un tramo de transporte que deba realizarse por carretera. Estas mercancías pueden transportarse en un isotanque o en un paquete utilizando conductores especializados que cuentan con licencias profesionales para conducir vehículos que transportan mercancías peligrosas por carretera.

La legislación exige que las empresas designen un experto en mercancías peligrosas

¹⁰ <https://unece.org/transport/dangerous-goods/un-model-regulations-rev-22>

¹¹ <https://boe.es/boe/dias/2023/03/17/pdfs/BOE-A-2023-6968.pdf>

<https://unece.org/about-adr>

(Consejero de Seguridad), para garantizar que todos los requisitos legales se apliquen y se cumplan correctamente. Así mismo, asigna ciertas responsabilidades a tres actores principales en cualquier envío de mercancías peligrosas, que son:

1. **El expedidor** - La empresa que envía las mercancías peligrosas.

2. **El transportista** - Los que transportan las mercancías peligrosas.

3. **El destinatario** - La empresa que recibe las mercancías peligrosas.

Cuando se transportan estas mercancías, sea cual sea el medio de transporte empleado, es un requisito legal que una Nota / Declaración de Mercancías Peligrosas (DGN/DGD) acompañe el envío. Esta Nota/Declaración, irá también acompañada de los siguientes documentos:

- Hoja de datos de seguridad (SDS): proporcionada por el fabricante de la mercancía peligrosa.
- Factura comercial.
- Packing list.
- Carta de instrucciones del remitente.
- Certificado de origen.

• **TRANSPORTE MARÍTIMO DE MERCANCIAS PELIGROSAS:** Para dicho transporte hay que cumplir con las regulaciones que impone la *International Maritime Organization (IMO)*¹² o lo que es la Organización Marítima Internacional (OMI) para el transporte de mercancías peligrosas. Así mismo, está regulado por el Acuerdo Europeo relativo al transporte internacional de mercancías peligrosas por vías de navegación interior (ADN)¹³, por el Código IMDG (Código Marítimo Internacional de Mercancías Peligrosas)¹⁴ y por el Código Internacional para la Construcción y el Equipo de Buques que Transporten Productos Químicos Peligrosos a Granel (Código IBC).¹⁵

La carga marítima peligrosa puede requerir condiciones especiales de estiba, por lo que hay que prestar especial atención a cómo y dónde deben apilarse los contenedores con mercancías peligrosas. La exposición a la luz solar y al agua son otros factores a tener en cuenta ya que pueden incidir en la seguridad de este tipo de mercancías. En caso de producirse un incidente durante la navegación como, por ejemplo, una fuga o un derrame, el entorno marino podría verse gravemente afectado por el transporte de mercancías peligrosas a bordo.

Por ello, la legislación sobre la materia requiere que las empresas designen un experto que les asesore, como son los Consejeros de Seguridad, para garantizar que todos los requisitos legales se apliquen correctamente y asigna ciertas responsabilidades a los diferentes actores dentro de la cadena de suministro.

Una vez expuesta la gran complejidad que supone el transporte de este tipo de mercancías, se pone de manifiesto que, en caso de siniestro, no sólo afecta exclusivamente a personas y a bienes de terceros, sino que generan daños importantes a un bien común como es la naturaleza por daños directos y, sobre todo, por contaminación medioambiental.

Estos daños son muchas veces mayores que los daños causados a la propia mercancía y al medio de transporte empleado por lo que es imprescindible la contratación de un seguro de responsabilidad civil medioambiental por contaminación que complementa el seguro de responsabilidad civil como transportista/porteador.

La Ley 26/2007, de Responsabilidad Medioambiental, traspone al ordenamiento jurídico español las disposiciones de la Directiva 2004/35/CE del Parlamento Europeo y del Consejo en cuanto a la prevención y reparación de daños medioambientales.

Esta Ley contempla dos tipos de responsabilidades:

1.- Responsabilidad objetiva: El operador que desarrolle una actividad económica o profesional (enumeradas en el anexo III) y ocasione daños medioambientales o amenazas de que dichos daños se produzcan, deberá adoptar las medidas de prevención, de evitación o de reparación reguladas en la ley.

También, se regula una responsabilidad objetiva, de alcance sectorial más amplio cuando son incluidas aquellas amenazas de daños

12 <https://www.imo.org/>

13 <https://unece.org/about-adn>

14 <https://www.imo.org/es/Publications/Paginas/IMDG%20Code.aspx>

15 <https://www.imo.org/en/OurWork/Safety/Pages/IBC-Code.aspx>

medioambientales ocasionados por cualquier tipo de actividad económica o profesional, esté incluida o no en el anexo III. Este **régimen únicamente requiere la adopción de medidas de prevención de daños medioambientales o de evitación de nuevos daños medioambientales.**

2.-Responsabilidad subjetiva: Incluye los daños y las amenazas de daños medioambientales ocasionados por cualquier tipo de actividad económica o profesional –esté incluida o no en el anexo III de la ley– y que obliga a adoptar las medidas de prevención, de evitación y de reparación reguladas por la ley.

Para VEIGA COPO, A.B, tras el análisis de la Sentencia del Tribunal Supremo de 11 de junio de 2012, en la responsabilidad civil por contaminación, *“se garantizan los daños corporales, materiales y perjuicios consecuencia directa de los mismos, ocasionados a terceros como consecuencia de una contaminación cuyo hecho generador se produzca según se define en el art. 32, apartado 2 de la Ley 26/2007”*¹⁶.

Además de los conceptos de reparación primaria, compensatoria y complementaria¹⁷, quedan incluidos los siguientes conceptos a tenor de lo expuesto en el art. 29 de la Ley 26/2007.

1.- COSTES DE LIMPIEZA: Abarcan el saneamiento del suelo, del agua superficial o subterránea u otros recursos naturales contaminados, así como la retirada, el transporte y la gestión de los residuos que se hubieran podido generar según lo previsto en la legislación vigente.

Existe siniestro medioambiental cubierto por la póliza sólo cuando estos costes se originen y deban soportarse en virtud de órdenes expresas de limpieza dictadas por la Administración Pública competente que se hayan impartido durante el periodo de cobertura y que tengan la intención expresa de impedir la ocurrencia inminente de un siniestro medioambiental o de aminorar las consecuencias de un siniestro ya acaecido.

Normalmente es en las condiciones particulares de la póliza donde se sitúa el umbral máxi-

mo de costes de limpieza de la propia situación.

El asegurador asumirá la dirección y gestión de los costes de limpieza del siniestro dentro del ámbito de las instalaciones o situaciones de riesgo asegurados en la póliza. En todo caso, no quedan incluidos dentro de estos costes, aquellos gastos o inversiones que deba realizar el asegurado en su actividad para cumplir con las obligaciones legales, ni los gastos de control, inspección o reparación o mejora en sus bienes ni los gastos o perjuicios originados por el cierre, venta o finalización total o parcial, temporal o definitiva de la actividad asegurada. No incluyen, en ningún caso, la indemnización de daños personales o materiales.

2.- COSTES DE EVITACIÓN: Son aquellos que, ya producido un siniestro, tienen por finalidad limitar o impedir mayores daños medioambientales controlando, conteniendo o eliminando los factores que han originado el daño o haciendo frente a ellos con todos los medios al alcance del asegurado y que no resulten desproporcionados. No incluyen, en ningún caso, la indemnización de daños personales o materiales.

3.- COSTES DE PREVENCIÓN: Son aquellos adoptados como respuesta a un suceso o a un acto o a una omisión que haya supuesto una amenaza inminente de daño medioambiental con objeto de impedir su producción o reducir al máximo dicho daño.

4.- DEFENSA JURÍDICA: El asegurador asumirá la dirección jurídica frente a la reclamación del perjudicado designando, a tales efectos, los Letrados y Procuradores que considerase oportunos y, ello aun, cuando la reclamación fuese infundada.

Al igual que en toda póliza de responsabilidad civil, el asegurado deberá prestar colaboración necesaria a su defensa, comprometiéndose a otorgar los poderes y la asistencia personal que fuesen necesarios y a facilitar cuanta información y documentación se le requiriera por parte del asegurador.

Sea cual fuese el fallo o resultado del procedimiento judicial, el asegurador se reserva la decisión de ejercitar los recursos legales que procedieran contra dicho fallo o resultado o conformarse con el mismo.

Cuando se produjera algún conflicto de intereses entre el asegurador y el asegurado, motivado por tener el asegurador que sustentar en el siniestro intereses contrarios a la defensa del asegurado, lo pondrá en conocimiento del asegura-

¹⁶ Veiga Copo, Abel.B. *“Tratado del contrato de Seguro. Seguros contra daños y de responsabilidad civil”*. Tomo II, vol.I. Editorial Aranzadi 2022. Octava Edición. Págs.1290 y 1291.

¹⁷ Veiga Copo, Abel.B. *“Tratado del contrato de Seguro. Seguros contra daños y de responsabilidad civil”*. Tomo II, vol.I. Editorial Aranzadi 2022. Octava Edición. Págs.1296 y 1297.

do sin perjuicio de realizar aquellas diligencias que por su carácter urgente fueran necesarias para la defensa. El asegurado podrá decidir entre mantener la dirección jurídica del asegurador o confiar su propia defensa en otro profesional.

En cualquier caso, el asegurador quedará obligado a abonar los gastos de la Dirección Jurídica y los honorarios de otros profesionales intervinientes de acuerdo con las tarifas de honorarios del colegio profesional que corresponda sin que, en ningún caso, pueda exceder su importe del límite establecido en las condiciones particulares por este concepto.

El asegurador asumirá en exceso de la franquicia, el importe de la reclamación que se formula contra el tomador/asegurado más los gastos de defensa hasta el límite establecido en las Condiciones Particulares por este concepto. En cualquier caso, se atenderán los gastos de defensa que se originen a consecuencia de una reclamación por vía penal.

5.- PRESTACIÓN DE FIANZAS JUDICIALES (CIVILES, PENALES Y ADMINISTRATIVAS): El asegurador garantiza la imposición de fianzas judiciales al asegurado para garantizar su responsabilidad civil o para conseguir su libertad provisional en un procedimiento penal derivado de un siniestro cubierto por la póliza.

Dicho afianzamiento tendrá la consideración de pago a cuenta de la eventual indemnización y tendrá como límite máximo la suma asegurada establecida en las Condiciones Particulares por dicho concepto. No se incluye en esta garantía, la prestación de fianzas para el pago de sanciones personales, multas o costas.

Respecto a la delimitación temporal, las pólizas suelen perimetrar el tiempo en función de:

-Que el comienzo de la emisión causante de la contaminación o el comienzo de la situación de riesgo inminente de contaminación estén identificados y se demuestre que han ocurrido dentro del periodo de garantía de la póliza.

El periodo de garantía, antes mencionado, tiene una retroactividad de la cobertura de un año a contar desde la fecha de efecto de la póliza. La retroactividad queda condicionada a:

1. Que el hecho causante de la emisión contaminante no esté cubierto por otra póliza.
2. Que el mencionado hecho causante no fuese conocido, ni hubiera sido posible su co-

nocimiento por el asegurado, antes de la fecha de efecto de la póliza.

El periodo de garantía queda comprendido entre la fecha de efecto y su fecha de vencimiento.

V. CONCLUSIONES

Tras el estudio realizado, en mi opinión, el seguro de transporte de mercancías es una de las partes más importantes del traslado de mercancías (ya sea transporte nacional como internacional) a tenor de todos los riesgos potenciales que pueden acechar esta actividad y, aunque su contratación no es de obligado cumplimiento, es del todo recomendable formalizarlo para dar una cobertura a la carga desde su punto de origen hasta su llegada al punto de destino.

Por mi experiencia profesional, puedo afirmar que, hoy en día, siguen siendo muy numerosas las empresas que operan en el tráfico internacional y que transportan sus mercancías sin contratar un seguro de daños, confiando en que serán las empresas transportistas/transitarias que hayan contratado para efectuar el transporte, quienes responderán por las pérdidas o daños que puedan sufrir las mismas; sin tener en cuenta que la responsabilidad civil del transportista/porteador es limitada por normativa y que la indemnización que percibirán, en caso de que procediera, no alcanzará el valor de mercado de las mismas con las consiguientes pérdidas económicas y descrédito comercial ante el comprador.

Por tanto, hay que presentar el seguro de mercancías no como un gasto adicional que encarece los costes de la exportación/importación sino como *“un antídoto del riesgo”¹⁸*, una inversión necesaria y responsable que puede llegar a salvar tanto las operaciones comerciales en curso como las futuras y, a su vez, proteger financieramente a la empresa, al no tener que asumir los costes asociados a esos incidentes, recuperando el valor de los bienes asegurados.

En cuanto al seguro de responsabilidad civil de las empresas, éstas han comprobado, en los últimos años, cómo sus responsabilidades se han multiplicado no sólo en el marco de su propia actividad sino en el ámbito social, el cuidado del medio ambiente y la sostenibilidad. Y, con ellas, también han aumentado sus riesgos, en la misma medida que la necesidad de proteger su

¹⁸ Conocida frase de GARRIGUES *“el seguro es el antídoto del riesgo”*.

patrimonio frente a reclamaciones por daños y perjuicios a terceros.

Las empresas que se dedican al mundo del transporte en todas sus variantes suelen disponer de un seguro de responsabilidad civil ya que, cada vez más, son más las empresas-clientes, que efectúan un control de seguridad y de calidad de sus proveedores y requieren, previa prestación del servicio, la remisión de la póliza y el recibo acreditativo de pago de esta, entre otros documentos. Del mismo modo sucede con aquellas empresas de transporte que subcontratan a los transportistas autónomos, se aseguran previo inicio del servicio, de que cuenten con esta póliza, así como con todas las autorizaciones pertinentes que sean necesarias para realizar su actividad.

Aun así, considero que los capitales asegurados que habitualmente se contratan son relativamente bajos a tenor de la limitación de responsabilidad del transportista/porteador y las coberturas no siempre están bien configuradas a las necesidades concretas de la empresa; por lo que es muy aconsejable contar con el asesoramiento de Corredurías de Seguros especializadas en transporte que estudien las actividades y necesidades de la empresa y las orienten hacia aquellos productos que satisfagan y cubran todas sus líneas de actividad.

Para concluir este artículo, quiero citar la célebre frase de Henry Ford que decía “*es el mundo entero el que descansa sobre la base de los seguros. Sin ellos, cada hombre guardaría su dinero sin invertirlo en ninguna parte por temor a perderlo y la civilización se habría paralizado poco menos que en la barbarie*”.

Como hemos visto desde la antigüedad, el seguro juega un papel fundamental en el desarrollo económico, promoviendo la actividad económica de nuestras empresas y permitiéndolas a aventurarse en nuevos negocios con seguridad, ayudando a reducir las pérdidas y riesgos de estas.

VI. BIBLIOGRAFÍA

- Arola, Ramón Aparicio “*Claves del Seguro del transporte de Mercancías*” 10.03.2020.
- Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación. Ortega Giménez, A. (2019): “*La nueva lex mercatoria: el valor jurídico de los INCOTERMS® en la jurisprudencia española*”.
- Fernández-Quirós, Tomás y López Quiroga, Julio, “*El contrato de seguro marítimo en la propuesta de Anteproyecto de Ley General de la Navegación marítima*” homenaje al profesor D. Rodrigo Uría González en el centenario de su nacimiento/número extraordinario-2006.
- Guardiola Sacarrera, E. (1988). “*La compraventa internacional y los INCOTERMS®*” (4a ed.). Barcelona.
- López García de la Serrana, Javier, “*Seguro de transporte terrestre de mercancías se considera cláusula limitativa aquella que establece las condiciones necesarias para evitar la sustracción de la carga*”, Sentencia del Tribunal Supremo de 22 de octubre de 2020. Ponente: Pedro José Vela Torres. Revista de Responsabilidad Civil y Seguro. Año 56 nº11. Diciembre 2020.
- Montori Díez, Agustín con la colaboración de Escribano, Carlos y Cuartero, José M. “*Manual de Transporte Marítimo*”. Editorial. Atea-Olt Barcelona.
- Ostoja López-Alfaro, Alfredo, “*Compraventas Marítimas Internacionales: Contratos F. O. B. Y C. I. F.*”. Dialnet.
- Sala, Mario, “*Un siglo de seguros marítimos barceloneses en el Comercio con América (1770-1870)*”. Fundación Mapfre 2012.
- Sánchez Calero, F. “*Comentarios a la Ley 50/1980, de 8 de octubre, y sus modificaciones*”. Editorial Aranzadi, Navarra, 2005.
- Tirado Suarez, Francisco Javier Art.61 “*Ámbito de la indemnización en el seguro terrestre*”, 1ª ed.
- Tortella, Gabriel/Manzano, Alberto/ García Ruiz, José Luis, “*Breve Historia del Seguro en España*”, Dossier nº37-Octubre 2015- Fundación Mapfre.
- Veiga Copo, Abel B. “*Condiciones en el Contrato de Seguro*”. Editorial Comares, Granada 2005
- Veiga Copo, Abel.B. “*Tratado del contrato de Seguro. Seguros contra daños y de responsabilidad civil*”. Tomo II.Vol.I. Editorial Aranzadi 2023. Octava Edición.
- Veiga Copo, Abel.B “*Tratado del Contrato de Seguro. Seguros Aéreos y Seguros Marítimos*”. Tomo III.Vol.II. Editorial Aranzadi 2023. Octava Edición.