



UNIVERSIDADE DA CORUÑA

FACULTADE DE DEREITO

Trabajo de Fin  
de Grado

Transporte marítimo  
de mercancías y  
narcotráfico

Marta Guizán Roca

Tutor: Carlos Martínez-Buján Pérez

**Grado en Derecho**

Año 2017-2018

# ÍNDICE

ABREVIATURAS .....	3
ANTECEDENTES DE HECHO .....	4
CUESTIONES PLANTEADAS .....	6
<b>1. Condiciones legales necesarias para el registro de buque y concretamente en el REBECA .....</b>	<b>6</b>
1.1. Definición legal de buque .....	6
1.2. Naturaleza jurídica del buque. El buque como bien mueble registrable .....	7
1.2.1. Registro de Buques y Empresas Navieras .....	8
1.2.2. Registro de Bienes Muebles .....	8
1.3. Procedimiento registral y condiciones legales para el mismo .....	9
1.4. El REBECA (Registro de Buques y Empresas Navieras de Canarias) .....	10
1.5. Conclusiones .....	12
<b>2. Análisis de los tipos de contratos de transporte que se llevan a cabo en este viaje para el transporte de mercancías.....</b>	<b>12</b>
2.1. El contrato de transporte multimodal .....	12
2.2. El contrato de fletamento en régimen de conocimiento de embarque.....	14
2.3. El contrato de transporte terrestre de mercancías.....	17
2.4. Conclusiones .....	18
<b>3. Analizar los tipos de responsabilidad del naviero-porteador por pérdida o daños de la mercancía derivados de la vía de agua .....</b>	<b>19</b>
3.1. Delimitación de la figura del naviero-porteador .....	19
3.2. Responsabilidad de Navegando S.A. como porteador .....	20
3.3. Responsabilidad de Navegando S.A. como empresa naviera.....	22
3.4. Compatibilidad de los regímenes aplicables .....	23
3.5. Conclusiones .....	24

<b>4. Análisis del deber que ha incumplido el porteador por la introducción en su buque, sin su consentimiento ni el de su capitán, de un contenedor con mercancía ilegal.....</b>	<b>25</b>
4.1. Deber de vigilancia del porteador .....	25
4.2. Incumplimiento del deber de vigilancia: culpa <i>in vigilando</i> .....	26
4.3. Conclusiones .....	27
<b>5. Determinación de las sanciones penales correspondientes a los responsables del transporte del alijo de cocaína oculto. Responsabilidad penal del capitán por haber transportado mercancía ilegal.....</b>	<b>28</b>
5.1. Tipo penal de tráfico de drogas .....	28
5.2. Responsabilidad penal del capitán .....	30
5.3. Conclusiones .....	31
<b>6. Analizar el tipo de seguro suscrito en relación con el transporte de mercancías y si el hecho de haber encontrado un contenedor con mercancía ilegal afecta a la posible indemnización por pérdida del resto de la mercancía legal que transportaba el buque ....</b>	<b>32</b>
6.1. El seguro marítimo .....	32
6.2. El seguro marítimo de mercancías .....	36
6.3. ¿Puede el hecho de haber hallado droga entre la mercancía transportada afectar a la correspondiente indemnización por pérdida y daños del resto de las mercancías?.....	37
6.3.1. Análisis desde el punto de vista de la cobertura del seguro .....	38
6.3.2. Análisis desde el punto de vista del incumplimiento contractual.....	39
6.4. Conclusiones .....	40
CONCLUSIONES FINALES .....	41
BIBLIOGRAFÍA.....	45
APÉNDICE JURISPRUDENCIAL .....	48

# Abreviaturas

Art./s	Artículo
CC	Código Civil
CdC	Código de Comercio
CP	Código Penal
CDE	Conocimiento de embarque
CTM	Convenio de Transporte Multimodal
DTM	Documento de Transporte Multimodal
EEE	Espacio Económico Europeo
FCL	<i>Full container load</i>
GT	<i>Gross Tons</i>
LCL	<i>Less container load</i>
LCS	Ley del Contrato de Seguro
LCTT	Ley de Contrato de Transporte Terrestre
LNM	Ley de la Navegación Marítima
RBEN	Registro de Buques y Empresas Navieras
RBM	Registro de Bienes Muebles
RDAb	Real Decreto de Abanderamiento de buques
REBECA	Registro de Buques y Empresas Navieras de Canarias
RRM	Reglamento del Registro Mercantil
S.A.	Sociedad Anónima
SAP	Sentencia de la Audiencia Provincial
STS	Sentencia del Tribunal Supremo
S.L.	Sociedad Limitada
SSTS	Sentencias del Tribunal Supremo
OTM	Operador de Transporte Multimodal
TRB	Toneladas de Registro Bruto
TRLPEMM	Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante
TS	Tribunal Supremo
UE	Unión Europea

## Antecedentes de hecho

El buque Anastasia C con 20 años de antigüedad y pabellón español inscrito en el registro REBECA, partía con fecha del 9 de Septiembre de 2017 de la terminal portuaria de contenedores Limón situada en Costa Rica. Su destino era el puerto de VIGO donde pretendía hacer la descarga del cargamento de fruta que transportaba.

Según reflejaba el correspondiente conocimiento de embarque, dicho cargamento se componía concretamente de: 15 mil kg de piña, 10 mil kg de coco y 35 mil kg de naranja procedente de la empresa Tufrutasur S.A.

En el contrato de transporte multimodal pactado entre Tufrutasur S.A. y Difrusur S.L. comprendía, tanto el transporte por mar mediante contrato de fletamento para transporte de mercancías en régimen de conocimiento de embarque, como el transporte por carretera de la mercancía expuesta. Del transporte de mercancía por mar se encargaría la naviera Navegando S.A. propietaria del buque, y por carretera la empresa Trans.Terras de Soneira S.L.

Navegando SA, firma el conocimiento de embarque donde la carga de fruta solo ocupaba una parte de la capacidad del buque, que se corresponde con 10 contenedores refrigerados (Refeer 40'x8'x8'6) con un peso máximo de carga cada uno de 27.700 Kg. En el conocimiento de embarque se refleja correctamente todos los datos necesarios para el correspondiente transporte de la mercancía, así como: la identificación del cargador, porteador y consignatario. Siendo respectivamente cargador Tufrutamsur S.A, porteador Navegando S.A. y consignatario Difrusur S.L. y acordando que el día de la entrega será el 15 de septiembre de 2017. Además, el cargador Tufrutasur contrata un seguro de mercancías por cuenta del consignatario de las mercancías Difrusur S.L. Se refleja en la correspondiente póliza de seguro se trata de una cobertura para un único viaje de transporte de fruta. La compañía aseguradora de la carga es: Marseguritas.

La tarde del día 14 de Septiembre de 2017, el buque Anastasia C circulaba a 60 millas de la costa de Finisterre, cuando a las 17:09h en cabina detectan que el barco está teniendo un problema en el casco debido al cual se ha producido una vía de agua en el interior de la nave.

Como consecuencia de la vía de agua abierta en el casco y debido al fuerte oleaje, el buque comenzó a escorar a babor. Esta escora inicial fue corregida lastrando sucesivamente los tanques de doble fondo 10 y 11 de estribor, pero a la vista de que escoraba de nuevo a babor, el Capitán: Don Alejandro L.M dio la orden a la tripulación de preparar el abandono del buque y dar aviso al salvamento marítimo sobre la situación. Decide además, solicitar el refugio en el puerto de Brens situado a 7 millas también en la Costa da Morte.

A consecuencia de esto, gran parte de la mercancía que transportaba Anastasia C se encuentra en un estado de pérdida total que una vez atracado en puerto de refugio debería ser valorada por la correspondiente aseguradora a través del correspondiente peritaje.

Transporte marítimo de mercancías y narcotráfico

Una vez en Brens, la policía durante un fondeo rutinario del barco incauta en uno de los muchos contenedores de fruta que transportaba el Anastasia C, la cantidad de 860kg de Cocaína oculta en el interior de piñas. Concretamente se trataba de 860 piñas perfectamente vaciadas y posteriormente rellenas con un cilindro compacto de un kg de cocaína y posteriormente recubierto y aislado con un baño de cera amarillenta. El valor de mercado de la droga hubiera superado los 34.000.000 millones de euros. La operación es calificada por el comisario jefe de la Brigada Central de Estupefacientes de la Policía nacional “de gran importancia” puesto que es la más grande detectada en una ruta atlántica hasta el momento.

En ese momento, los agentes dan parte a la autoridad judicial y el capitán pasa a disposición judicial por haber transportado mercancía ilegal en el interior del barco que este capitaneaba. Negando el capitán rotundamente en todo momento, conocer la existencia de esta droga en el interior de la nave.

# Cuestiones planteadas

## 1. Condiciones legales necesarias para el registro de buque y concretamente en el REBECA

A lo largo de la presente cuestión iremos desarrollando una serie de conceptos como son el buque y su sistema registral; considerados conceptos claves debido a la importancia que ostentan dentro del Derecho marítimo.

### 1.1. Definición legal de buque

Hallar una definición clara y concisa de buque ha sido una tarea harto complicada para la doctrina marítima, resultado directo del elevado número de significados de los que es susceptible la palabra buque. Llama la atención que sea precisamente en el concepto de buque donde hayan surgido tantos problemas, puesto que supone un concepto capital para el Derecho Marítimo y eje central de su regulación.<sup>1</sup>

No fue hasta la promulgación de la *Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima*<sup>2</sup> cuando se zanjó este problema. Es precisamente el artículo 56 el que nos ofrece una noción completa y precisa de buque a los efectos de aplicación de la propia norma. Pero antes de analizar el concepto actual, se hace preciso atender a las anteriores y distintas definiciones de buque.<sup>3</sup>

Nuestro punto de partida será el *Real Decreto, de 22 de agosto de 1885, por el que se publica el Código de Comercio*<sup>4</sup>, cuyo Libro III que se ocupaba del comercio marítimo, no contenía ninguna definición de buque; lo que hacía necesario acudir a otra regulación para colmar esta laguna jurídica. Esa regulación iba a ser el Reglamento del Registro Mercantil de 1956, donde encontramos el artículo 146 que disponía: “se reputarán buques, para los efectos del Código de Comercio y de este Reglamento, no sólo las embarcaciones destinadas a la navegación de cabotaje o altura, sino también los diques flotantes, pontones, dragas, gánguiles y cualquier otro aparato flotante destinado o que pueda destinarse a servicios de la industria o comercio marítimo o fluvial.”

De la definición que brindaba el RRM se exigía como mero requisito para ostentar la condición de buque el de la flotabilidad, lo que provocaba que la definición fuera extremadamente amplia y excediera del significado técnico de buque.<sup>5</sup> Además de que supondría extender el concepto de buque a cualquier aparato que pudiera flotar sobre las aguas.

Para solucionar este problema, la doctrina marítima entendía que, junto con el requisito de la flotabilidad, debía exigirse un requisito dinámico, el de la navegabilidad. El requisito de la navegabilidad lleva consigo la posibilidad de que la construcción flotante

<sup>1</sup> ARROYO MARTÍNEZ, I., *Curso de Derecho Marítimo (Ley 14/2014, de la Navegación Marítima)*, Thomson Reuters, Navarra, 2015, pág. 410.

<sup>2</sup> BOE núm. 180, de 25 de julio de 2014; en adelante, LNM.

<sup>3</sup> DOMÍNGUEZ CABRERA, M<sup>a</sup>., *El Registro de Buques y Otros Vehículos de la Navegación*, Tirant Lo Blanch, Valencia, 2015, pág. 35.

<sup>4</sup> BOE núm. 289, de 16 de octubre de 1885; en adelante Cdc.

<sup>5</sup> URÍA, R., *Derecho Mercantil*, Marcial Pons, Madrid, 2001, pág. 1101.

pueda desplazarse por el agua, requisito de autonomía de desplazamiento que encaja con el espíritu autárquico de la navegación marítima.

Pero el concepto de buque no solo se vio inmerso en una problemática de amplitud conceptual, sino que junto a este problema debía añadirse la existencia de otras normas que también contenían un concepto de buque. Las más importantes son el *Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante*<sup>6</sup> y el *Real Decreto 1027/1989, de 28 de julio, sobre abanderamiento, matriculación de buques y registro marítimo*<sup>7</sup>. Por lo que respecta al TRLPEMM, contiene una definición un tanto más restringida de buque al exigir a las embarcaciones estar dotadas de capacidad para navegar. No obstante, el RDAb contenía una definición de buque a los efectos de la aplicación del propio decreto, esto es, a los simples efectos de adquisición de la nacionalidad.

De este breve análisis de la legislación que regulaba la materia del buque podemos extraer la conclusión de que existía una disparidad conceptual, integrada por nociones de buque simplemente funcionales, que no perseguían dar una definición general, sino solamente a efectos de aplicación de cada una de las normas. Situación a la que ha puesto fin la LNM, para la cual “se entiende por buque todo vehículo con estructura y capacidad para navegar por el mar y para transportar personas o cosas, que cuente con cubierta corrida y de eslora igual o superior a veinticuatro metros.”<sup>8</sup>

Actualmente el concepto legal de buque exige la concurrencia de cuatro requisitos: a) aptitud para navegar; b) aptitud para transportar personas o cosas; c) cubierta corrida y d) eslora no inferior a veinticuatro metros.<sup>9</sup> No es materia de este supuesto práctico ahondar más en la naturaleza del buque por lo que prescindiré de una explicación en profundidad sobre dicho requisitos.

## **1.2. Naturaleza jurídica del buque. El buque como bien mueble registrable**

Una vez que conocemos la definición legal de buque y tenemos las nociones básicas sobre el mismo, debemos tener en cuenta los aspectos que hacen que el buque sea una construcción especial susceptible entre otras cosas de ser registrada.

Cuando hablamos de buque, no solo hemos de tener presente que se trata de un vehículo de la navegación marítima con cubierta corrida y eslora igual o superior a veinticuatro metros. Hemos de tener en cuenta también que se trata de un bien mueble, susceptible de ser objeto de gravámenes y derechos. Pero además se trata de un bien mueble compuesto por diferentes partes constitutivas donde nos encontramos las partes integrantes, las pertenencias y los accesorios. Es precisamente de su naturaleza de cosa compuesta de donde se deriva la naturaleza jurídica especial del mismo.

Además de ser un bien mueble compuesto, también es un bien mueble susceptible de inscripción registral, para lo cual debe cumplir una serie de condiciones. Nuestro Derecho positivo ha adoptado un sistema registral dual en orden a satisfacer una doble finalidad: reforzar la seguridad jurídica del tráfico y de los terceros, y llevar una

<sup>6</sup> BOE núm. 253, de 20 de octubre de 2011; en adelante TRLPEMM.

<sup>7</sup> BOE núm. 194, de 15 de agosto de 1989; en adelante RDAb.

<sup>8</sup> Artículo 56 de la Ley 14/2014, de 24 de julio, de la Navegación Marítima.

<sup>9</sup> ARROYO MARTINEZ, I.: “Estatuto jurídico de los vehículos de la navegación marítima y de la aeronave” en *Lecciones de Derecho Mercantil, vol. II*, Thomson Reuters, Pamplona, 2016, pp. 659-660.



identificación y control administrativa de los buques. Para cumplir con esas funciones contamos con el Registro de Buques y Empresas Navieras y con el Registro de Bienes Muebles.

### **1.2.1. Registro de Buques y Empresas Navieras**

Conocido también como Registro Marítimo o Registro de Matrícula, se trata de un registro público de carácter administrativo que tiene por objeto la inscripción de los buques abanderados en España, así como la de las empresas navieras españolas<sup>10</sup>. Pese a que se trate de una denominación única, este registro incardina tres secciones distintas: i) Los Registros de Matrícula de Buques; ii) El Registro Central; iii) El Registro de Empresas Marítimas.

Se habla de Registros de Matrícula en plural, porque mientras las otras dos secciones que integran el Registro de Buques y Empresas Navieras presentan su sede en Madrid, en la Dirección General de la Marina Mercante, éstos tienen su sede en sus respectivos Distritos Marítimos.<sup>11</sup> De esta forma el nivel periférico de la Administración marítima se encuentra representado por estos Registros Marítimos, por ese motivo “puerto de matrícula” y “matrícula” son términos coincidentes con el distrito marítimo donde se ha registrado el buque.<sup>12</sup>

### **1.2.2. Registro de Bienes Muebles**

El Registro de Bienes Muebles es un registro de titularidades y gravámenes sobre bienes muebles, por lo que se trata de un registro de carácter jurídico. La naturaleza jurídica del registro supone no solo que lo que se inscriba goza de publicidad oficial, sino que ofrece la presunción de legalidad material, consecuencia del principio de fe pública registral.<sup>13</sup> Se lleva a cabo bajo la dependencia del Ministerio de Justicia y está a cargo de un Registrador de la Propiedad y Mercantil.

Consta de seis secciones, entre las cuales se encuentra la “Sección de Buques.” El sistema por el que se rigen es el del folio real, por lo que cada buque inscrito en el presente registro constará con una hoja para cada uno, donde se inscribirán los actos y contratos sobre la propiedad y demás derechos reales, incluyendo gravámenes, embargos y limitaciones de disponer.

---

<sup>10</sup> Artículo 251.1 TRLPEMM: “El Registro de Buques y Empresas Navieras es un registro público de carácter administrativo que tiene por objeto la inscripción de: a) los buques abanderados en España; b) las empresas navieras españolas.”

<sup>11</sup> Los Distritos Marítimos se incardinan dentro de las Capitanías Marítimas. Estas últimas son órganos periféricos de la administración central en los puertos de interés general, subdivididas en tres categorías. a) inspección marítima; b) seguridad marítima y prevención; y c) tráfico marítimo, despacho, registro, personal marítimo y asuntos generales. La relación de Capitanías y sus Distritos Marítimos se encuentra en el anexo del Real Decreto 638/2007, de 18 de mayo, por el que se regulan las Capitanías Marítimas y los Distritos Marítimos.

<sup>12</sup> ARROYO MARTÍNEZ, I., *Curso de Derecho Marítimo (Ley 14/2014, de la Navegación Marítima, op. cit.*, pág. 429.

<sup>13</sup> DURÁN RIVACOBIA, R.: “El sistema registral del buque (con arreglo a la Ley 14/2014, de Navegación Marítima)” en *El Derecho Marítimo de los nuevos tiempos*, Thomson Reuters, Navarra, 2018, pp. 334-337.

### 1.3. Procedimiento registral y condiciones legales para el mismo

El punto de partida del procedimiento de inscripción lo encontramos en el artículo 69.1 de la LNM,<sup>14</sup> que impone la inscripción obligatoria de buques en el RBM, siempre y cuando no se trate de buques y embarcaciones de recreo o deportivos<sup>15</sup> o buques, embarcaciones y artefactos de titularidad pública. Como la inscripción en este registro exige la previa obtención y consiguiente inscripción en el registro administrativo de matrícula, la primera inscripción se practicará en el Registro de Buques y Empresas Navieras.<sup>16</sup> Así pues, podemos decir que el procedimiento registral de los buques en España se inicia a través de su inscripción en el Registro de Buques y Empresas Navieras. A esta inscripción se le denomina matrícula y se rige por la disposición adicional 16º del TRLPEMM y el RD 1027/1989, en cuanto no se opongan a la LNM.

El procedimiento en el RBEN se denomina matrícula y se inicia a solicitud del titular del buque,<sup>17</sup> por lo que se trata de un procedimiento rogado que podrá solicitarse en cualquier puerto de matrícula a elección del titular.<sup>18</sup> La disposición final segunda del TRLPEMM remite la regulación de este procedimiento a su desarrollo reglamentario, pero como aún no se ha llevado a cabo por parte del legislador continúa vigente el RDAb.

Para proceder a inscribir un buque en el RBEN es preciso cumplir los siguientes requisitos legales:

1. Relativo al titular del buque: habrá de ser una persona física o jurídica residente o domiciliada en España u otros Estados pertenecientes al Espacio Económico Europeo siempre que, en este último supuesto designen a un representante en España (artículo 252.2 TRLPEMM). Este requisito se deriva del artículo 5.1 del *Convenio Internacional de las Naciones Unidas, de Ginebra, de 1958, relativo a la alta mar*,<sup>19</sup> que exige que entre el Estado cuyo pabellón se enarbole y el buque "...ha de existir un vínculo auténtico entre el Estado y el buque; y en particular el Estado ha de ejercer efectivamente su jurisdicción y su autoridad sobre los buques que enarboles su pabellón en los aspectos administrativo, técnico y social." En virtud del principio de soberanía serán los estados los que impongan las condiciones necesarias para acceder a la obtención de sus respectivas nacionalidades.
2. Relativo a la acreditación de la titularidad del buque: el artículo 13 del RDAb distingue diferentes formas de acreditar tal propiedad en función del origen del buque. Así, i) para los buques construidos en España será suficiente aportar el proyecto de construcción aprobado y el título de propiedad; ii) para los buques

<sup>14</sup> "Todos los buques, embarcaciones y artefactos navales abanderados en España deberán obligatoriamente inscribirse en la Sección de Buques del Registro de Bienes Muebles."

<sup>15</sup> "Se entiende por navegación de recreo o deportiva aquella cuyo objeto exclusivo sea el recreo, la práctica del deporte sin propósito lucrativo o la pesca no profesional." Artículo 252.2 TRLPEMM.

<sup>16</sup> "La primera inscripción de cada buque en el Registro será de dominio y se practicará en virtud de certificación de la hoja de asiento expedida por el Registro de Buques y Empresas Navieras (...)." Artículo 71.1 LNM.

<sup>17</sup> "El titular de un buque, embarcación o artefacto naval de cualquier Lista tiene la obligación tanto de solicitar su matriculación como la baja en la Lista correspondiente." Artículo 6 del RDAb.

<sup>18</sup> "El titular podrá elegir el puerto de matrícula." Artículo 13 RDAb.

<sup>19</sup> La adhesión de España a este convenio se produjo el 25 de febrero de 1971 y fue publicado en BOE núm. 309, de 27 de diciembre de 1971.

que procedan de comiso o apresamiento, acreditación de su legítima propiedad; iii) para los buques de bandera extranjera procedentes de salvamento o incautados por incumplimiento de obligaciones, el documento oficial que acredite la importación legal; iv) cuando se trate de buques importados será necesario el documento oficial que acredite la importación, la baja del registro marítimo de procedencia, y el documento que acredite la propiedad o arrendamiento del buque en caso de abanderamiento provisional.

Una vez acreditados estos requisitos, el buque objeto de la inscripción pasará a estar matriculado en el RBEN y todos los buques matriculados en el mentado registro estarán abanderados en España.<sup>20</sup> El abanderamiento es el acto que otorga el derecho a enarbolar el pabellón español y por lo tanto a ostentar la nacionalidad española.<sup>21</sup> Una vez adquirida la inscripción en el RBEN, el buque allí inscrito no podrá matricularse en otro registro de buques de estado diferente, pues los buques no pueden ostentar una doble nacionalidad.<sup>22</sup>

Tras la inscripción en el registro administrativo se obtendría lo que el RDAb denomina “matrícula provisional”, que para convertirla en definitiva habría que proceder a inscribir el buque en la sección sexta del RBM correspondiente al Distrito Marítimo donde se llevó a cabo la matriculación. Como el acceso al registro queda reservado a los buques que se hallen matriculados en España habrá que acreditar copia certificada de la matrícula.

#### **1.4. EL REBECA (Registro de Buques y Empresas Navieras de Canarias)**

La Ley de Puertos del Estado y Marina Mercante del año 1992, creó en su disposición adicional decimoquinta el segundo registro nacional conocido como REBECA o Registro de Buques y Empresas Navieras de Canarias. La creación de este registro perseguía competir con los pabellones de conveniencia<sup>23</sup>, registros abiertos situados en paraísos fiscales que atraen a la gran mayoría de la flota marítima por las condiciones más favorables de las que gozan los buques allí inscritos en materia fiscal y laboral, ejerciendo por lo tanto una competencia desleal.<sup>24</sup>

Actualmente se encuentra regulado en la disposición adicional decimosexta del TRLPEMM y se rige por lo establecido en la misma y en sus normas de desarrollo.<sup>25</sup> Aparece definido como un registro público y de carácter administrativo. La sede de este registro se encuentra en las Islas Canarias y opera a través de dos oficinas especiales de gestión y administración, adscritas al Ministerio de Fomento, situadas en Las Palmas de Gran Canaria y en Santa Cruz de Tenerife e incardinadas en las Capitanías Marítimas

---

<sup>20</sup> “El abanderamiento es el acto que otorga el derecho a enarbolar el pabellón español. Todos los buques matriculados en el Registro de Buques y Empresas Navieras estarán abanderados en España.”

<sup>21</sup> “Los buques debidamente matriculados y abanderados en España tendrán, a todos los efectos, la nacionalidad española.”

<sup>22</sup> Existen dos excepciones: que se produzca un cambio de nacionalidad o pabellón por la venta del buque, o que estemos ante un cambio temporal de pabellón consecuencia de un contrato de arrendamiento.

<sup>23</sup> Podemos definir los pabellones de conveniencia como aquellos en los que no existe una vinculación auténtica entre el buque y la bandera del país que enarbola.

<sup>24</sup> ARROYO MARTÍNEZ, I., *Curso de Derecho Marítimo (Ley 14/2014, de la Navegación Marítima, op. cit.*, pág. 433.

<sup>25</sup> La Ley del Régimen Económico y Fiscal de las Islas Canarias, reformada por el Real Decreto Ley 15/2014, de 19 de noviembre.

respectivas.<sup>26</sup> Para DOMÍNGUEZ CABRERA esto último permite distinguir el REBECA de los registros *off-shore*, porque a diferencia de éstos que se encuentran situados en territorios o posesiones de ultramar, nuestro segundo registro se encuentra situado dentro del propio territorio estatal.

Están legitimados para solicitar la inscripción de buques en el REBECA las empresas navieras que previamente se hallen inscritas en dicho registro. Para ello será necesario que presenten en las Islas Canarias o bien su centro efectivo de control o un establecimiento o representación permanente y aportar certificado de su inscripción en el Registro Mercantil donde se refleje su objeto social.

En cuanto a los buques sobre los que ostenten un título de propiedad, posesión o arrendamiento financiero u otro que lleve aparejado el control de la gestión náutica y comercial del mismo, deberán cumplirse una serie de requisitos técnico-funcionales:

- a) Debe tratarse de buques civiles, en construcción o ya construidos, que presenten un arqueo mínimo de 100 TRB y en todo caso estar destinados a un propósito mercantil, cualquiera que sea la forma en el que realicen esta (navegación exterior, extranacional, de cabotaje o combinada).
- b) La dotación de estos buques está sometida a tres exigencias:
  - a. El capitán y el primer oficial deberán tener en todo caso la nacionalidad de un Estado miembro de la UE o del EEE.<sup>27</sup>
  - b. Al menos el 50% de la dotación ha de ser de nacionalidad española o de cualquier otro estado de la UE o del EEE.
  - c. La tripulación mínima de cada buque se fijará por el Ministerio de Defensa teniendo en cuenta ciertos factores tasados como el tipo del buque, el grado de automatización y el tipo de tráfico al que esté destinado.
- c) Si los buques objeto de la inscripción procedieran de registros extranjeros habrá de acreditarse la correspondiente liquidación del impuesto de aduanas, así como el cumplimiento de las normas de seguridad establecidas por la legislación española y los convenios internacionales ratificados por España.

Una vez inscritos en el REBECA, el Ministerio de Fomento otorgará a los buques la patente de navegación que les permitirá navegar bajo pabellón español y legitima a los capitanes para ejercer sus funciones a bordo de los mismos. Como consecuencia de enarbolar pabellón español, dichos buques están sujetos a la legislación española pertinente, en especial su acogimiento a los derechos e incentivos fiscales, laborales y de seguridad social que han sido previstos para incentivar la utilización de este registro especial.<sup>28</sup>

---

<sup>26</sup> DOMÍNGUEZ CABRERA, M<sup>a</sup>.: *El Registro de Buques y Otros Vehículos de la Navegación*, op. cit., pág. 240.

<sup>27</sup> La Administración Marítima se reserva el derecho a que estos empleos sean desempeñados por ciudadanos de nacionalidad española cuando implique ejercer de forma habitual prerrogativas de poder público.

<sup>28</sup> DOMÍNGUEZ CABRERA, M<sup>a</sup>.: *El Registro de Buques y Otros Vehículos de la Navegación*, op. cit., pág. 255.

### 1.5. Conclusiones

Tras la evolución del concepto de buque, la LNM ha puesto fin al debate definiendo el buque como “todo vehículo, con estructura y capacidad para hacer navegar por mar y para transportar personas y cosas, que cuente con cubierta corrida y de eslora igual o superior a veinticuatro metros.” Será esa definición la que actualmente marque los requisitos necesarios para inscribir a un buque en el doble sistema registral que existe en nuestro derecho positivo. Inscripción que es obligatoria para todos los buques abanderados en España, por lo que en primer lugar deberá practicarse en el Registro de Buques y Empresas Navieras lo cual permite conseguir el abanderamiento y posteriormente en la Sección sexta del Registro de Bienes Muebles. Para acceder a la matriculación en los mentados registros, los propietarios simplemente deberán acreditar la propiedad del mismo, siempre que se trate de personas físicas o jurídicas que realmente ostenten alguna vinculación con España.

Al lado de estos registros que podríamos denominar ordinarios, encontramos el REBECA o segundo registro, que lleva en vigor desde el año 1992. Su sede radica en las Islas Canarias y se ha creado para intentar combatir el fenómeno de los pabellones de conveniencia. A diferencia de la inscripción en los registros ordinarios, la inscripción en el REBECA tiene carácter potestativo y podrán acceder al mismo los buques civiles con un tonelaje de registro bruto superior a 100 GT<sup>29</sup> que ostenten fines mercantiles. Se exigen una serie de requisitos en cuanto a la tripulación, ya que el mínimo de la misma viene fijado por el Ministerio de Fomento, del cual el 50% deberán ser españoles o de un país miembro de la UE o del EEE y el capitán y el primer almirante con origen también de países de la UE o del EEE.

## 2. Análisis de los tipos de contratos de transporte que se llevan a cabo en este viaje para el transporte de mercancías

En el supuesto planteado tiene lugar un transporte de fruta desde Costa Rica hasta Vigo, para lo cual el vendedor y/o cargador de la fruta (Tufrutasur S.A.) contrata un transporte multimodal para hacer llegar las mercancías al comprador y/o consignatario (Difrusur S.L.). Ese transporte multimodal comprendería el traslado por mar de las mercancías mediante un contrato de fletamento en régimen de conocimiento de embarque, y el traslado por carretera mediante un contrato de transporte terrestre de mercancías. Del primer transporte sería encargada la empresa naviera Navegando S.A. y del segundo Trans. Terras de Soneira S.L., ostentado ambos la condición de porteadores.

### 2.1. El contrato de transporte multimodal

Se trata de un verdadero contrato de transporte en virtud del cual una parte (llamada operador de transporte marítimo -OTM-) se compromete, mediante un único contrato, frente a otra (cargador) a efectuar o hacer que se efectúe el transporte de mercancías utilizando para ello diversos modos de transporte.<sup>30</sup> No obstante, la definición de este contrato no se extrae de una norma jurídica, puesto que el contrato de transporte multimodal no está sometido a ningún convenio internacional y ello pese a los numerosos y variados esfuerzos que desde las primeras décadas del siglo XX han sido

<sup>29</sup> Se trata de otra forma de denominar la medida de arqueo bruto de los buques conocida como *Gross tons*.

<sup>30</sup> BROSETA PONS, M.: *Manual de Derecho Mercantil, Vol. II*, Tecnos, Madrid, 2016, pág. 210-213.

desarrollados por distintos organismos internacionales como el Comité Marítimo Internacional y la Comisión de las Naciones Unidas para el Comercio y el Desarrollo, de los que cabe destacar el Convenio de Ginebra de 1980, también conocido como *Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Multimodal Internacional de Mercancías* o CTM.<sup>31</sup> Tampoco existe en España una ley específica que regule el transporte multimodal;<sup>32</sup> la única referencia legislativa al contrato multimodal existente en nuestro ordenamiento jurídico se extrae del artículo 209 LNM y del artículo 67 de la *Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del contrato de transporte terrestre de mercancías*.<sup>33</sup> Estos preceptos regulan los transportes parcialmente marítimos y parcialmente terrestres respectivamente.

La LNM no define el contrato multimodal, pero de su artículo 209 se desprende que es “el transporte que comprende la utilización de medios de transporte distintos del marítimo.” Por su parte la LCTT en su artículo 67 sí lo define como “el contrato de transporte celebrado por el cargador y el porteador para trasladar mercancías por más de un modo de transporte, siendo uno de ellos terrestre, con independencia del número de porteadores que intervengan en su ejecución.”<sup>34</sup>

Como consecuencia de la falta de regulación, también la jurisprudencia se ha pronunciado sobre dicho contrato, definiéndolo como aquel contrato único para el transporte de mercancías por dos modos de transporte por lo menos.<sup>35</sup>

Del análisis de ambas definiciones podemos decir, como ha expuesto el Tribunal Supremo en su día, que el transporte multimodal es un <<transporte de transportes>>, que no se identifica con ninguna modalidad en particular y reclama una regulación específica adecuada a su naturaleza y caracteres.<sup>36</sup> Caracteres de los que destacan:

- a) Unidad contractual: el cargador celebra un único contrato con un OTM, como organizador terrestre, que asume la prestación del transporte de origen a destino final, y asume responsabilidad desde el momento en que tiene las mercancías bajo su custodia. No se trata pues de una mera yuxtaposición o combinación de medios, sino que tiene una sustantividad propia y diversa de ellos.<sup>37</sup> Esta unidad contractual se plasma en un único documento que formaliza el contrato, conocido como documento de transporte multimodal y regulado<sup>38</sup> en el artículo 267 LNM, donde se dispone que al DTM “le serán de aplicación las normas

<sup>31</sup> LÓPEZ RUEDA, F. C.: “La promulgación de una ley como solución al <<rompecabezas>> del transporte multimodal”, en *Anuario de Derecho Marítimo*, núm. 34, Karpos D.L., Madrid, 2017, pp. 73-74.

<sup>32</sup> PAZ MARTÍN CASTRO, M<sup>a</sup>.: “Transporte multimodal: del Convenio de Ginebra de 1980 a las Reglas de Rotterdam”, en *Anuario de Derecho Marítimo*, núm. 32, Karpos D.L., Madrid, 2015, pp. 172-173.

<sup>33</sup> BOE núm. 273, de 12 de noviembre de 2009; en adelante LCTT.

<sup>34</sup> LÓPEZ RUEDA, F. C.: “La promulgación de una ley como solución al <<rompecabezas>> del transporte multimodal”, *op. cit.*, pp. 79-80.

<sup>35</sup> SAP de Cádiz de 24 de marzo de 2014 (TOL4.355.938).

<sup>36</sup> STS de 26 de mayo de 2011 (RJ 348/2011).

<sup>37</sup> GÓRRIZ LÓPEZ, C.: “El contrato de transporte multimodal de mercancías”, en *El contrato de transporte*, núm. 21, Vol. I, Consejo General del Poder Judicial, Madrid, 2002, pág. 357.

<sup>38</sup> Hay que destacar la existencia de las Reglas de la UNCTAD y CCI relativas al DTM, conocidas como Reglas UNCTAD/CCI, que se aplicarán al contrato multimodal si las partes deciden incorporarlas al mismo y siempre que no sean contrarias a las disposiciones imperativas de un convenio internacional o a las leyes nacionales aplicables al contrato de transporte multimodal.

establecidas para el conocimiento de embarque.” Es definido por la doctrina como el documento que hace prueba de un contrato de transporte multimodal y acredita que el operador de transporte multimodal ha tomado las mercancías bajo su custodia y se ha comprometido a entregarlas de conformidad con las cláusulas de ese contrato,<sup>39</sup> es decir, hace prueba del contrato y de la recepción de las mercancías.

- b) Pluralidad de modos de transporte: se trata de la principal característica de este tipo contractual y lo que permite diferenciarlo del transporte sucesivo (regulado en el artículo 284 de la LNM), puesto que este último es prestado por varios porteadores bajo un único contrato, pero para un único transporte exclusivamente marítimo con trasbordos. No se contemplan en esta figura diferentes modos de transporte de las mercancías.<sup>40</sup> Debido a esta diversidad de modalidades de transporte, es un elemento unificador de este tipo contractual el hecho de utilizar contenedores<sup>41</sup> ya que se adaptan a todo tipo de transporte. Presupuesto que se cumple en nuestro caso práctico ya que la fruta viaja contenerizada.

El OTM es la parte del contrato que asume en nombre propio la obligación de transportar las mercancías hasta el punto de destino, por lo que ha de hacerse cargo de todas las obligaciones necesarias para llevar a cabo el traslado de las mismas.<sup>42</sup> La LNM no alude directamente a la figura del OTM, pero distingue en su artículo 278 entre el porteador contractual, que se compromete a realizar el transporte, y el porteador efectivo que ejecuta el transporte materialmente con sus propios medios. No existe ningún problema en que las dos figuras puedan coincidir y ostentar así la condición de porteador contractual y efectivo al mismo tiempo.

La contraparte del OTM es el cargador o remitente que tiene la obligación de entregar las mercancías al porteador para su correspondiente transporte. Se trata de la parte acreedora del contrato, titular de los derechos derivados del mismo, pero también sujeto activo de declarar la exactitud sobre las mercancías y su estado, así como a pagar el flete. En último lugar, el consignatario<sup>43</sup> es la persona a la que el operador debe entregar las mercancías en destino, convirtiéndose en el acreedor en la fase ejecutiva del transporte, sustituyendo así al cargador. Permanece extraña a la relación jurídica hasta que solicita la entrega de las mercancías.

## **2.2. El contrato de fletamento en régimen de conocimiento de embarque**

El contrato que voy a analizar a continuación, celebrado entre el cargador Tufrutasur S.A. y el porteador Navegando S.A., forma parte de los contratos que la doctrina marítima española ha denominado como “de explotación.” Bajo esta rúbrica se pretende englobar todos los contratos que origina la explotación del buque en el tráfico marítimo,

<sup>39</sup> SAP de Madrid de 10 de noviembre de 2005 (TOL784.577).

<sup>40</sup> LÓPEZ RUEDA, F. C.: “El transporte multimodal en la Ley de la Navegación Marítima”, *op. cit.* pág. 95.

<sup>41</sup> ROMERO R. y ESTEVE A.: *Transporte marítimo de mercancías*, Marge Books, Madrid, 2017, pág. 34.

<sup>42</sup> GÓRRIZ LÓPEZ, C.: “El contrato de transporte multimodal de mercancías”, *op. cit.* pág. 357.

<sup>43</sup> LÓPEZ RUEDA, F. C.: “El transporte multimodal en la Ley de la Navegación Marítima” *op. cit.* pág. 102.

atendiendo a que todos ellos son manifestaciones de la utilización empresarial del buque.<sup>44</sup>

La Exposición de Motivos de la LNM, en su apartado VI, ha acabado con la tradicional diferencia entre fletamento y transporte marítimo de mercancías, acogiendo un tipo contractual unificado por el cual el fletamento se configura como contrato de transporte. El tipo contractual unificado que contempla la Ley se compagina con la previsión de diferentes modalidades de fletamento, salvando así las distintas finalidades a que pueden destinarse los buques que navegan por mar. Así las cosas, el artículo 203 de la LNM dispone lo siguiente: “por el contrato de transporte marítimo de mercancías, también denominado fletamento, se obliga el porteador, a cambio del pago de un flete, a transportar por mar mercancías y entregarlas al destinatario en el puerto o lugar de destino”, quedando integrado transporte y fletamento.

En virtud del artículo 277.2 LNM, la regulación del contrato de transporte marítimo de mercancía en régimen de conocimiento de embarque la encontramos en el *Convenio Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Conocimientos de Embarque*, firmado en Bruselas el 25 de agosto de 1924 (conocido como Reglas de la Haya-Visby), los protocolos que lo modifican (Protocolo de Bruselas de 1968 y Protocolo de Londres de 1979) y la LNM. Tras la promulgación de las Reglas de la Haya, éstas trataron de ser sustituidas por las Reglas de Hamburgo,<sup>45</sup> que pese a entrar en vigor tras la ratificación de más de veinte estados, no han sido ratificadas por los países más desarrollados -entre ellos España- y por lo tanto no son de aplicación para la resolución del presente supuesto. Derivado de la convivencia de dos regímenes diferentes del transporte marítimo, que derivan de las Reglas de la Haya-Visby y de Hamburgo, se ha tratado de paliar la inseguridad jurídica de esta situación con la promulgación de unas nuevas normas, las Reglas de Rotterdam, las cuales no han entrado en vigor aun<sup>46</sup> porque no han sido ratificadas por un número suficiente de países.

Las partes de este contrato aparecen perfectamente delimitadas en la Ley y son el cargador o fletador y el porteador. Pese a ello, en palabras de ARROYO MARTÍNEZ,<sup>47</sup> no existe unanimidad en la doctrina a la hora de señalar los elementos personales del contrato. Para unos son dos, el porteador y el cargador, y para otros tres, pues añaden la figura del destinatario. Sin adentrarme en la discusión doctrinal, me ha parecido más correcto analizar las tres figuras en atención a la aparición de ellas en el caso práctico.

La figura del cargador, también denominada fletador en este contrato, es la encargada de celebrar el contrato de transporte con el porteador, obligándose a poner a disposición del porteador las mercancías y, consecuentemente, a declarar la naturaleza de las

---

<sup>44</sup> GABALDÓN GARCÍA, J.L. y RUÍZ SOROA J.M.: *Manual de Derecho de la Navegación Marítima*, Marcial Pons, Madrid, 2006, pág. 450.

<sup>45</sup> Convención de las Naciones Unidas aprobada en la Conferencia Diplomática de 30 de marzo 1978. Elaboradas por la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional (UNCITRAL).

<sup>46</sup> La LNM, contempla en su disposición final primera la remisión a las Cortes de un proyecto de Ley por parte del Gobierno para introducir las modificaciones que fueran necesarias tras la entrada en vigor de las Reglas de Rotterdam.

<sup>47</sup> ARROYO MARTÍNEZ, I.: “Transporte marítimo y otros contratos de utilización del buque y de la aeronave” en *Lecciones de Derecho Mercantil, vol. II, op.cit.*, pág. 744.



mismas. El porteador por tanto será la persona que asuma la obligación de realizar el transporte, sin que necesariamente sea quien materialmente lo perfeccione, estableciéndose así la existencia de dos figuras diferentes: el porteador contractual y el porteador efectivo.<sup>48</sup> El porteador contractual es la persona que se compromete a realizar el transporte, mientras que el porteador efectivo es el que realmente lo lleva a cabo a través de sus propios medios. En la LNM se entiende por porteador efectivo “en todo caso el armador del buque porteador”, pero seguir esa tesis implicaría sostener que para la Ley el naviero no puede ser otra cosa que porteador contractual, lo que no tendría cabida en nuestro caso. Esta interpretación no es acogida por la doctrina, que realiza una interpretación de la Ley entendiendo por porteador efectivo el que ejecuta o realiza de hecho o materialmente el transporte, con independencia del título jurídico que lo justifica.<sup>49</sup>

El traslado de las mercancías es la prestación principal del contrato de transporte y de la cual deriva la obligación del cargador de pagar el flete, que como en nuestro caso se trata de un traslado de mercancías en contenedores, éste se calculará sobre la base del tipo de contenedor convertido en unidad del transporte. Se trata de una obligación de resultado, pues el porteador no solo se compromete a desarrollar la actividad, sino a conseguir el traslado, conservando en buen estado los bienes entregados para su transporte.<sup>50</sup> Siguiendo la clasificación de SANCHO GARGALLO, entre muchos otros maritimistas, las obligaciones del porteador se clasifican en: a) obligaciones antes del viaje; b) durante el viaje y, c) después del viaje.

A) Obligaciones antes del viaje:

- a) Navegabilidad del buque. Se configura como un deber de diligencia, que alcanza no solo a que el buque esté en estado para navegar y correctamente armado, sino también a que los espacios del buque se encuentren en buen estado para recibir y transportar las mercancías. Dicha obligación ha de darse ininterrumpidamente durante todo el trayecto.
- b) Carga y estiba de las mercancías. El porteador ha de colocar la mercancía a bordo del buque para su transporte, siendo la estiba la última de sus operaciones.
- c) Emisión del conocimiento de embarque.<sup>51</sup> Se trata del documento que regula las relaciones jurídicas entre las partes. Están obligados a su emisión tras la recepción de las mercancías, el capitán, el porteador o el agente del porteador. Pese a la exigencia de emitir un conocimiento de embarque, el contrato de transporte de mercancías es consensual y prueba de ello es que el porteador asume obligaciones previas a la emisión de este. El contenido del conocimiento de embarque viene dado por una serie de menciones obligatorias que impone la ley, relativas a las mercancías transportadas, la identificación de las partes y los datos relativos al viaje que se lleva a cabo. Junto a éstas, la Ley permite que las

<sup>48</sup> Artículo 278.3 LNM.

<sup>49</sup> ARROYO MARTÍNEZ, I.: “Transporte marítimo y otros contratos de explotación de utilización del buque y de la aeronave” en *Lecciones de Derecho Mercantil, vol. II, op. cit.*, pág. 745.

<sup>50</sup> SANCHO GARGALLO, I.: “Transporte marítimo de mercancías en régimen de conocimiento de embarque”, en *El contrato de transporte*, núm. 21, Madrid, 2002, pp. 54-57.

<sup>51</sup> ARROYO MARTÍNEZ, I.: *Compendio de Derecho Marítimo (Ley 14/2014 de Navegación Marítima)*, Tecnos, Madrid, 2017, pp. 285-286.

partes incluyan en él todas aquellas estipulaciones válidamente pactadas. El conocimiento de embarque cumple tres funciones: a) hace prueba del contrato celebrado, recogiendo los derechos y obligaciones entre porteador y cargador; b) salvo prueba en contrario hace fe del recibo de la entrega de las mercancías al porteador y será a partir de ese momento cuando el porteador responda por el cuidado de las mismas<sup>52</sup> y, c) es un título representativo de las mercancías lo que implica que el titular del conocimiento de embarque tiene la posesión y puede disponer de ellas como un propietario. De su función representativa de las mercancías deriva su carácter de título ejecutivo, llevando aparejada la ejecución de la obligación de devolver las mercancías entregadas al porteador para su transporte.<sup>53</sup> Así pues, la transmisión producirá los mismos efectos que la entrega de las mercancías representadas, que podrá ser por cesión, endoso o entrega en virtud de la forma en que se hubiera emitido el documento (nominativos, a la orden o al portador respectivamente). También se contempla en la LNM la posibilidad de emitir un conocimiento de embarque en formato electrónico (art. 262.1).

B) Obligaciones durante el viaje:

- a) Traslado de las mercancías en el buque y conforme al itinerario convenido. La alteración injustificada de la ruta conlleva una infracción contractual que da lugar a una indemnización, perdiendo el porteador el derecho a limitar su responsabilidad.<sup>54</sup>
- b) Conservación y cuidado de las mercancías. Obligación que nace con la entrega de las mercancías y se prolonga hasta su entrega al destinatario en el lugar convenido en las mismas condiciones en que las recibió.

C) Obligaciones después del viaje:

- a) Descarga de las mercancías. Se trata de la obligación correlativa a la carga de las mercancías, siendo a costa y riesgo del porteador.
- b) Entrega de la mercancía al destinatario. Con ésta concluye la prestación asumida por el porteador y cesan sus obligaciones de custodia. La entrega se realizará a quien aparezca como titular en el conocimiento.

### 2.3. El contrato de transporte terrestre de mercancías

El último de los contratos que entran en juego en el transporte de fruta desde Costa Rica hasta Vigo es el transporte de mercancías por carretera en el cual, Trans. Terras de Soneira S.L., será la encargada de su ejecución. No debemos olvidar que este contrato de transporte es una fase del contrato de transporte multimodal, por lo que para el análisis del mismo partiremos de los artículos 67 y 68 de la *Ley del contrato de transporte terrestre de mercancías*,<sup>55</sup> que contemplan la regulación aplicable a la fase

<sup>52</sup> Supuesto de responsabilidad *ex receiptum* (STS de 26 de abril de 1995 (RJ 1995/3550)).

<sup>53</sup> STS de 29 de noviembre de 2002 (RJ 2002/10403).

<sup>54</sup> STS de 21 de junio de 1980 (RJ 1980/2726).

<sup>55</sup> BOE núm. 273, de 12 de noviembre de 2009; en adelante LCTT.

terrestre de un transporte multimodal, la cual nos remite “a la normativa propia de cada modo.”<sup>56</sup>

Por el contrato de transporte terrestre de mercancías el porteador se obliga frente al cargador, a cambio de un precio, a trasladar mercancías de un lugar a otro y ponerlas, a disposición de las personas designadas en el contrato. Las partes de este contrato son el porteador y el cargador, apareciendo también en ocasiones el destinatario. El contenido del contrato de transporte terrestre por carretera es idéntico al examinado para el transporte marítimo de mercancías, con la especialidad de que este contrato ha de realizarse por vía terrestre.

Siguiendo la tesis de PEINADO GRACIA,<sup>57</sup> se trata de un contrato consensual en el que la entrega de las mercancías que han de ser transportadas es un deber del cargador que opera como requisito necesario para que el porteador pueda cumplir su obligación de transporte. Por lo tanto, la documentación del contrato a través de la carta de porte no es esencial para su existencia.

El porteador es la parte del contrato que asume en nombre propio la obligación de conseguir el traslado de las mercancías a su lugar de destino, entregarlas al destinatario en la misma forma en que fueron recibidas y realizarlo en plazo convenido, respondiendo este del incumplimiento de cualquiera de esas obligaciones.<sup>58</sup> El cargador por su parte ha de entregar las mercancías que han de ser transportadas al porteador, debiendo pagar el precio y demás gastos del transporte y quedando como acreedor de la relación jurídica que surge del contrato mientras no aparezca la figura del destinatario. Éste último es la persona a quien el porteador ha de entregar las mercancías en el lugar de destino, permaneciendo extraño a la relación jurídica entre las partes hasta que solicita la entrega.

#### 2.4. Conclusiones

De entrada, en el presente caso nos encontramos con la celebración de un contrato de transporte multimodal para el traslado de 60 mil kilos de fruta desde Costa Rica hasta Vigo. El contrato se celebró entre Tufutasur (como cargador) y un operador de transporte multimodal, que, sin figurar tal sujeto en el caso planteado, me veo en la obligación de contemplar, pues tras el estudio de este contrato a través de la jurisprudencia y la doctrina marítima, este tipo de contrato tiene lugar entre un cargador y un OTM. A renglón seguido, para llenar de contenido el contrato multimodal, el OTM, cumpliendo con su obligación de porteador contractual, organiza el transporte de las mercancías a través de un contrato de fletamento en régimen de conocimiento de embarque con la naviera Navegando S.A, la cual adquiere la condición de porteadora efectiva asumiendo las obligaciones propias de esta figura contractual, que serán el traslado de las mercancías por mar, velando por su custodia y demás obligaciones que se desprenden de la principal de llevar a cabo el viaje. Las obligaciones de Navegando

---

<sup>56</sup> Este régimen legal jurídico privado se acompaña de las normas de Derecho Público directamente aplicables a esta rama de la actividad económica como la Ley 16/1987, de 30 de julio de Ordenación de los Transportes Terrestres y su Reglamento de desarrollo aprobado por Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre. Sin olvidarse de los instrumentos internacionales sobre la materia como el Convenio de Transporte Internacional por Carretera y las Reglas Uniformes CIM/1999.

<sup>57</sup> PEINADO GRACIA, J. I.: “El contrato de transporte terrestre. El transporte de mercancías y viajeros por carretera” en *Lecciones de Derecho Mercantil, Vol. II, op.cit.*, pág. 156.

<sup>58</sup> STS de 9 de julio de 2015 (RJ 2015/3692).

S.A. finalizan con la entrega de las mercancías a la empresa de transporte Trans. Terras de Soneira S.L., que es la empresa encargada de la ejecución de la última fase del transporte multimodal a través de un contrato de transporte de mercancías por carretera. Para concluir, Trans. Terras de Soneira deberá entregar las mercancías al destinatario y legitimario de las mismas, que es Difrusur, como se desprende del conocimiento de embarque emitido en la primera fase de ejecución del transporte marítimo. Una vez recibidas las mercancías por el destinatario, el OTM y los demás porteadores quedan liberados de su obligación. No obstante, este presupuesto no llega a cumplirse puesto que a lo largo del transporte marítimo suceden una serie de acontecimientos que iremos resolviendo en las restantes cuestiones de este trabajo.

### **3. Analizar los tipos de responsabilidad del naviero-porteador por pérdida o daños de la mercancía derivados de la vía de agua**

Durante la fase de ejecución marítima del transporte de las mercancías, el buque “Anastasia C” sufre un problema en el casco debido al cual se produce una vía de agua en el interior de la nave que acaba con la pérdida total de gran parte de la mercancía. Como consecuencia del accidente, surge la responsabilidad de Navegando S.A., que al ostentar la condición de naviero-porteador, presenta dos regímenes distintos de responsabilidad, los cuales serán objeto de análisis en los sucesivos sub-epígrafes, junto con la limitación de estas, si fuera posible.

#### **3.1. Delimitación de la figura del naviero-porteador**

La LNM regula en su Título III a los “sujetos de la navegación”, donde se encuentran regulados en el artículo 145 las figuras de armador y naviero. Por naviero, debemos entender aquella persona que, siendo o no propietaria de un buque, tiene la posesión de este, directamente o a través de sus dependientes, y lo dedica a la navegación en su propio nombre y bajo su responsabilidad. Lo característico de esta figura es ostentar la posesión del buque y dedicarlo en nombre propio y bajo su responsabilidad a la navegación.

Por su parte, armador es aquella persona física o jurídica, que utilizando buques mercantes propios o ajenos, se dedica a la explotación de estos, aun cuando ello no constituya su actividad principal. De esta manera, se desplaza a un plano secundario la asociación del término de armador con la de propietario del buque.<sup>59</sup>

Se trata de figuras cumulativas, por lo que cuando se ostente la posesión de un buque y además se dedique a la explotación de este, se tendrá la consideración de armador y naviero<sup>60</sup>. Además, en la medida en que se ejerza una actividad empresarial organizada y ordinariamente para terceros mediante la explotación de uno o varios buques puede tener la consideración de empresario social.<sup>61</sup> Supuesto en el que se encuentra la empresa naviera Navegando S.A., como propietaria del buque y encargada de la explotación de este, en este caso, a través de un viaje por líneas regulares de transporte

<sup>59</sup> La jurisprudencia ya había reconocido la separación entre el concepto de propietario de buque y de armador en la STS de 7 de julio de 1948 (RJ 1948/748).

<sup>60</sup> ARROYO MARTÍNEZ, I., *Curso de Derecho Marítimo (Ley 14/2014, de la Navegación Marítima, op. cit.*, pp. 334-336.

<sup>61</sup> MATILLA ALEGRE, R.: *El naviero y sus auxiliares. El buque*, J.M.Bosch, Barcelona, 1995, pág. 31.

de mercancías. Como consecuencia, la empresa naviera va a estar sujeta a dos regímenes de responsabilidad distintos, en cuanto a porteador y en cuanto a empresa naviera, ambos serán objeto de análisis a continuación.

### **3.2. Responsabilidad de Navegando S.A. como porteador**

El punto de partida de la responsabilidad del porteador es el artículo 277 de la LNM, en virtud del cual “el porteador es responsable de todo daño o pérdida de las mercancías, así como del retraso en su entrega, causados mientras se encontraban bajo su custodia, de acuerdo con las disposiciones previstas en esta sección, las cuales se aplicarán imperativamente<sup>62</sup> a todo contrato de transporte marítimo”, por lo que la responsabilidad del porteador se fundamenta en el incumplimiento culpable de sus obligaciones. Al regular el régimen de la responsabilidad del porteador, el legislador español ha optado por unificarlo, tanto a nivel nacional como internacional, aplicando el denominado Convenio de Bruselas de 1924 y sus protocolos de modificación que han dado lugar a lo que hoy en día se conoce como Reglas de la Haya-Visby.<sup>63</sup>

Clave para proceder a aplicar el régimen de responsabilidad por daños o pérdida de las mercancías de la Sección 9ª, del Capítulo II de la LNM, es que estos se hayan producido durante lo que la Ley denomina en su artículo 279 “periodo temporal de responsabilidad”, que abarca el período desde que el porteador se hace cargo de las mercancías en el puerto de origen, hasta que las pone a cargo del destinatario. Siguiendo la doctrina de ARROYO MARTÍNEZ, de esta forma la ley está presuponiendo que todo daño que sufran las mercancías estando bajo su poder, se deberá a una negligencia del porteador, bastándole al cargador con probar el daño sufrido y que este se produjo mientras las mercancías estaban bajo la custodia del porteador. Presupuesto que se entiende cumplido en este viaje, puesto que los daños se han producido en la fase de ejecución marítima del transporte multimodal que va desde Costa Rica hasta Vigo, concretamente a 60 millas de la costa de Finisterre, por lo que Navegando S.A. aún se encontraba custodiando las mercancías transportadas.

Tampoco plantea duda alguna el hecho de que se ha producido un daño, pues así queda acreditado tras la lectura del supuesto práctico, donde se contempla que “gran parte de la mercancía se encuentra en un estado de pérdida total.” Comúnmente se entiende por “pérdida” el hecho de que la mercancía no llegue a destino, o no se entregue por la razón que sea; mientras que el “daño” supondría un deterioro o menoscabo de las cualidades o cantidades de la mercancía. De todas formas, siguiendo el criterio de VALPUESTA GASTAMINZA,<sup>64</sup> esta distinción resulta teórica, pues lo relevante es que exista un detrimento o perjuicio en la calidad, cantidad o funcionalidad de las mercancías transportadas.

---

<sup>62</sup> Pese a que la LNM unificó el régimen del contrato de fletamento y el de transporte marítimo de mercancías, en materia de responsabilidad el contrato de fletamento goza de un amplio margen de autonomía al existir la posibilidad de que las partes introduzcan cláusulas para atenuar o incluso anular la responsabilidad.

<sup>63</sup> El régimen previsto en las Reglas de la Haya-Visby será sustituido por las Reglas de Rotterdam cuando éstas entren en vigor (disposición final primera).

<sup>64</sup> VALPUESTA GASTAMINZA, E., “La limitación de la deuda del porteador en régimen de conocimiento de embarque por daños en la mercancía en la Ley de Navegación Marítima” en *El Derecho Marítimo de los nuevos tiempos*, op.cit, pág. 775.

Quedando acreditada la responsabilidad del porteador por los daños producidos en las mercancías, entrará en juego el artículo 282 LNM, que declara el derecho que ostenta el porteador para limitar su deuda. La limitación será aplicable a toda acción que persiga una indemnización por daños o pérdidas experimentadas, independientemente de cuál sea el procedimiento en que se ejercite la acción, así como su fundamento, sea contractual o extracontractual; siempre y cuando el daño no fuera el resultado de una acción u omisión personal, realizada con la intención de causar tal pérdida, con temeridad y a sabiendas de que tal daño se producirá probablemente (arts. 282.4 y 283.4 y art. IV.5.a) del Convenio de Bruselas, modificado por el art. 2º. del Protocolo de 1979).

Fundamental de la institución de limitación de la responsabilidad es el hecho de fijar un importe máximo por el que el porteador ha de responder, de tal forma que, si el daño producido fuera superior al límite, se pagará solamente el importe máximo. Para fijar ese límite el punto de partida será determinar el valor real del daño, el cual se calcula teniendo en cuenta el precio corriente de mercado en el lugar y fecha en que se debieron descargar las mercancías, y posteriormente, habrá que aplicar dicho precio a las unidades que sufrieron el deterioro. No obstante, un daño generalizado a casi toda la mercancía podría ser considerada como pérdida total.<sup>65</sup>

Una vez hemos calculado el valor real de las mercancías, el límite por el que ha de responder el porteador aplicado a ese valor se calculará en función a dos criterios: a) atendiendo al valor que figure en el CDE, entonces dicho valor constituiría el límite máximo de indemnización; o, b) si no figura nada en el conocimiento de embarque, como en este caso, el artículo 282.1 LNM nos remite a la aplicación de los límites de las Reglas de la Haya-Visby, los cuales disponen que el transportista en ningún caso será responsable de las pérdidas o daños de las mercancías en cuantía superior a 666,67 unidades de cuenta<sup>66</sup> por bulto o unidad, o bien dos unidades de cuenta por cada kilogramo de peso bruto de las mercancías dañadas; aplicándose el límite más alto de los dos. Por bulto puede entenderse cualquier parte de la mercancía que se encuentre embalada o empaquetada; por unidad se puede entender la unidad de mercancía utilizada para calcular el flete en el transporte de mercancías a granel.<sup>67</sup>

Cuando el transporte se haga por medio de contenedores, como en el presente caso, cualquier bulto o unidad enumerado en el CDE como incluido dentro de dicho medio de agrupación se considerará como bulto o unidad a efectos de limitación de responsabilidad por pérdida o daños. Si no existiera esa individualización, el contenedor completo se considerará como una sola unidad o bulto.

En orden a todo lo expuesto anteriormente, el artículo 4 del Convenio de Bruselas de 1924 establece un amplio catálogo de causas de exoneración de la responsabilidad. Una

---

<sup>65</sup> VALPUESTA GASTAMINZA, E.: “La limitación de la deuda del porteador en régimen de conocimiento de embarque por daños en la mercancía en la Ley de Navegación Marítima” en *El Derecho Marítimo de los nuevos tiempos*, op.cit, pp. 776-777.

<sup>66</sup> El Fondo Monetario Internacional define las unidades de cuenta como derechos especiales de giro, lo que equivaldría a las monedas nacionales para los Estados que no sean miembros del Fondo. En nuestro caso una unidad de cuenta equivaldría aproximadamente a un euro, pero en el momento de la aplicación la paridad será la que resulte del BOE (STS de 24 de octubre de 1995 (RJ 5253/1995)).

<sup>67</sup> GABALDÓN GARCÍA, J. L., RUIZ SOROA, J. M.: *Manual de Derecho de la navegación marítima*, op. cit, pág. 587.

lista de hasta 17 casos en los que el porteador no responde por los daños o pérdidas de las mercancías y que según RUIZ SOROA y GABALDÓN GARCÍA<sup>68</sup>, pueden agruparse en: falta náutica; incendio; peligros; daños o accidentes de mar u otras aguas navegables; supuestos de fuerza mayor y asimilados; hechos atribuibles a la esfera del cargador y hechos fortuitos.<sup>69</sup> Para el caso de que concurra alguno de estos supuestos, el porteador es el obligado a probar<sup>70</sup> que la causa real del daño es subsumible dentro de uno de los casos exoneratorios, mientras el perjudicado viene obligado a probar el daño efectivamente sufrido.

Por último, el transporte de fruta que se realiza desde Costa Rica hasta Vigo, se lleva a cabo por medio de un contrato de transporte multimodal, que como ya se ha examinado, está compuesta por dos figuras encargadas del transporte: el porteador efectivo y el porteador contractual. Merece la pena traer a colación esta diferenciación porque la LNM en su artículo 278 establece que el régimen de responsabilidad del porteador se extiende a quien se compromete a realizar el transporte.<sup>71</sup> Se trata de un régimen de solidaridad en el que el porteador contractual podrá repetir posteriormente contra el porteador efectivo.

### 3.3. Responsabilidad de Navegando S.A. como empresa naviera

Frente al régimen de responsabilidad del porteador que se incardina en lo que se denomina “regímenes particulares de responsabilidad” que se aplican en todo lo concerniente a la responsabilidad derivada del incumplimiento de cada modalidad contractual, en el artículo 392 LNM se regula un régimen de responsabilidad global que reside en la figura del naviero. En concreto, el artículo nos remite al régimen de responsabilidad contemplado en el Convenio de Londres de 1979 y su protocolo de modificación de 1996 ratificados por España.<sup>72</sup>

Como todo empresario, el naviero responde de los daños y perjuicios que puedan ocasionarse a terceros como consecuencia de sus propios actos o de los de sus dependientes, particularmente de los miembros de la dotación.<sup>73</sup> Este tipo de responsabilidad se conoce en nuestro ordenamiento como responsabilidad extracontractual (art. 1902 CC), que se regirá, salvo lo dispuesto para responsabilidades que surjan de abordajes o contaminación que se rigen por una normativa especial, por el régimen del Derecho Común. No obstante, frente al principio de responsabilidad universal consagrado en el artículo 1911 CC en virtud del cual todo deudor, responde de sus obligaciones con todos sus bienes presentes y futuros, la LNM otorga al naviero una limitación de responsabilidad frente a determinadas deudas asumidas en el ejercicio de su actividad empresarial. La limitación de responsabilidad nacida de reclamaciones de Derecho Marítimo permite al propietario del buque limitar su riesgo económico ante las

<sup>68</sup> GABALDÓN GARCÍA, J.L. y RUIZ SOROA J.M., *Manual de Derecho de la Navegación Marítima*, *op.cit.*, pp. 582-585.

<sup>69</sup> CORTE LÓPEZ, J.: “La responsabilidad del porteador por pérdida, daños o retraso” en *Comentarios a la Ley de Navegación Marítima*, Madrid, 2015, pp. 171-172.

<sup>70</sup> SAP de Madrid de 21 de septiembre de 2012 (AC 2012/1736); SAP de Vizcaya de 26 de enero de 2005 (JUR 2005/79209) y STS de 21 de febrero de 2008 (RJ 2008/3047).

<sup>71</sup> EMPANANZA SOBEJANO, A.: “La responsabilidad del transitario en el transporte marítimo tras la promulgación de la Ley de la Navegación Marítima” en *El Derecho Marítimo de los Nuevos tiempos*, *op.cit.*, pp. 638-643.

<sup>72</sup> BOE núm. 310, de 27 de diciembre de 1986 y BOE núm. 50, de 28 de febrero de 2005 respectivamente.

<sup>73</sup> STS 7 de julio de 1948 (RJ 1948/784).

reclamaciones marítimas nacidas de un mismo accidente hasta una cuantía máxima independientemente del valor real de las reclamaciones presentadas en su contra.<sup>74</sup> El artículo 1º del Convenio de Londres contempla entre los titulares para ejercer el derecho a limitar su responsabilidad al propietario del buque, entre los que se incluye al fletador, al armador y al gestor naval; los salvadores; las entidades aseguradoras y las personas de cuyas acciones, omisiones o negligencias sean responsables los propietarios o salvadores.

No todos los supuestos en los que surge la responsabilidad del naviero pueden gozar de esta limitación, sino que el artículo 2º del mencionado Convenio establece un *numerus clausus* de supuestos, entre los que se encuentran la causación de daños materiales a cualquier tipo de bienes acaecidos a bordo. Previsión que se encuadra perfectamente en nuestro supuesto práctico, al ser la naviera Navegando S.A responsable de los daños causados a la mercancía transportada. Para calcular el importe máximo por el que ha de responder, el Convenio establece una fórmula mixta que combina el tipo de daño producido con el tonelaje de registro bruto del buque con un criterio inverso de proporcionalidad, es decir, a más tonelaje, menos unidades de cuenta. Será a ese tonelaje al que se le apliquen los límites generales del 6.1º. del Convenio, que varían en función del origen de los daños. Para nuestro caso, se aplican los límites denominados “otro tipo de reclamaciones”, pero con una especialidad. El apartado b) del artículo 15 deja libertad a los estados parte para decidir la aplicación del Convenio a los buques de peso inferior a 300 toneladas. España ha hecho uso de esa posibilidad por lo que la limitación para los buques de arqueo inferior a trescientas toneladas se regulará por normas de derecho interno de suerte que la suma máxima, calculada según los criterios del propio Convenio, sea la mitad del límite aplicable a un buque con arqueo de 2.000 toneladas, que está en 1.000.000 de unidades de cuenta, por lo que sí “Anastasia C” no superara los 300 TRB vería su responsabilidad limitada a 500.000 unidades de cuenta.

Para poder invocar este derecho a limitar la responsabilidad, además de ser uno de los titulares que tienen la facultad y de que el supuesto que se pretenda limitar esté amparado por el Convenio, ha de constituir un fondo de responsabilidad ante los tribunales que se pretenda ejercer dicha facultad. El artículo 10º establece que la limitación podrá invocarse sin la constitución del fondo, pero faculta a los Estados que establezcan en su legislación la obligatoriedad de constituir ese fondo para acceder a la limitación. España ha utilizado esta opción a través del párrafo primero del artículo 403 LNM cuando dispone que el titular del derecho “deberá constituir” el correspondiente fondo de la limitación. En ese fondo deberá consignarse tanto la cantidad máxima de responsabilidad como los correspondientes intereses legales.

Por último, al igual que en el régimen de la responsabilidad del porteador, se establece la exclusión del derecho a limitación si se prueba que el perjuicio fue ocasionado con intención de causar ese perjuicio, o bien temerariamente y a sabiendas de que probablemente se originaría tal perjuicio (art. 4º Convenio).

### **3.4. Compatibilidad de los regímenes aplicables**

Otra cuestión que la Ley española ha querido recoger expresamente es la de la compatibilidad entre el sistema de limitación global y el de los regímenes especiales de

<sup>74</sup> GUTIERREZ MARTÍNEZ, N.A., “La limitación de la responsabilidad por reclamaciones marítimas y su función en el mundo marítimo de hoy” en *El Derecho Marítimo de los nuevos tiempos*, op. cit., p. 238.



limitación de porteador marítimo.<sup>75</sup> La LNM dispone que lo previsto en su Título VII, se entiende sin perjuicio de los derechos de limitación específicos establecidos en la propia Ley, aclarando que el armador porteador o el fletador porteador podrán, en cada caso, optar por la aplicación de su régimen de limitación específico o bien por el de carácter global establecido en el citado título (art. 395 LNM).

Esta posibilidad de elección deriva de la compatibilidad entre ambos tipos de responsabilidad. La doctrina es unánime a la hora de considerar que no existe incompatibilidad alguna entre ambas clases de normas porque su regulación responde a fundamentos jurídicos completamente distintos, en la medida en que la primera se refiere a la responsabilidad del porteador derivada del contrato de transporte en que ha intervenido como deudor de esa prestación contractual y la otra, sin embargo, alude a los créditos marítimos que la actividad del naviero puede generar, sin que exista por ello superposición de regímenes sobre el mismo supuesto, sino más bien entrecruzamiento por las distintas perspectivas empleadas.<sup>76</sup> No obstante, hay que reconocer que nuestra jurisprudencia se muestra más titubeante, alternándose resoluciones a favor de dicha compatibilidad<sup>77</sup> con otras que se oponen a ella.<sup>78</sup> La aplicación de uno u otro sistema depende de las circunstancias de cada caso, debiendo rechazarse como principio general, la posibilidad de compatibilizar o yuxtaponer los sistemas.

### 3.5. Conclusiones

Navegando S.A. en su condición de porteador y empresa naviera está sujeta a dos regímenes de responsabilidad distintos. Como porteador respondería de los daños causados a las mercancías que se produjeron bajo su custodia a 60 millas de la costa de Finisterre. Al no haberse producido el daño de forma intencionada, podría acceder al límite de responsabilidad que regula las Reglas de la Haya-Visby y el artículo 282 LNM, en virtud del cual podrá limitar su deuda a un importe máximo calculado en función del valor de las mercancías al tiempo de descarga y en ningún caso superior a 666,67 unidades de cuenta por bulto o unidad, o bien dos unidades de cuenta por cada kilogramo de peso bruto de las mercancías dañadas. Al margen de esto, ha de hacerse notar que se produce una liberación de la responsabilidad del porteador por los daños a las mercancías en el supuesto de que en el conocimiento de embarque se hubiera hecho una declaración falsa de mala fe sobre la naturaleza y el valor de las mismas.<sup>79</sup> Supuesto que recoge la letra h) del art. 4.5 del Convenio de Bruselas redactado conforme al Protocolo de 1968 y que podría subsumirse en el hecho de que el cargador haya ocultado la droga que transportaba dentro de 860 kilogramos de piña.

Como empresa naviera, respondería de los daños derivados de accidente de mar causados a las mercancías que estuvieran a bordo del buque, regulado en el Convenio de Londres de 1976 y en el artículo 392 LNM. Al igual que en el régimen del porteador,

---

<sup>75</sup> GABALDÓN GARCÍA, J. L.: *Compendio de Derecho Marítimo español: complementario al "Curso de derecho marítimo"*, Marcial Pons, Madrid, 2016, pp. 213-214.

<sup>76</sup> EMPANANZA SOBEJANO, A.: "La responsabilidad del transitario en el transporte marítimo tras la promulgación de la Ley de Navegación Marítima" en *El Derecho Marítimo de los nuevos tiempos*, op. cit., pp. 656-657.

<sup>77</sup> STS de 24 de octubre de 1995 (RJ 1995/7847).

<sup>78</sup> SSTS de 23 de julio de 1993 (RJ 1993/6286) y de 24 de abril de 1995 (RJ 1995/3544).

<sup>79</sup> SANCHEZ CALERO, F.: *El contrato de transporte marítimo de mercancías*, Thomson Reuters, Navarra, 2010, pág. 370.

podrá limitar su responsabilidad, calculándose el importe en función del tonelaje del buque y del tipo de daño causado. Como el buque “Anastasia C” está inscrito en el REBECA y acceden al mismo los buques con arqueo mínimo de 100 TRB, su cifra máxima de responsabilidad podría ser la mitad de lo que correspondería a un buque de 2.000 toneladas si presentara un arqueo inferior a 300 TRB, correspondiendo en este caso una limitación de 500.000 unidades de cuenta.

Como la LNM prevé la posibilidad de compatibilidad de los regímenes especiales y el global de responsabilidad, podrá Navegando S.A. optar por el que le resulte más beneficioso tras hacer los cálculos correspondientes.

#### **4. Análisis del deber que ha incumplido el porteador por la introducción en su buque, sin su consentimiento ni el de su capitán, de un contenedor con mercancía ilegal**

Dentro de los diez contenedores repletos de fruta procedente de la empresa Tufutasur S.A. se introdujeron 860 kilogramos de cocaína, que iban camuflados entre los 15 mil kilogramos de piñas que transportaba uno de los contenedores. A consecuencia de esto podemos analizar un posible incumplimiento por parte del porteador del deber de comprobación o vigilancia de la mercancía.

##### **4.1. Deber de vigilancia del porteador**

En el contrato de transporte de mercancías en régimen de conocimiento de embarque el porteador asume la obligación de realizar la carga y estiba de las mercancías.<sup>80</sup> Esta obligación podría ser disponible por la voluntad de las partes, pero como nade se refleja en el caso práctico sobre esto, entendemos que Navegando S.A. es la responsable de dicha prestación. Como porteador se encuentra sometido al régimen de responsabilidad de las Reglas de la Haya-Visby examinadas con anterioridad, de las cuales se desprende que el porteador ha de desplegar una determinada diligencia en la carga de las mercancías transportadas. Diligencia que se enuncia en el artículo 3.2 exigiendo al porteador una conducta apropiada y cuidadosa.<sup>81</sup>

Tradicionalmente en las operaciones de carga y descarga se han manejado dos conceptos diferentes.<sup>82</sup> Un concepto de carga y descarga en sentido estricto, donde solo están incluidos los actos materiales o físicos de la carga y descarga mismas y un concepto amplio que incluye todas aquellas operaciones que tengan como fin posibilitar la ejecución del transporte y se lleven a cabo en relación con las mercancías objeto de dicho transporte, entre las que se encuentra un deber de vigilancia que consiste en inspeccionar las mercancías en el momento de percepción de las mismas.

A diferencia de lo que sucede en el contrato de transporte terrestre de mercancías, en cuya legislación se encuentra explícitamente un deber de “reconocimiento externo”, concretamente en el artículo 25 LCTT y en el artículo 8º del *Convenio relativo al*

---

<sup>80</sup> Artículo 218.2 LNM: “No serán de aplicación las reglas anteriores en el fletamento para el transporte de mercancías determinadas en régimen de conocimiento de embarque, en el que el porteador asume, salvo pacto en contrario, la realización a su costa y riesgo de las operaciones de carga y estiba.”

<sup>81</sup> SÁNCHEZ CALERO, F.: *El contrato de transporte marítimo de mercancías, op.cit.*, pág.333

<sup>82</sup> GARCÍA ÁLVAREZ, B.: *La carga y descarga en el contrato de transporte de mercancías*, Marcial Pons, Madrid, 2011, pp. 31-40.

*Contrato de Transporte Internacional de Mercancías por Carretera* o C.M.R., hecho en Ginebra el 19 de mayo de 1956 ratificado por España<sup>83</sup>; en el contrato de transporte marítimo de mercancías no aparece recogido explícitamente tal deber pero se puede extraer fácilmente de lo que dispone el artículo 258 LNM: “si el porteador no hubiera tenido medios para comprobar la exactitud de las declaraciones del cargador sobre la naturaleza de las mercancías, las marcas de identificación, el número de bultos y, según los casos, la cantidad o el peso, podrá incluir en el conocimiento la correspondiente reserva en la que hará constar su imposibilidad de comprobación o lo que razonablemente considere información exacta.” Para SÁNCHEZ CALERO<sup>84</sup>, de la primera lectura de este artículo podría deducirse la existencia de un deber del porteador de examinar la declaración del cargador acerca de las mercancías y efectuar un reconocimiento de las mismas. Para RUÍZ SOROA y GABALDÓN GARCÍA<sup>85</sup>, tampoco cabe duda de la existencia de este deber, puesto que al no resultarle posible al porteador manifestar en el conocimiento de embarque que ignora el estado y condición externa de las mercancías, se infiere que dicho examen es algo que el porteador siempre habrá podido y debido comprobar.

No obstante, este deber se dificulta con la generalización del empleo de los contenedores, puesto que una de las cláusulas más habituales para este tipo de transporte es la conocida como FCL, donde el cargador entrega el contenedor lleno con las mercancías y, en muchas ocasiones, sellado y precintado; por lo que la comprobación de la veracidad de la declaración del cargador se vuelve casi impracticable.<sup>86</sup> Detalle que deberíamos tener en cuenta a la hora de analizar nuestro caso puesto que la fruta se transportó en diez contenedores *reefer*,<sup>87</sup> por lo que deberíamos atender al tipo de cláusula con la que se contrató el transporte, puesto que si fuera FCL sería complicado demostrar el incumplimiento del porteador.

#### **4.2. Incumplimiento del deber de vigilancia: culpa *in vigilando***

A la hora de analizar si existió o no incumplimiento por parte del porteador del deber de realizar un examen de las mercancías, hemos de partir de que el transporte contenerizado no se haya realizado con las cláusulas FCL a las que nos hemos referido en el apartado anterior. Si por el contrario el transporte en contenedores se realizara en forma LCL por no tener el cargador suficiente mercancía como para poder llenar los contenedores, podría darse la probabilidad de que se haya incumplido dicho deber por no haber demostrado el porteador “la diligencia que exigía la naturaleza de la obligación y correspondía a las circunstancias de las personas, del tiempo y del lugar.”<sup>88</sup>

Cuando el incumplimiento de estos deberes accesorios contractuales no se regula en la normativa especial de transporte (el régimen de responsabilidad propio del porteador) se

<sup>83</sup> BOE núm. 109, de 7 de mayo de 1974.

<sup>84</sup> SÁNCHEZ CALERO, F.: *El contrato de transporte marítimo de mercancías*, *op.cit*, pág. 257.

<sup>85</sup> GABALDÓN GARCÍA, J. L., RUÍZ SOROA, J. M.: *Manual de Derecho de la navegación marítima*, *op. cit*, pág. 572.

<sup>86</sup> SAP de Barcelona de 1 de febrero de 2000 (AC 2000/570); SAP de Cádiz de 9 de noviembre de 1998 (AC 1998/2485); SAP de Valencia de 21 de septiembre de 2002 (AC 2002/1665).

<sup>87</sup> Se trata de contenedores isométricos de aluminio o aluminio y acero inoxidable, que mantiene la mercancía fría o disminuye la temperatura mediante un sistema de refrigeración.

<sup>88</sup> STS de 30 de julio de 2012 (RJ 6079/2012).

deberá acudir al régimen general de la responsabilidad civil.<sup>89</sup> La diligencia que exige el Derecho Civil para que se entienda incumplido este deber es la correspondiente a “un buen padre de familia”, lo que nos vincula directamente con la teoría de la responsabilidad *in vigilando*, declarada por la jurisprudencia civil<sup>90</sup> como característica de los empresarios y con el artículo 1.903 CC. El fundamento de esta responsabilidad reside en una infracción del deber de control sobre la actividad que el responsable desarrolla. La jurisprudencia civil ha reiterado que se trata de una responsabilidad directa<sup>91</sup> que se basa en la existencia de una relación jerárquica o de subordinación entre el responsable y el causante directo del daño que implica que el primero tiene la posibilidad de dar órdenes o instrucciones al segundo, y ejercer algún tipo de control o vigilancia sobre su comportamiento; además de que el acto antijurídico y lesivo haya sido realizado en la esfera de la actividad del responsable.<sup>92</sup> El TS ha declarado en sentencia de 2 de noviembre de 2001 que dicha relación de dependencia “no ha de ser necesariamente laboral, pudiendo derivarse de otros vínculos jurídicos, y concurre siempre que se haya reservado o le corresponda a la entidad a quién se atribuye la culpa *in vigilando*, la vigilancia, control o cierta dirección en los trabajos efectuados o a efectuar.” En tales casos solo se requiere que la conducta causante del daño haya sido objetivamente negligente para que se entienda producido el incumplimiento del deber<sup>93</sup> de inspección de las mercancías.

El régimen de responsabilidad previsto en el 1903 del Código Civil se caracteriza porque impone responsabilidad sobre determinadas personas que responden de los daños causados por otras, con las que están vinculadas por diferentes relaciones. Si una de esas personas ha causado un daño (el cargador) es porque quien debía supervisar su actuación o vigilarlo no lo ha hecho con la debida atención (el porteador).

### 4.3. Conclusiones

En el transporte de mercancías que se llevó a cabo por la porteadora Navegando S.A. fue introducido un cargamento de 860 kilogramos de cocaína, por lo que acabó siendo transportado con el resto de la mercancía hasta el puerto de Vigo, donde fue incautada. El porteador en el contrato de transporte de mercancías en régimen de conocimiento de embarque es el responsable de llevar a cabo la carga de las mercancías. Dentro de dicha obligación, además de la carga en sentido estricto se encuentran presentes otra serie de obligaciones como es la de inspeccionar la carga, también denominado deber de vigilancia. Pese a no estar recogido explícitamente en el régimen del transporte marítimo, podemos deducir que este deber corresponde al porteador puesto que el artículo 258 LNM le faculta a realizar una serie de reservas sobre las mercancías que no haya podido examinar para no responder de los daños que pudieran ostentar en origen. En conexión con esto, en caso de incumplimiento se aplicaría el régimen de responsabilidad propio del Derecho Civil, al no contemplarse en las normas específicas

<sup>89</sup> GARCÍA ÁLVAREZ, B.: *La carga y descarga en el contrato de transporte de mercancías*, op.cit., pág. 172.

<sup>90</sup> SSTs 1 de octubre de 2009 (RJ 2009/134) y de 14 de mayo de 2010 (RJ 2010/3494).

<sup>91</sup> STS de 22 de junio de 1988 proclama que la responsabilidad es directa porque el fundamento de la misma es la presunción de culpa en la vigilancia, con independencia de la contraída por el autor material.

<sup>92</sup> YZQUIERDO TOLSADA, M.: *Responsabilidad civil extracontractual. Parte general*, Dykinson, Madrid, 2015, pág. 313.

<sup>93</sup> ALBÁCAR LÓPEZ, J.L. y SANTOS BRIZ, J.: *Código Civil. Doctrina y jurisprudencia. Tomo VI (arts. 1604 a 1976)*, Trivium, Madrid, 1991, p. 1020-1022.

dicho incumplimiento. En concreto será la responsabilidad *in vigilando* recogida en el artículo 1.903 CC la que se aplicará en el presente caso, situación jurídica justificada por negligencia a la hora de vigilar la actividad de la carga de las mercancías que correspondía al porteador. No obstante, este deber será difícilmente incumplido si las mercancías habían sido cargadas con cláusula FCL, puesto que es común que de esta forma los contenedores vengan precintados o incluso sellados, imposibilitando el deber de inspección del porteador.

### **5. Determinación de las sanciones penales correspondientes a los responsables del transporte del alijo de cocaína oculto. Responsabilidad penal del capitán por haber transportado mercancía ilegal**

Tras el siniestro que se ocasionó en el buque “Anastasia C” por la existencia de una vía de agua, el Capitán del mismo decide solicitar refugio en el puerto de Brens situado a 7 millas de la Costa da Morte. Allí, en un fondeo rutinario, la Policía incauta la cantidad de 860 kilogramos de cocaína ocultos en el interior de 860 piñas perfectamente vaciadas y rellenas con un cilindro compacto de un kg de cocaína y posteriormente recubierto y aislado con un baño de cera amarillenta.

Se pide analizar las sanciones correspondientes al tipo penal y la responsabilidad del capitán por el transporte de la mercancía ilegal.

#### **5.1. Tipo penal de tráfico de drogas**

Los hechos descritos en el supuesto práctico son constitutivos de un delito de tráfico de drogas, tipificado en los artículos 368 y 370 de la *Ley Orgánica 10/1995 de 23 de noviembre, del Código Penal*.<sup>94</sup>

Concurren los presupuestos legalmente exigidos y jurisprudencialmente ratificados para la consumación de este tipo, que es de “mera actividad, de resultado cortado o de consumación anticipada y de peligro asistido, para el que rige una descripción extensiva del concepto de autor”,<sup>95</sup> y que son: a) Conducta típica o haz de actividades de promoción, favorecimiento o facilitación del consumo ilegal de estupefacientes; el transporte es acto principal de tráfico según reiterada jurisprudencia (SSTS de 14 de abril de 2014, 9 de junio de 2015, 3 de mayo de 2017 y 22 de marzo de 2018). b) Proyección sobre el concepto abierto de droga<sup>96</sup>: sustancia que se encuentra incluida en la Convención Única de 1961 sobre estupefacientes y el Convenio de Viena sobre sustancias psicotrópicas de 1971, a los que se remite la Decisión Marco 2004/757/JAI, de 25 de octubre; estas sustancias son clasificadas legalmente en función de su gravedad, y así la norma base del artículo 368 distingue entre las drogas de acusada nocividad y las que no lo son, considerando el Tribunal Supremo<sup>97</sup> que la cocaína pertenece a la primera categoría como sustancia de acusada nocividad. c) Elemento subjetivo: el tipo exige dolo, porque hay conciencia del carácter nocivo para la salud que constituye el objeto de la acción y también, la conciencia de que la conducta

<sup>94</sup> BOE núm. 281, de 24 de noviembre; en adelante CP.

<sup>95</sup> STS 19 de febrero de 2018 (ROJ 569/18).

<sup>96</sup> MOLINA MANSILLA, M<sup>a</sup>.C.: *El delito de narcotráfico*, Bosch, Barcelona, 2008, pp. 50-54.

<sup>97</sup> SSTS de 15 de junio de 1999 (RJ 1999/5686), 24 de julio de 2000 (RJ 2000/7121), 26 de febrero de 2014 (RJ 2014/1412) y 4 de marzo de 2016 (RJ 2016/979).

realizada en relación con dicho objeto contribuye a promover, favorecer o facilitar su consumo ilegal por terceras personas; se acepta el dolo eventual y también el de indiferencia -estudiado por el TS con ocasión de los supuestos de transporte de droga- que tiene en común con todas las formas de dolo el de ser la manifestación consciente y especialmente elevada de menosprecio del autor por los bienes jurídicos vulnerados por su acción-STTS de 6 de abril de 2015-.

Por acuerdo de Pleno no jurisdiccional de la Sala II del Tribunal Supremo, de 19 de octubre de 2001, se han fijado las cantidades determinantes de la aplicación del subtipo agravado del artículo 369. 5º CP. Respecto a la cocaína, la doctrina jurisprudencial establece el límite de los 750 gramos para la concreción de la agravante de notoria importancia, con el criterio de tener exclusivamente en cuenta la sustancia base o tóxica, esto es, reducida a pureza.

El hecho de que la cantidad incautada ascienda a 860 kilogramos y la forma de su transporte son circunstancias que nos llevan a plantearnos la posibilidad de que se aplique un tipo penal de extrema gravedad, concretamente el del artículo 370.3<sup>98</sup> del Código Penal. El acuerdo del Pleno no jurisdiccional de 25 de noviembre de 2008 fijó como módulo para determinar esa extrema gravedad la que exceda de multiplicar por mil la cantidad de notoria importancia; con arreglo a ese criterio, para el caso de la cocaína la cantidad de extrema gravedad se sitúa a partir de 750 kilogramos, ampliamente superada por los 860 que fueron intervenidos en el barco “Anastasia C.”

Independientemente de lo anterior, también cabría aplicar la agravación reservada para la utilización de buque. Según ese Acuerdo Plenario de 2008, el concepto de buque para apreciar la circunstancia agravante de extrema gravedad queda reservado para “aquellas embarcaciones con propulsión propia o eólica y, al menos, una cubierta, con cierta capacidad de carga e idónea para realizar travesías de entidad.” Por tanto, quedan excluidas de ese concepto, con carácter general, las lanchas motoras, planeadoras y otras embarcaciones semirrígidas que, al carecer de cubierta, no son aptas para efectuar travesías de cierta entidad.”<sup>99</sup> Por último, podríamos estar ante el supuesto agravado de simulación de un contrato de comercio internacional según se relata en el texto.

Bastaría para que se aplicara el subtipo penal que se diera una sola de las circunstancias anteriormente expuestas, aunque en nuestro supuesto práctico se cumplen cumulativamente.

Con todo, la hiperagravación no es aplicable a quienes sólo realizan funciones subalternas y carecen de toda capacidad de decisión; a los meros peones no se les reprocha una conducta de extrema gravedad.<sup>100</sup>

La aplicación del subtipo agravado de extrema gravedad conlleva la imposición de la pena superior en uno o dos grados<sup>101</sup> a la señalada en el artículo 368 CP y asimismo la

<sup>98</sup> “Se consideran de extrema gravedad los casos en que la cantidad de las sustancias a que se refiere el artículo 368 excedieren notablemente de la considerada como de notoria importancia, o se hayan utilizado buques, embarcaciones o aeronaves, como medio de transporte específico, o se hayan llevado a cabo las conductas indicadas simulando operaciones de comercio internacional entre empresas...”

<sup>99</sup> SSTS de 24 junio de 2015 (ROJ 3230/2015) y de 2 de junio de 2016 (ROJ 2585/2016).

<sup>100</sup> SSTS de 10 de julio de 2001 (ROJ 5990/2001) y de 12 de septiembre de 2003 (ROJ 1705/2003).

<sup>101</sup> Un primer nivel que va de seis a nueve años de prisión y el segundo de nueve y un día a trece años y seis meses.

multa del tanto al triple del valor de la droga objeto del delito, la cual se calcula conforme a las pautas del artículo 377, y que da como resultado una sanción pecuniaria que va desde los 34 a los 102 millones de euros. Habrá que tener en cuenta que por imperativo del artículo 53.3, la responsabilidad personal subsidiaria por impago de la multa no se impone a los condenados a pena privativa de libertad superior a cinco años.

Por disposición legal, junto con las respuestas jurídicas mencionadas se impone, el decomiso de la mercancía incautada (art. 374 CP), y las accesorias correspondientes,<sup>102</sup> sin olvidar la cláusula del artículo 372.

## 5.2. Responsabilidad penal del capitán

Para analizar la responsabilidad penal de cualquier persona que haya intervenido en el delito de tráfico de drogas debemos partir de que éste construye un concepto extensivo (unitario) de autor. Esto es consecuencia de la amplitud del tipo del artículo 368 que abarca a todos los que favorezcan, faciliten o promuevan. Como dicen las SSTS de 28 de octubre de 2005 y de 7 de febrero de 2017 “es difícil que en cualquier acción dirigida a acercar las sustancias estupefacientes al consumidor, no pueda subsumirse en alguno de los verbos nucleares de “promover”, “facilitar” o “favorecer” el consumo de sustancias tóxicas, previsto en el tipo penal; habiendo entendido esta Sala que, aún sin alcanzarse una detentación material de la droga, siempre que se consigue una disponibilidad de la misma, que queda sujeta a la voluntad del adquirente, el delito queda consumado.” De hecho, la complicidad queda reservada para los supuestos del “favorecimiento del favorecedor”<sup>103</sup> como son el mero acompañamiento a los compradores con indicación del lugar de venta, la ocultación ocasional y de poca duración de una pequeña cantidad de droga, facilitar el teléfono del suministrador y el precio de la droga, acompañar y trasladar en un vehículo a un pariente en sus contactos para comprar, etc.; evidentemente, en el caso no podemos hablar nada más que de autoría en sentido estricto.

En cuanto a la cuestión de la responsabilidad penal del capitán como responsable del transporte de la cocaína, hay que partir del principio de la culpabilidad imperante en todo el Derecho Penal. La acusación tendrá que demostrar la culpabilidad del capitán, neutralizando así el derecho a la presunción de inocencia. Este derecho reconocido en el artículo 24 de la Constitución implica que toda persona acusada de un delito “debe ser considerada inocente hasta que se demuestre su culpabilidad con arreglo a la Ley, y, por lo tanto, después de un proceso justo (artículo 11 de la Declaración Universal de los Derechos Humanos; artículo 6.2 del Convenio para la Protección de los Derechos Humanos y de las Libertades Fundamentales, y artículo 14.2 del Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos), lo cual supone que se haya desarrollado una actividad probatoria de cargo con arreglo a las previsiones constitucionales y legales, y por lo tanto, válida, cuyo contenido incriminatorio, racionalmente valorado de acuerdo con las reglas de la lógica, las máximas de la experiencia y los conocimientos científicos, sea suficiente para desvirtuar aquella presunción inicial, permitiendo al Tribunal alcanzar una certeza objetiva, en tanto que asumible por la generalidad, sobre la realidad de los hechos ocurridos y la participación del acusado, de manera que con base en la misma

<sup>102</sup> Artículos 54 y siguientes del Código Penal.

<sup>103</sup> SSTS 6 de junio de 2017 (ROJ 2270/17) y 19 de julio de 2017 (ROJ 3032/17).

pueda declararlos probados, excluyendo sobre los mismos la existencia de dudas que puedan calificarse como razonables.”<sup>104</sup>

Partiendo del concepto extensivo de autoría que hemos estudiado, y de lo que significa ese derecho fundamental, tendría que quedar indudablemente acreditado que el capitán conocía el embarque de la sustancia o conoció de su existencia durante el viaje. Ese elemento subjetivo o dolo del autor encierra una inferencia que ha de apoyarse en las circunstancias del caso concreto, o, en otras palabras, no es demostrable ahora por prueba directa. El hecho de la colaboración en el acto de tráfico dependerá del mecanismo de la conocida como prueba indirecta, circunstancial o derivada de indicios estudiada en las SSTS de 24 de julio de 2017, 5 de diciembre de 2017 y 17 de enero de 2018, y que resumidamente son: a) pluralidad de los hechos base o indicios; b) precisión de que tales hechos estén acreditados por prueba de carácter directo; c) necesidad de que sean periféricos respecto al dato fáctico a probar; d) la interrelación como notas de un mismo sistema; e) racionalidad de la inferencia o enlace preciso y directo según las reglas del criterio racional; y, f) la expresión en la motivación judicial de como se llegó a esa inferencia descartando otras igualmente válidas epistemológicamente.

En caso de acreditarse la autoría en el sentido indicado de dominio del hecho y participación en la fase ejecutiva, el capitán quedaría sujeto a las penas mencionadas.

### 5.3. Conclusiones

Los acontecimientos que se narran en relación al transporte de la mercancía ilegal por el buque “Anastasia C” son constitutivos del tipo básico del delito de tráfico de drogas del artículo 368 y del subtipo agravado del artículo 370 del Código Penal.

No cabe albergar duda alguna que el transporte de droga está incluido dentro de los actos de “favorecimiento” “promoción” o “facilitación” del consumo ilegal de sustancias tóxicas. Pero es que además, aunque para la aplicación del precepto de extrema gravedad solo sea necesario que se cumpla alguno de los presupuestos siguientes, en nuestro caso concurren todos: a) la cantidad de cocaína que fue incautada en el barco -860 kilogramos- supera la cantidad fijada por el TS para ser considerada de extrema gravedad, que se sitúa en unos 750 kilogramos; b) el transporte se ha llevado a cabo por medio de un buque, definido por el TS como “aquellas embarcaciones con propulsión propia o eólica y, al menos, una cubierta, con cierta capacidad de carga e idónea para realizar travesías de entidad”, descripción en la que es perfectamente encuadrable el buque de nuestro supuesto práctico; y, c) se produce la simulación de un negocio de comercio internacional como es la compraventa de sesenta mil kilogramos de fruta entre las empresas Tufutasur S.A. y Difrusur S.L. Los correspondientes ilícitos penales llevan aparejado tanto una pena de prisión que oscila entre los seis y los trece años y seis meses; una pena de multa del tanto al triple del valor que alcanzaría la droga en el mercado, en nuestro caso oscilaría entre los treinta cuatro y los ciento dos millones de euros; y por imperativo legal el decomiso de la mercancía requisada.

En cuanto a la responsabilidad penal del capitán, si se lograra desvirtuar el principio de la presunción de inocencia recogido en el artículo 24 de la Constitución española, es probable que fuera considerado como autor de los hechos debido a la gran amplitud que

<sup>104</sup> SSTS de 25 de enero de 2018 (RJ 2018/63887), de 6 de marzo de 2018 (RJ 2018/72864) y de 13 de marzo de 2018 (RJ 2018/882).



contempla el tipo penal, quedando la complicidad solo para los supuestos acuñados por la doctrina como “favorecimiento del favorecedor.”

## **6. Analizar el tipo de seguro suscrito en relación con el transporte de mercancías y si el hecho de haber encontrado un contenedor con mercancía ilegal afecta a la posible indemnización por pérdida del resto de la mercancía legal que transportaba el buque**

Es objeto de análisis en la presente cuestión el seguro de mercancías que contrata el cargador (Tufrutasur) por cuenta del consignatario (Difrusur) con la aseguradora Marseguritas, para el transporte de las mercancías desde el puerto de origen en Costa Rica, hasta Vigo (puerto de destino). Se analizarán las circunstancias generales de los contratos de seguro marítimo y en particular el seguro de mercancías como modalidad del primero, además del correspondiente tratamiento que puede tener el hallazgo de mercancía ilegal para la cobertura.

### **6.1. El seguro marítimo**

El contrato de seguro marítimo se encuentra actualmente regulado en el Título VIII de la LNM (art. 406 a 467). Lo característico de este régimen es que se rige por el principio de la autonomía de la voluntad, y solo de forma supletoria por las leyes del ordenamiento jurídico, recogiendo de este modo la significación preferentemente dispositiva exigida por el Derecho de la Unión Europea en materia de Seguros de Grandes Riesgos<sup>105</sup> que obedece a la equiparable posición de fuerza de la que disfrutaban ambas partes contratantes.<sup>106</sup> En concreto en primer lugar se aplican los pactos libremente convenidos entre las partes, que deberán respetar los límites de indisponibilidad que fija la LNM y los propios de la autonomía de la voluntad; en segundo lugar se aplicará con carácter supletorio las normas relativas a los contratos de seguros de la LNM; por último, como norma supletoria especial será de aplicación la *Ley 50/1980, de 8 de octubre, del Contrato de Seguro*,<sup>107</sup> en lo relativo a las disposiciones generales a todo contrato de seguro y en particular las disposiciones generales sobre los seguros contra daños, puesto que al fin y al cabo los seguros marítimos pertenecen a la categoría de seguros de daños, ya que su finalidad es procurar la indemnización de los “daños producidos por los riesgos propios de la navegación marítima.”<sup>108</sup> En cualquier caso, se regirán exclusivamente por esta última los seguros obligatorios de embarcaciones dedicadas al deporte o recreo sin que valga pacto en contrario.

Este nuevo régimen ha derogado la antigua regulación del CdC, poniendo fin a la división que la misma ocasionaba entre doctrina y jurisprudencia,<sup>109</sup> respecto de la aplicación supletoria de la Ley del Contrato de Seguro. Se habla en plural de seguros

<sup>105</sup> En coherencia con la normativa comunitaria el artículo 11 de la Ley 20/2015, de 14 de julio, de ordenación, supervisión y solvencia de las entidades aseguradoras y reaseguradoras, cataloga los seguros marítimos como seguros de grandes riesgos.

<sup>106</sup> Párrafo primero, del apartado X, del Preámbulo de la LNM.

<sup>107</sup> BOE núm. 250, de 17 de octubre; en adelante LCS.

<sup>108</sup> ISERN SALVAT, M. R.: “La subrogación del asegurador en la Ley de Navegación Marítima” en *El Derecho Marítimo de los nuevos tiempos*, op.cit., pág. 1097.

<sup>109</sup> SSTs 22 de abril de 1991 (RJ 1991/3018) y de 8 de marzo de 1990 (RJ 1990/1679) favorables a la aplicación supletoria de la LCS.

marítimos porque el contrato de seguro marítimo ofrece una pluralidad de modalidades según el tipo de interés asegurado.<sup>110</sup>

Como la LNM no incorpora una definición de lo que debemos entender por contrato de seguro, podemos acudir de forma supletoria a la LCS, en virtud de la cual su artículo 1 dispone que un contrato de seguro es “aquel por el que el asegurador se obliga, mediante el cobro de una prima y para el caso de que se produzca el evento cuyo riesgo es objeto de cobertura, a indemnizar, dentro de los límites pactados, el daño producido al asegurado o a satisfacer un capital, una renta u otras prestaciones convenidas.” La doctrina<sup>111</sup> lo ha definido como el contrato por el que el asegurador se obliga a indemnizar al asegurado, a cambio de una prima y dentro de los límites convenidos, los daños patrimoniales que sufran los intereses asegurados con ocasión de la navegación marítima. De ambas definiciones podemos concluir que están sujetos a este ámbito, los contratos de seguro marítimo que tienen por objeto indemnizar los daños producidos por los riesgos propios de la navegación marítima.

En el contrato de seguro marítimo es especialmente importante la póliza, pero solo a efectos probatorios, puesto que estamos ante un contrato consensual donde impera la libertad de forma. La LNM impone al asegurador el deber de entregar al tomador la póliza o certificado provisional de cobertura,<sup>112</sup> que puede ser expedida de forma nominal o a la orden. Como estamos ante un contrato de seguro de mercancías es corriente que la póliza se emita “por cuenta de quien corresponda”, legitimando de ese modo al adquirente y destinatario, que puede ser distinto del asegurado. Mención especial merecen las cláusulas tipo del *Institute of London Underwriters*<sup>113</sup> que han sido reconocidas por la jurisprudencia española como verdaderas condiciones particulares del seguro marítimo español.<sup>114</sup> De hecho, el preámbulo de la Ley explica que “en el tratamiento del seguro marítimo, se han seguido, por razones prácticas, los modelos de pólizas y cláusulas de tipo anglosajón, pero bajo moldes conceptuales más propios de nuestra tradición jurídica.”

Como en todo contrato, uno de los elementos esenciales de los que depende su validez es el tener un objeto, que en el caso del contrato de seguro marítimo son los intereses asegurables. Debemos partir de la concepción que da RUÍZ SOROA,<sup>115</sup> cuando define el interés como la relación de contenido económico que media entre un sujeto y una cosa. La LNM recoge como intereses asegurables y susceptibles de convertirse en objeto de cobertura “los intereses patrimoniales, presentes o futuros, expuestos a los riesgos de la navegación marítima” (art. 408.1). En concreto la ley enumera los distintos intereses asegurables dando lugar a las diversas modalidades de seguro marítimo, entre

---

<sup>110</sup> Se contemplan seguros de buques, de embarcaciones deportivas, de mercancías, de flete, de responsabilidad del naviero y de otros intereses patrimoniales expuestos a los riesgos de la navegación marítima.

<sup>111</sup> ARROYO MARTÍNEZ, I.: “Los seguros marítimos y aéreos” en *Lecciones de Derecho Mercantil* vol.II, *op. cit.*, pág. 827.

<sup>112</sup> SSTS 23 de enero de 1996 (RJ 1996/638) y de 16 de febrero de 1994 (RJ 1994/1617).

<sup>113</sup> Asociación de aseguradoras que se ha encargado de crear y promocionar internacionalmente las condiciones estándares en el seguro marítimo de extendida aplicación en el mercado asegurador de riesgos marítimos.

<sup>114</sup> SSTS de 23 de julio de 1998 (RJ 1998/6200), de 2 de diciembre de 1997 (RJ 1997/8773).

<sup>115</sup> RUÍZ SOROA, J. M<sup>º</sup>: “Elementos formales y reales del contrato de seguro marítimo” en *Manual de Derecho del seguro marítimo*, Eusko Jaurlaritz-Gobierno Vasco, 1993, pág. 52.

los cuales se encuentran: a) buques, embarcaciones o artefactos navales; b) el flete y, c) el cargamento, la responsabilidad civil derivada del ejercicio de la navegación y, en general, cualesquiera otros intereses patrimoniales legítimos sujetos a los riesgos de la navegación marítima. En conexión con la existencia de un interés asegurable, el valor del interés es otro de los elementos esenciales de este contrato puesto que sobre este se realizará el cálculo de la prima, y en caso de siniestro la indemnización. Se configura como deber del tomador realizar una declaración sobre éste y además existe una presunción legal de que el valor declarado en una póliza de seguro marítimo es un valor acordado entre las partes, de forma que éstas quedan vinculadas por la valoración que podrá impugnarse en base al dolo del contratante del seguro.<sup>116</sup>

El riesgo es la causa del contrato de seguro, y para su análisis debemos partir de la noción general como posibilidad de producirse un evento dañoso para el asegurado, pero con la especialidad de que en los seguros marítimos la disciplina se encuentra presidida por el principio de universalidad del riesgo. Esto implica que, dentro de lo que la LNM denomina “riesgos de la navegación” se encuentran comprendidos un conjunto heterogéneo de riesgos que amenazan a los intereses asegurados durante la navegación.<sup>117</sup> Es necesario matizar este principio de universalidad puesto que interpretarlo al pie de la letra podría llevarnos a equivocación. Así pues, debemos tener en cuenta que existen ciertos riesgos que la ley excluye<sup>118</sup> salvo pacto en contrario y, además, que por el principio de la autonomía de la voluntad se pueden ampliar o reducir los supuestos de inclusión o exclusión.<sup>119</sup>

Dentro de los riesgos incluidos, debemos entender que cuando la LNM emplea el término “riesgos de la navegación” está realizando una doble delimitación: de modo espacial, pues solo cubrirá aquellos que se produzcan en los espacios por los que pueda realizarse la navegación marítima<sup>120</sup> y de modo causal, deben estar vinculados a la navegación marítima.<sup>121</sup> Dentro de estos, si nada estipulan las partes, quedan cubiertos todos los riesgos propios de la navegación marítima por aplicación del principio mencionado de universalidad del riesgo. En cuanto a los riesgos excluidos, mención especial merecen el dolo<sup>122</sup> y la culpa del asegurado, que, al contrario del resto de

<sup>116</sup> RODRÍGUEZ DOCAMPO, M<sup>a</sup>. J.: Comentario a la Sentencia del Tribunal Supremo de 28 de marzo de 2005” en *Revista Española de Seguros*, núm. 122, Madrid, 2005, pp. 312-313.

<sup>117</sup> LÓPEZ BUSTABAD, I. J.: “El riesgo en el seguro marítimo” en *El Derecho Marítimo de los nuevos tiempos, op.cit.*, pág. 1124.

<sup>118</sup> Artículo 418 LNM: “Quedan excluidos de la cobertura del seguro los siguientes riesgos: a) la guerra, declarada o no, civil o internacional, el bloqueo y los apresamientos que resulten de ella; b) la captura, el embargo o la detención por orden de alguna autoridad nacional o extranjera; c) la piratería, el motín, el terrorismo y las situaciones de alteración del orden público; d) las huelgas y los cierres patronales; e) las explosiones atómicas o nucleares, las radiaciones y las contaminaciones radioactivas.”

<sup>119</sup> ARROYO MARTÍNEZ, I.: “Los seguros marítimos y aéreos” en *Lecciones de Derecho Mercantil* vol.II, *op. cit.*, pág. 829.

<sup>120</sup> Debemos entender que se está ante navegación marítima cuando además de por aguas del mar, se produce por ríos, canales, lagos o embalses, siempre que esas aguas sean accesibles para los buques desde el mar y solo hasta donde se haga sensible el efecto de las mareas.

<sup>121</sup> SÁNCHEZ CALERO, F. y SÁNCHEZ-CALERO GUILARTE, J.: *Instituciones de Derecho Mercantil*, Thomson Reuters, Madrid, 2015, pp.773-774.

<sup>122</sup> En palabras de LÓPEZ BUSTABAD, no se trata de un dolo penal, sino del dolo civil que requiere para su existencia: i) que se trate de un acto consciente y voluntario del asegurado que quiere maliciosamente que se produzca el daño y, ii) que tal conducta sea antijurídica en el sentido de que la intención del asegurado sea violar una norma o deber de comportamiento.

riesgos excluidos imperativamente, contra éstos no cabe pacto en contrario (art. 419.1). Cuando se alegue la exclusión del riesgo ésta ha de ser probada por el asegurador.<sup>123</sup>

Atendiendo al contrato de seguro marítimo debemos hacer referencia a las obligaciones de las partes, distinguiendo entre las del asegurado y tomador<sup>124</sup>, y las del asegurador. Asegurado lo es el titular del interés sometido al riesgo, pero cuando el asegurado contrata el seguro por sí mismo, se produce una plena conciencia subjetiva entre las figuras de asegurado y tomador;<sup>125</sup> éste último es el que contrata el seguro.

La LNM regula cuatro obligaciones por parte del tomador o del asegurado:

- a) Declaración del riesgo (art. 423): obligación que reside en primera instancia en el tomador del seguro, el cual deberá declarar con exactitud todas las circunstancias que conozca, o que razonablemente deba de conocer, que puedan influir sensiblemente en la apreciación del riesgo por un asegurador prudente. Se trata de una obligación que se extiende durante la vigencia de todo el contrato, pero correspondiendo ahora también al asegurado. Si esta es incompleta o inexacta, el asegurador tendrá derecho a resolver el contrato en el plazo de un mes.
- b) Pago de la prima (art. 425): el tomador está obligado al pago de la prima que se efectúa anticipadamente a la cobertura del riesgo por el asegurado<sup>126</sup> y no podrá ser objeto de modificación salvo determinadas excepciones. La falta de pago de la prima permite al asegurador resolver el contrato o suspender sus efectos hasta que se abone.
- c) Comunicación del riesgo (art. 426): se trata de un deber y no de una obligación pues su incumplimiento no supone la resolución del contrato sino la pérdida de un derecho. El asegurado o el tomador del seguro deberá comunicar al asegurador o comisario de averías designado en la póliza el acaecimiento del siniestro en el plazo de 7 días, contados a partir del momento en que lo conozcan. La omisión o retraso de la comunicación del siniestro producirá la pérdida del derecho a la indemnización solo si hubiese concurrido solo o culpa grave del asegurado. La jurisprudencia viene exigiendo al asegurado la comunicación al asegurador por el medio más rápido<sup>127</sup> debiendo incluir todas las circunstancias relevantes del siniestro.<sup>128</sup>
- d) Deber de evitar o aminorar el daño (art. 427): el tomador del seguro o el asegurado y sus dependientes deben emplear todas las medidas razonables a su alcance para salvar o recobrar los efectos asegurados y, en general, para evitar o disminuir el daño consecuencia del siniestro. La jurisprudencia se ha

<sup>123</sup> STS de 12 de marzo de 2013 (RJ 1151/2013).

<sup>124</sup> BATALLER GRAU, J.: “Los deberes y obligaciones del tomador en el seguro marítimo” en *El Derecho Marítimo de los nuevos tiempos, op.cit.*, pp. 1055-1068.

<sup>125</sup> RUÍZ SOROA, J. M<sup>º</sup>; ARRANZ de DIEGO A.; ZABALETA SARASUA S.: *Manual de Derecho del seguro marítimo*, Eusko Jaurlaritza-Gobierno Vasco, 1993, pág. 36.

<sup>126</sup> STS de 1 de abril de 1978 (RJ 1987/2482).

<sup>127</sup> SSTs de 29 de junio de 1998 (ROJ 4321/1998), 31 de diciembre de 1996 (ROJ 7689/1996) y 16 de marzo de 1996 (ROJ 1664/1996).

<sup>128</sup> STS de 19 de febrero de 1988 (ROJ 1060/1988).

pronunciado en el sentido de exigir una actuación diligente que contribuya a disminuir el daño.<sup>129</sup>

La obligación de la aseguradora es única y consiste en el pago de la indemnización en las condiciones estipuladas en la póliza para el caso de que se produzca el riesgo asegurado. Esta es la denominada liquidación del siniestro, que se inicia con la prueba del daño por parte del asegurado<sup>130</sup> y puede llevarse a cabo por medio de dos procedimientos, a elección del mismo: liquidación por avería o por abandono. Mientras que la liquidación por avería se puede usar en cualquier tipo de daño, la liquidación por abandono opera únicamente en los denominados “siniestros mayores” regulados en los artículos 449 para el abandono de buques y 461 para el abandono de mercancías. ARROYO MARTÍNEZ,<sup>131</sup> afirma que este tipo de liquidación lleva aparejado el denominado efecto real o traslativo, puesto que trasmite la propiedad de los bienes abandonados al asegurador con efectos retroactivos al momento de la declaración de abandono, el cual viene obligado a pagar el importe total de la suma asegurada.

En el plazo de un mes desde que la aseguradora recibió la información, deberá pronunciarse aceptando o rechazando el siniestro. En el caso de que éste fuera aceptado, la liquidación debe producirse en el plazo de un mes y dará paso al pago efectivo de la indemnización en el plazo de quince días una vez que el asegurado manifestó su conformidad con la liquidación. La indemnización no podrá consistir en el remplazo o reparación de los objetos asegurados, sino que deberá consistir necesariamente en dinero. El importe o cuantía de ésta comprenderá el valor de los daños materiales que sufra el objeto asegurado hasta el límite de la suma asegurada; a lo que habrá que sumarle las coberturas complementarias vinculadas a la contribución por parte del asegurado a la avería gruesa, las actividades de salvamento y los gastos en que hubiere incurrido para aminorar el daño.

Finalmente hemos de indicar que la LNM ha rebajado de tres a dos años el plazo de prescripción de las acciones en el contrato de seguro marítimo, que se computará a partir del momento en que tales derechos pudieron ejercitarse.

## 6.2. El seguro marítimo de mercancías

Como se mencionó antes, dentro del seguro marítimo la LNM regula diferentes subtipos de seguros en función del interés asegurable. En nuestro caso se ha contratado un seguro de mercancías para un único viaje entre Costa Rica y Vigo que se verá regulado en la Sección 2ª, del Capítulo III, del Título VIII de la LNM. El seguro marítimo de mercancías, también conocido como seguro de facultades, se proyecta sobre las mercancías objeto del transporte, lo que incluye cuantos efectos compongan el cargamento, cubriendo los daños que puedan sufrir éstas o sus accesorios<sup>132</sup>. En nuestro caso Tufurasur S.A. contrata el seguro por cuenta de Disfusur S.L.; esto es debido a que el seguro marítimo de facultades suele concertarse por cuenta ajena, produciéndose, en palabras de GARCÍA-PITA y LASTRES, una escisión subjetiva entre la persona que

<sup>129</sup> STS de 8 de mayo de 2008 (RJ 1711/2008).

<sup>130</sup> STS de 17 de mayo de 1984 (ROJ 1177/1984) establece la presunción de culpa ante la simple prueba del daño, correspondiendo al asegurador la prueba contraria si quiere exonerar su responsabilidad.

<sup>131</sup> ARROYO MARTINEZ, I.: “Los seguros marítimos y aéreos” en *Lecciones de Derecho Mercantil* vol.II, *op. cit.*, pág. 842.

<sup>132</sup> GARCÍA-PITA Y LASTRES, J.L.: *Riesgos e intereses del naviero y cobertura asegurativa*, Thomson Reuters, Navarra, 2009, pág. 230.

contrata el seguro (tomador) por cuenta de quien corresponda, y la persona titular del interés asegurado, distinta del contratante, a la que se denomina asegurado, dando lugar a un supuesto evidente de contrato a favor de tercero.

Pese a que estemos ante un contrato de transporte multimodal en el cual no todas las fases del transporte se van a desarrollar por mar, el artículo 453 aplica las normas reguladoras del seguro marítimo “tanto al transporte marítimo como a aquellas fases del transporte realizado por otros modos, siempre que sean accesorias del viaje marítimo.”

A falta de pacto sobre la valoración del interés asegurable de las mercancías, nuestra Ley sigue el denominado *sistema analítico*<sup>133</sup> en virtud del cual el valor asegurable se fijará teniendo en cuenta su valor en origen, incrementado con el de los gastos de transporte y aduana. Podrá sumársele también el importe del beneficio esperado y en caso de que este sea superior al diez por cien será necesario declararlo expresamente así en la póliza.

La duración del contrato se prolongará durante todo el viaje de transporte, es decir, comienza en el momento de dejar tierra para su embarque y finaliza cuando el buque haya llegado al puerto de destino. La cobertura se extiende tanto a los cambios de ruta imprevistos, como a los trasbordos, operaciones de carga y descargada, estancia en muelle, almacén y demás circunstancias vinculadas con el desarrollo del viaje, que deberán ser comunicadas al asegurador.

Para el caso de que se produzca un siniestro y las mercancías sufran algún daño, como vimos existen dos procedimientos para liquidar el siniestro. En el caso de la liquidación por abandono para las mercancías se dan una serie de especialidades. En primer lugar, para poder aplicar la liquidación por abandono habrá de darse alguno de estos cuatro supuestos: a) pérdida total de las mercancías; b) averías cuyo importe alcance el valor de las mercancías establecido en la póliza; c) pérdida del buque porteador por falta de noticias; d) pérdida o innavegabilidad sobrevenida al buque durante el viaje, si las mercancías no han podido ser reexpedidas a destino en el plazo de 90 días o en el que fije la póliza, contando desde la pérdida o innavegabilidad.

Si se diera alguno de estos supuestos, el asegurado deberá realizar la declaración por escrito en el plazo de los sesenta días siguientes al de la producción de las circunstancias antes señaladas. Transcurrido dicho plazo sin que el asegurado haya levantado protesto sólo podrá reclamar la indemnización mediante la acción de avería.

### **6.3. ¿Puede el hecho de haber hallado droga entre la mercancía transportada afectar a la correspondiente indemnización por pérdida y daños del resto de las mercancías?**

Se pide analizar en este apartado si el hecho de haber encontrado en uno de los contenedores mercancía ilegal, afecta al pago de la indemnización por parte del asegurador para el resto de las mercancías. Sin adentrarme a dar una respuesta concreta sobre este punto, creo que lo más correcto es analizar las posturas que se pueden dar con los datos que se presentan en el caso práctico.

<sup>133</sup> GABALDÓN GARCÍA, J. L.: *Compendio de Derecho Marítimo español: complementario al “Curso de derecho marítimo”*, op.cit, pág. 230.

### 6.3.1. Análisis desde el punto de vista de la cobertura del seguro

Partiendo del hecho de que la normativa del seguro marítimo es dispositiva por la voluntad de las partes, lo más correcto para dar respuesta a esta pregunta, es estar a lo que se hubiera pactado en la póliza del seguro. Estamos ante un contrato de seguro marítimo de mercancías, donde lo más habitual es que se emplee el modelo de póliza *Institute Cargo Clause*<sup>134</sup>, correspondiente a uno de los modelos de condiciones generales de pólizas creadas por el *Institute of London Underwriters*. El TS ha admitido válidamente dichas cláusulas, como “verdaderas condiciones particulares del seguro marítimo español.”<sup>135</sup> Hoy en día se trata de un modelo de pólizas estandarizadas que poseen una gran aceptación universal.

Las *Institute Cargo Clauses*<sup>136</sup> se encuentran divididas en tres modalidades:<sup>137</sup> “A”, “B” y “C.” Por lo que respecta a la modalidad “A”<sup>138</sup>, esta parte del principio de universalidad del riesgo, por lo que, si un riesgo no queda expresamente excluido del contrato, queda cubierto por el mismo. Por ello, a pesar de ese punto de partida de cobertura universal, el verdadero alcance de la cobertura solo puede ser determinada mediante el análisis de las exclusiones de riesgos que la propia póliza contempla; excepciones que reducen efectivamente el alcance de la cobertura. Consecuentemente con esto, el *onus probandi* de que un riesgo determinado no queda sujeto a la cobertura del seguro corresponderá al asegurador, mientras que al asegurado le basta con probar la ocurrencia del siniestro para gozar de la presunción de cobertura que se genera en su favor como consecuencia de la aplicación del principio de universalidad del riesgo.

En relación con las modalidades “B” y “C”, en ambos casos las coberturas se encuentran presididas por el principio de especialidad del riesgo (o principio de la pluralidad de riesgos): en su virtud solo cubren determinados riesgos, exclusivamente los que se prevén en una lista de riesgos cubiertos de la póliza. En este sentido se ha pronunciado el TS en sentencia de 24 de febrero de 1994 cuando afirma que “es objeto asegurado el que resulta de la literalidad de la póliza, no por tanto aquellas mercancías transportadas que quedaron precisa y expresamente excluidas.” En ambos casos, la carga de la prueba de la cobertura de un determinado riesgo corresponde al asegurado, pudiendo oponerse el asegurador sobre la base de las exclusiones expresamente previstas o la falta de mención expresa de la cobertura.

Mención especial merece un supuesto contemplado por las *Institute Cargo Clause* como es el denominado vicio inherente o naturaleza de la cosa asegurada, que se encuentra recogido en el artículo 402 LNM. El concepto de vicio propio ha sido definido en

---

<sup>134</sup> DE-CAL y CORTINA, R. M<sup>a</sup> G.: *Derecho del mar y de la Navegación Marítima*, Tórculo, 1999, Madrid, pág. 224.

<sup>135</sup> STS de 8 de mayo de 2008 (ROJ 1711/2008).

<sup>136</sup> PENDÓN MELÉNDEZ, M. A. en *La compraventa C.I.F.*, Thomson Reuters, Navarra, 2011, las identifica como aquellas condiciones generales redactadas por el citado *Institute*, que fueron elaboradas sobre la base de la experiencia inglesa en materia de seguro marítimo y con ocasión de la aplicación de la compleja y confusa póliza *Ship and Goods* y las previsiones. ordenadoras de la *Marine Insurance Act, 1906* (conocidas como las MIA 1906).

<sup>137</sup> PENDÓN MELÉNDEZ, M. A.: *La compraventa C.I.F.*, op. cit., pp. 703-706.

<sup>138</sup> “This insurance covers all risks of loss of or damage to the subject-matter insured except as provided in Clauses 4,5,6 and 7 below.”

nuestra doctrina marítima por RODRÍGUEZ CARRIÓN<sup>139</sup> como “una cualidad inherente e inseparable de la sustancia que lo constituye, y que, por virtud de determinadas circunstancias, puede causar por su propia acción y con el transcurso del tiempo, su destrucción o deterioro, sin la intervención de un agente externo y sin la concurrencia de su transporte.” Nuestro más alto tribunal ha declarado que cuando el daño es consecuencia de ese riesgo excluido de naturaleza o vicio propio, no goza de la cobertura del seguro contratado.<sup>140</sup> No obstante, solo quedarían excluidos los siniestros debidos “exclusivamente” a la naturaleza de las mercancías aseguradas, sin la intervención de riesgo marítimo alguno.<sup>141</sup>

De esta fundamentación no puede extraerse la conclusión de que la cocaína haya quedado cubierta por el seguro de las mercancías, pues como bien dice SÁNCHEZ-GAMBORINO “lógicamente nunca pueden estar cubiertas las cosas o mercancías cuyo mismo transporte -o mera tenencia- constituya delito o esté prohibida, o restringida, por motivos de salud pública, peligrosidad general, especies protegidas de fauna o flora, moralidad, etc.”<sup>142</sup>

Así las cosas, que la indemnización quede afectada por el hallazgo de la mercancía ilegal entre la fruta transportada por el buque “Anastasia C” dependerá de la modalidad de póliza que se haya concertado entre Marseguritas y Difrusur, quedando igualmente condicionada la carga de la prueba del riesgo como incluido o excluido de la cobertura. Contratando la póliza A cubre todos los riesgos y en la póliza B y C solo los contemplados en la póliza. La falta de cobertura se traduce en una falta de indemnización.

### 6.3.2. Análisis desde el punto de vista del incumplimiento contractual

Conviene analizar también la posibilidad de que estemos ante un incumplimiento por parte del tomador del seguro de la obligación de “realizar una declaración de todas las circunstancias que conozca o que razonablemente deba de conocer” recogida en el artículo 423 LNM.

Para que se entienda producido dicho incumplimiento ha de realizarse una declaración del riesgo que difiera de la realidad, dándose cumulativamente los siguientes tres requisitos<sup>143</sup>: a) el tomador del seguro ha de omitir un dato que debiera razonablemente conocer; b) el dato omitido en la declaración ha de influir sensiblemente en la apreciación del riesgo; y, c) ésta ha de ser relevante para un asegurador prudente.

Las consecuencias del incumplimiento de este deber varían en función de si el conocimiento de la inexactitud del riesgo ha sido conocido por el asegurador antes o después del siniestro. Si éste se hubiera producido antes, la aseguradora tendrá derecho a resolver el contrato en el plazo de un mes a contar desde el conocimiento. De haberse

<sup>139</sup> RODRÍGUEZ CARRIÓN, J.L.: *Derecho de la Navegación. Los seguros marítimos y aéreos*, Marcial Pons, Madrid, 2003, pág. 173-175.

<sup>140</sup> STS de 21 de julio de 1989 (ROJ 4459/1989).

<sup>141</sup> GABALDÓN GARCÍA, J. L.; RUÍZ SOROA J. M<sup>a</sup>.: *Manual de Derecho de la navegación marítima*, *op.cit.*, pág. 883.

<sup>142</sup> SÁNCHEZ GAMBORINO, F.: “Contrato de transporte y contrato de seguro de transporte” en *El contrato de transporte*, Manuales de Formación Continuada, núm. 21, vol I, Madrid, 2003, pág. 505.

<sup>143</sup> BATALLER GRAU, J.: “Los deberes y obligaciones del tomador en el seguro marítimo” en *El Derecho Marítimo de los nuevos tiempos*, *op.cit.*, pp. 1058-1059.



producido con posterioridad al siniestro debemos distinguir dos supuestos que podríamos encuadrar bajo la nulidad parcial o la nulidad total del contrato. En el primer caso la prestación del asegurador se reduciría proporcionalmente a la diferencia entre la prima convenida y la que se hubiese aplicado de haberse conocido el riesgo. En el segundo caso, el asegurador quedará exonerado del pago de la indemnización siempre que se demuestre que medió dolo o culpa grave del tomador o del asegurado.

En nuestro caso, si la aseguradora Marseguritas S.A. es capaz de demostrar que Tufrutasur S.A., como vendedora de la fruta, era concedora de lo que realmente contenían los 860 kilogramos de fruta que procedían de su empresa, podría determinarse el dolo del tomador del seguro en su declaración del riesgo y por lo tanto Marseguritas quedaría exonerada del pago de la obligación. Si por el contrario no pudiéramos ser capaces de demostrar el dolo del tomador del seguro, la obligación de indemnizar seguiría vigente, pero se vería rebajada en la cuantía que corresponde a las piñas rellenas de cocaína. Como vemos en uno u otro caso la indemnización por la pérdida o daño del resto de las mercancías se vería afectada por el hecho de haberse encontrado droga en el buque que realizaba el transporte.

#### **6.4. Conclusiones**

Para cubrir el transporte de las mercancías desde Costa Rica hasta Vigo, Tufrutasur S.A. contrató un seguro marítimo de mercancías por cuenta del consignatario, Difrusur S.L. con la compañía de seguros Marseguritas. Como todo seguro de daños, el objeto del contrato era conseguir la cobertura del interés asegurado, en este caso miles de kilogramos de fruta, para el caso de que ocurriera uno de los siniestros que recogiera la póliza. Para poder gozar de dicha cobertura, la obligación principal a cumplir, o bien por el tomador o bien por el asegurado, sería la del pago de la prima.

Una vez concertado el seguro de mercancías, el buque “Anastasia C” sufre una vía de agua durante el trayecto marítimo que produce como resultado la pérdida de gran parte de la mercancía transportada, por lo que entra en juego la actuación del seguro que deberá pagar la correspondiente indemnización al titular del interés que es Difrusur S.L.

Una vez consigue llegar a puerto el buque, en un control rutinario que realiza la policía son encontrados 860 kilogramos de cocaína en parte de la mercancía que había sido transportada. Este hecho, de poder acreditarse que era conocido por el tomador del seguro, condicionaría la indemnización por daño en el resto de las mercancías porque estaríamos ante un supuesto del incumplimiento del tomador del seguro de declarar el riesgo que iba a ser objeto del contrato de seguro. Si incluso llegara a demostrarse que Tufrutasur S.A. actuó con dolo, el asegurador podría quedar exonerado del pago de la indemnización.

## CONCLUSIONES FINALES

Entre las empresas Tufrutasur S.A. y Difrusur S.L. se ha llevado a cabo un contrato de transporte multimodal que tiene por objeto el transporte de sesenta y cinco mil kilogramos de fruta desde Costa Rica (puerto de origen) hasta Vigo (puerto de destino). Lo que caracteriza este tipo contractual es que no se trata de una mera yuxtaposición de contratos independientes, sino que presenta una sustantividad propia, comprendiendo una pluralidad de modos de transporte, que en nuestro caso se desarrollan por mar y por tierra.

El transporte por mar se llevó a cabo por la empresa naviera Navegando S.A. a través de un contrato de fletamento en régimen de conocimiento de embarque. Por medio de este contrato de explotación, Tufrutasur puso a disposición de Navegando la mercancía en el puerto de origen para que ésta última cargara la mercancía en el buque, puesto que figura como obligación para el porteador en esta modalidad contractual. Este deber del porteador comprende tanto la carga y estiba de las mercancías, como el deber de comprobar la exactitud de las declaraciones que el cargador haya realizado en el conocimiento de embarque. En nuestro caso podemos sospechar que ese deber fue incumplido, puesto que de ser así el porteador habría descubierto que entre la mercancía que iba a ser transportada se escondían ochocientos sesenta kilogramos de cocaína.

De poder demostrarse realmente el incumplimiento de ese deber, el porteador habría incurrido en una responsabilidad por culpa *in vigilando* propia del Derecho Civil. No obstante, un dato muy importante a tener en cuenta en el presente supuesto es que la mercancía que le entrega Tufrutasur al porteador se encuentra embalada en diez contenedores *reefer*, y en caso de que estos estén sellados y precintados el deber de comprobación se vuelve impracticable. Este tipo de transporte se acuerda con la denominada cláusula FCL y se estipula en el propio contrato, por lo que para poder establecer si se ha incumplido el deber por parte del porteador, habría que observar que dicha cláusula no se encuentre recogida en el contrato.

El transporte por mar se llevó a cabo en el buque “Anastasia C” que reúne las cualidades de ser un vehículo con estructura y capacidad para navegar por el mar y para transportar personas o cosas, que cuenta con una cubierta corrida y una eslora igual o superior a veinticuatro metros. “Anastasia C” ostenta nacionalidad española, consecuencia de enarbolar pabellón español por estar matriculado en el sistema registral de dicho país y haber obtenido el abanderamiento. Pese a que los principales registros españoles son el Registro de Buques y Empresas Navieras y el Registro de Bienes Muebles, la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante del año 92 creó un segundo registro nacional denominado REBECA (Registro de Buques y Empresas Navieras de Canarias) para luchar contra los pabellones de conveniencia: países que ejercen una competencia desleal, atrayendo a la flota marítima ofertando condiciones mínimas o inexistentes para la matriculación en sus diferentes sistemas registrales y por tanto que dichos buques lleguen a ostentar su nacionalidad.

Nuestro buque “Anastasia C” al estar inscrito en el REBECA presenta una serie de características y beneficios especiales que no ostentaría de estar inscrito en los registros

principales, como es el tema de los beneficios fiscales o de que ha de ostentar un arqueo mínimo de 100 toneladas de registro bruto.

De la fase de transporte que se desenvolvería por tierra se iba a ocupar la empresa Trans Terras de Soneria S.L a través de un contrato de transporte de mercancías por carretera. Sin embargo, esta fase del contrato multimodal no se llegó a ejecutar porque durante el viaje por mar del buque “Anastasia C” se detectó un problema en el casco del buque debido al cual se produjo una vía de agua en el interior de la nave que tuvo como consecuencia la pérdida de la mayor parte de la mercancía y el atraque del buque en un puerto distinto al de destino. De esta forma se origina lo que la Ley de la navegación marítima denomina “responsabilidad por pérdida o daños en la mercancía.” Como responsable aparece la empresa naviera Navegando S.A, que como reúne las condiciones tanto de empresa naviera como de porteadora, el artículo 395 de la citada ley le permite optar por la aplicación del régimen de limitación de responsabilidad correspondiente, o bien a todo porteador, o bien el régimen de responsabilidad correspondiente a toda empresa naviera.

En lo que respecta al régimen de responsabilidad del porteador se encuentra regulado en las Reglas de la Haya-Visby y el artículo 282 LNM, en virtud de esta normativa se le otorga al porteador la posibilidad de limitar su deuda a un importe máximo calculado en función del valor de las mercancías al tiempo de descarga y en ningún caso superior a 666,67 unidades de cuenta por bulto o unidad, o bien dos unidades de cuenta por cada kilogramos de peso bruto de las mercancías dañadas. En cuanto al régimen que le correspondería como empresa naviera, éste se encuentra regulado en el Convenio de Londres de 1976 y en el artículo 392 LNM, contemplando ambos preceptos una limitación de la responsabilidad que combina el tipo de daño producido, con el tonelaje de registro bruto del buque en base a un criterio inverso de proporcionalidad, es decir, a mas tonelaje, menos unidades de cuenta. Hay que tener en cuenta que España ha realizado una reserva a dicho Convenio para otorgar la posibilidad a los buques con un arqueo inferior a 300 toneladas de registro bruto, por lo que es posible aplicarles la mitad de la cifra correspondiente a los buques de 2.000 toneladas (500.000 unidades).

Ambos regímenes de responsabilidad contemplan como causa de exoneración de la responsabilidad del porteador o empresa naviera el hecho de que en el conocimiento de embarque se hubiera efectuado una declaración de mala fe sobre la naturaleza y el valor de las mercancías. Supuesto que presenta una gran importancia en nuestro caso, puesto que Navegando S.A. podría alegar en sede de juicio que Tufutasur ocultó en la declaración que realizó en el conocimiento de embarque la existencia de ochocientos sesenta kilogramos de cocaína.

Cuando el buque “Anastasia C” atracó en el puerto de Brens y fue sometido a un control rutinario donde la policía halló ochocientos sesenta kilogramos de cocaína ocultos en piñas perfectamente vaciadas y rellenas con un cilindro metálico de un kilogramo de cocaína cada uno. Los hechos descritos son constitutivos de un delito de tráfico de drogas, tipificado en los artículos 368 y 370 del Código Penal puesto que se reúnen todos los presupuestos necesarios para entender conculcado el supuesto delictivo. La jurisprudencia ha reiterado que el transporte es el acto principal de tráfico de drogas, con el se constituye el objeto de la acción que no es otro que promover, favorecer o facilitar el consumo ilegal de dicha sustancia. Además, el hecho de que la cantidad incautada ascienda a los ochocientos sesenta kilogramos y la forma de su

transporte son circunstancias que pueden llevarnos a apreciar un tipo penal de extrema gravedad, concretamente el del artículo 370.3 del Código Penal.

Fue el pleno jurisdiccional de 25 de noviembre de 2008 el que fijó la cantidad que nos lleva a apreciar que existe extrema gravedad en la conducta; esta cantidad se obtiene multiplicando por mil la cantidad declarada de notoria importancia, que actualmente se sitúa en setenta y cinco gramos, dando como resultado 750 kilogramos. Toda incautación de droga que supere dicha cantidad será considerada como de extrema gravedad.

Independientemente de que la cantidad incautada hubiere sido menor, ese mismo Pleno también contempla la posibilidad de aplicar la agravación por haberse llevado a cabo el transporte por medio de un buque (concepto que no se identifica necesariamente con el que da la Ley de navegación marítima, sino que viene definido en el propio Pleno como “aquellas embarcaciones con propulsión propio o eólica y, al menos, una cubierta, con cierta capacidad de carga e idónea para realizar travesías de entidad”) o por haberse realizado simulando un contrato de comercio internacional.

Tras la incautación de la droga, el capitán del buque fue puesto a disposición judicial por haber sido responsable del transporte. Debido al concepto extensivo de autor que contempla el tipo penal del artículo 368, es difícil que en cualquier acción dirigida a acercar las sustancias estupefacientes al consumidor, no pueda subsumirse en alguno de los verbos nucleares de “promover”, “facilitar” o “favorecer” el consumo de sustancias tóxicas, previstos en el citado precepto. No obstante, como en cualquier proceso penal, para poder acreditar la responsabilidad penal del capitán habrá que partir del principio de culpabilidad, neutralizando así el derecho a la presunción de inocencia reconocido en el artículo 24 de nuestra Constitución.

Como consecuencia de todo este infortunio de sucesos encadenados, la empresa destinataria Difrusur S.L. no ha podido conseguir la entrega de la mercancía que había pactado con la empresa distribuidora Tufutasur, entrando en juego el contrato de seguro que ésta última contrato con la aseguradora Marseguritas por cuenta de la empresa consignataria Difrusur. El seguro concertado entre ambas empresas era un seguro de mercancías con cobertura para un único viaje, siendo el objeto de dicho contrato la fruta, puesto que se trataba de la mercancía que transportaba el buque y por lo tanto corresponde con el interés asegurable. Este tipo de seguro se incardina dentro de la categoría de los seguros marítimos, caracterizados porque en ellos imperan los principios de universalidad del riesgo y de la autonomía de la voluntad, aplicándose solo de forma supletoria las leyes del ordenamiento jurídico.

La celebración de este contrato se acordó para proteger las mercancías transportadas de los riesgos que se pudieran derivar de la navegación, que en función del mencionado principio de universalidad, incluiría todos aquellos que no se encuentren excluidos por las partes expresamente en la póliza, a excepción del dolo o la culpa del asegurado. Esta puede derivar del incumplimiento de la obligación que ostenta el tomador del seguro de realizar una declaración de todas las circunstancias que conozca relativas al transporte de la mercancía, puesto que nada expresó a la empresa aseguradora sobre la existencia de los kilogramos de cocaína que transportaba.

Transporte marítimo de mercancías y narcotráfico

Si la aseguradora es capaz de demostrar que Tufutasur S.A. como tomador del seguro y vendedora de la fruta, conocía perfectamente el contenido de los ochocientos sesenta kilogramos de piña, la misma podría quedar exonerada del pago de la obligación.

## BIBLIOGRAFÍA

ALBÁCAR LÓPEZ, J.L. y SANTOS BRIZ, J., *Código Civil. Doctrina y jurisprudencia. Tomo VI (arts. 1604 a 1976)*, Trivium, Madrid, 1991, pp. 1020-1022.

ARROYO MARTINEZ, I.,

- *Curso de Derecho Marítimo (Ley 14/2014, de la Navegación Marítima)*, Thomson Reuters, Navarra, 2015, pág. 410/ pág. 429/ pág. 433/ pp. 334-336.
- “Estatuto jurídico de los vehículos de la navegación marítima y de la aeronave” en *Lecciones de Derecho Mercantil, vol. II*, Thomson Reuters, Pamplona, 2016, pp. 659-660.
- “Transporte marítimo y otros contratos de explotación de utilización del buque y de la aeronave” en *Lecciones de Derecho Mercantil, vol. II*, op. cit., pág. 745.
- *Compendio de Derecho Marítimo (Ley 14/2014 de Navegación Marítima)*, Tecnos, Madrid, 2017, pp. 285-286.
- “Los seguros marítimos y aéreos” en *Lecciones de Derecho Mercantil vol.II, op. cit.*, pp. 827- 829.

BROSETA PONS, M., *Manual de Derecho Mercantil*, Tecnos, Madrid, 2016, pág. 210.

BATALLER GRAU, J., “Los deberes y obligaciones del tomador en el seguro marítimo” en *El Derecho Marítimo de los nuevos tiempos*, Thomson Reuters, Navarra, 2018, pp. 1055-1068.

CORTE LÓPEZ, J., “La responsabilidad del porteador por pérdida, daños o retraso” en *Comentarios a la Ley de Navegación Marítima*, Madrid, 2015, pp. 171-172.

DE-CAL y CORTINA, R. M<sup>a</sup> G., *Derecho del mar y de la Navegación Marítima*, Tórculo, 1999, Madrid, pág. 224.

DOMINGUEZ CABRERA, M<sup>a</sup>., *El Registro de Buques y Otros Vehículos de la Navegación*, Tirant Lo Blanch, Valencia, 2015, pág. 35./ pág. 240./ pág. 255.

DURÁN RIVACOBA, R., “El sistema registral del buque (con arreglo a la Ley 14/2014, de Navegación Marítima)” en *El Derecho Marítimo de los nuevos tiempos*, Thomson Reuters, Navarra, 2018, pp. 334-337.

EMPANANZA SOBEJANO, A., “La responsabilidad del transitario en el transporte marítimo tras la promulgación de la Ley de la Navegación Marítima” en *El Derecho Marítimo de los Nuevos tiempos*, Thomson Reuters, Navarra, 2018, pp. 638-643/ pp. 656-657.

GABALDÓN GARCÍA, J.L. y RUIZ SOROA J.M., *Manual de Derecho de la Navegación Marítima*, Marcial Pons, Madrid, 2006, pág. 450/ pp. 582-585/pág. 587/ pág. 883.

GABALDÓN GARCÍA, J. L., *Compendio de Derecho Marítimo español: complementario al "Curso de derecho marítimo"*, Marcial Pons, Madrid, 2016, pp. 213-214/ pág. 230.

GARCÍA ÁLVAREZ, B., *La carga y descarga en el contrato de transporte de mercancías*, Marcial Pons, Madrid, 2011, pp. 31-40/ pág. 172.

GARCÍA-PITA Y LASTRES, J.L., *Riesgos e intereses del naviero y cobertura asegurativa*, Thomson Reuters, Navarra, 2009, pág.230.

GÓRRIZ LÓPEZ, C., "El contrato de transporte multimodal de mercancías", en *El contrato de transporte*, Año 2002, núm. 21, Vol. I, Consejo General del Poder Judicial, Madrid, pág. 357.

GUTIERREZ MARTÍNEZ, N.A., "La limitación de la responsabilidad por reclamaciones marítimas y su función en el mundo marítimo de hoy" en *El Derecho Marítimo de los nuevos tiempos*, Thomson Reuters, Navarra, 2018, pág. 238.

ISERN SALVAT, M. R., "La subrogación del asegurador en la Ley de Navegación Marítima" en *El Derecho Marítimo de los nuevos tiempos*, Thomson Reuters, Navarra, 2018, pág. 1097.

LÓPEZ BUSTABAD. I. J., "El riesgo en el seguro marítimo" en *El Derecho Marítimo de los nuevos tiempos*, Thomson Reuters, Navarra, 2018, pág. 1124.

LÓPEZ RUEDA, F. C., "La promulgación de una ley como solución al <<rompecabezas>> del transporte multimodal", en *Anuario de Derecho Marítimo*, Año 2017, núm. 34, Karpos D.L., Madrid, pp. 73-74/ pp. 79-80/ pág. 95/ pág. 102.

MATILLA ALEGRE, R., *El naviero y sus auxiliares. El buque*, J.M.Bosch, 1995, Barcelona, pag. 31.

MOLINA MANSILLA, M<sup>a</sup>.C., *El delito de narcotráfico*, Bosch, Barcelona, 2008, pp. 50-54.

PAZ MARTÍN CASTRO, M<sup>a</sup>., "Transporte multimodal: del Convenio de Ginebra de 1980 a las Reglas de Rotterdam", en *Anuario de Derecho Marítimo*, Año 2015, núm. 32, Karpos D.L., Madrid, pp. 172-173.

PEINADO GRACIA, J. I.: "El contrato de transporte terrestre. El transporte de mercancías y viajeros por carretera" en *Lecciones de Derecho Mercantil, Vol. II*, Thomson Reuters, Madrid, 2016, pág. 156.

PENDÓN MELÉNDEZ, M. A., *La compraventa C.I.F.*, Thomson Reuters, Navarra, 2011, pp. 703-706.

RODRIGUEZ CARRIÓN, J.L., *Derecho de la Navegación. Los seguros marítimos y aéreos*, Marcial Pons, Madrid, 2003, pág. 173-175.

RODRÍGUEZ DOCAMPO, M<sup>a</sup>. J., Comentario a la Sentencia del Tribunal Supremo de 28 de marzo de 2005" en *Revista Española de Seguros*, núm. 122, Madrid, 2005, pp. 312-313.

ROMERO R. y ESTEVE A., *Transporte marítimo de mercancías*, Marge Books, Madrid, pág. 34.

RUÍZ SOROA, J. M<sup>a</sup>; ARRANZ de DIEGO A.; ZABALETA SARASUA S., *Manual de Derecho del seguro marítimo*, Eusko Jaurlaritz-Gobierno Vasco, 1993, pág. 36/pág.52.

SÁNCHEZ CALERO, F. y SÁNCHEZ-CALERO GUILARTE, J., *Instituciones de Derecho Mercantil*, Thomson Reuters, Madrid, 2015, pp.773-774.

SANCHEZ CALERO, F., *El contrato de transporte marítimo de mercancías*, Thomson Reuters, Navarra, 2010, pág. 370/ pág. 333.

SÁNCHEZ GAMBORINO, F., “Contrato de transporte y contrato de seguro de transporte” en *El contrato de transporte*, Manuales de Formación Continuada, núm. 21, vol. I, Madrid, 2003, pág. 505.

SANCHO GARGALLO, I., “Transporte marítimo de mercancías en régimen de conocimiento de embarque”, en *El contrato de transporte*, Año 2002, núm. 21, Madrid, pág. 54.

URÍA, R., *Derecho Mercantil*, Marcial Pons, Madrid, 2001, pág. 1101.

VALPUESTA GASTAMINZA, E., “La limitación de la deuda del porteador en régimen de conocimiento de embarque por daños en la mercancía en la Ley de Navegación Marítima” en *El Derecho Marítimo de los nuevos tiempos*, Thomson Reuters, Navarra, 2018, pág. 775/ pp. 776-777.

YZQUIERDO TOLSADA, M., *Responsabilidad civil extracontractual. Parte general*, Dykinson, Madrid, 2015, pág. 313.



# APÉNDICE JURISPRUDENCIAL

## Sentencias del Tribunal Supremo:

- STS 7 de julio de 1948 [RJ 1948/784]
- STS de 1 de abril de 1978 [RJ 1987/2482]
- STS de 21 de junio de 1980 [RJ 1980/2726]
- STS de 17 de mayo de 1984 [RJ 1177/1984]
- STS de 19 de febrero de 1988 [RJ 1060/1988]
- STS de 22 de junio de 1988 [RJ 3549/1988]
- STS de 21 de julio de 1989 [RJ 4459/1989]
- STS de 8 de marzo de 1990 [RJ 1990/1679]
- STS 22 de abril de 1991 [RJ 1991/3018]
- STS de 23 de julio de 1993 [RJ 1993/6286]
- STS de 16 de febrero de 1994 [RJ 1994/1617]
- STS de 24 de febrero de 1994 [RJ 1994/707]
- STS de 24 de abril de 1995 [RJ 1995/3544]
- STS de 26 de abril de 1995 [RJ 1995/3550]
- STS de 24 de octubre de 1995 [RJ 5253/1995]
- STS de 24 de octubre de 1995 [RJ 1995/7847]
- STS 23 de enero de 1996 [RJ 1996/638]
- STS de 16 de marzo de 1996 [RJ 1664/1996]
- STS de 31 de diciembre de 1996 [RJ 7689/1996]
- STS de 2 de diciembre de 1997 [RJ 1997/8773]
- STS de 29 de junio de 1998 [RJ 4321/1998]
- STS de 23 de julio de 1998 [RJ 1998/6200]
- STS de 15 de junio de 1999 [RJ 1999/5686]
- STS de 24 de julio de 2000 [RJ 2000/7121]
- STS de 10 de julio de 2001 [RJ 5990/2001]
- STS de 2 de noviembre de 2001 [RJ 8527/2001]
- STS de 29 de noviembre de 2002 [RJ 2002/10403]
- STS de 12 de septiembre de 2003 [RJ 1705/2003]
- STS de 12 de marzo de 2013 [RJ 1151/2013]
- STS de 28 de octubre de 2005 [RJ 7162/2005]
- STS de 21 de febrero de 2008 [RJ 2008/3047]
- STS de 8 de mayo de 2008 [RJ 1711/2008]
- STS de 1 de octubre de 2009 [RJ 2009/134]
- STS de 14 de mayo de 2010 [RJ 2010/3494]
- STS de 26 de mayo de 2011 [RJ 348/2011]
- STS de 30 de julio de 2012 [RJ 6079/2012]
- STS de 17 de abril de 2013 [RJ 2241/2013]
- STS de 26 de febrero de 2014 [RJ 2014/1412]
- STS de 14 de abril de 2014 [RJ 1748/2014]
- STS de 6 de abril de 2015 [RJ 1881/2015]
- STS de 9 de junio de 2015 [RJ 2578/2015]
- STS de 24 junio de 2015 [RJ 3230/2015]

Transporte marítimo de mercancías y narcotráfico

- STS de 9 de julio de 2015 [RJ 2015/3692]
- STS de 4 de marzo de 2016 [RJ 2016/979]
- STS de 2 de junio de 2016 [RJ 2585/2016]
- STS de 7 de febrero de 2017 [RJ 439/2017]
- STS de 3 de mayo de 2017 [RJ 1890/2017]
- STS 6 de junio de 2017 [RJ 2270/17]
- SSTS de 19 de julio de 2017 [RJ 3032/17]
- STS de 24 de julio de 2017 [RJ 3130/2017]
- STS de 5 de diciembre de 2017 [RJ 4376/2017]
- STS de 17 de enero de 2018 [RJ 64/2018]
- STS de 25 de enero de 2018 [RJ 2018/63887]
- STS 19 de febrero de 2018 [RJ 569/18]
- STS de 6 de marzo de 2018 [RJ 2018/72864]
- STS de 13 de marzo de 2018 [RJ 2018/882]
- STS de 22 de marzo de 2018 [RJ 967/2018]

Sentencias de Audiencias Provinciales:

- SAP de Cádiz de 9 de noviembre de 1998 [AC 1998/2485]
- SAP de Barcelona de 1 de febrero de 2000 [AC 2000/570]
- SAP de Valencia de 21 de septiembre de 2002 [AC 2002/1665]
- SAP de Vizcaya de 26 de enero de 2005 [JUR 2005/79209]
- SAP de Madrid de 10 de noviembre de 2005 [TOL784.577]
- SAP de Madrid de 21 de septiembre de 2012 [AC 2012/1736]
- SAP de Cádiz de 24 de marzo de 2014 [TOL4.355.938]