



UNIVERSIDADE DA CORUÑA

**TRANSPORTE MARÍTIMO DE  
MERCANCÍAS Y NARCOTRÁFICO**

**TRABAJO FINAL DE GRADO  
GRADO EN DERECHO, A CORUÑA  
CURSO 2017-2018**

**Alumna:** Natalia Souto Apariz.

**Tutor:** Manuel José Vázquez Pena.

## ÍNDICE

I. ABREVIATURAS. ....	2
II. ANTECEDENTES DE HECHO .....	4
III. 1ª PREGUNTA: INDICAR LAS CONDICIONES LEGALES NECESARIAS PARA EL REGISTRO DE BUQUE Y CONCRETAMENTE EN EL REBECA. ....	6
III.1 El sistema español de Registro de buques. ....	6
III.1.A) El Registro Administrativo de Buques y Empresas Navieras. ....	7
III.3.B) El Registro Mercantil de Bienes Muebles. ....	8
III.1.C) El Registro Especial de Buques y Empresas Marítimas de Canarias.....	9
IV. 2ª PREGUNTA: ANALIZAR LOS TIPOS DE CONTRATOS DE TRANSPORTE QUE SE LLEVAN A CABO EN ESTE VIAJE PARA EL TRANSPORTE DE MERCANCÍA. ....	10
IV. 1 Nota preliminar. ....	10
IV.2 El contrato de transporte multimodal pactado entre Tufrutasur SA y Difrusur SL. .....	11
IV.2.A) Concepto y régimen jurídico aplicable. ....	11
IV.2.B) Obligaciones de Tufrutasur SA y Difrusur SL: especial referencia a la responsabilidad de Difrusur SL. ....	13
IV.3 El contrato de transporte marítimo de mercancías en régimen de conocimiento de embarque pactado entre Difrusur SL y Navegando SA.....	16
IV.3.A) Concepto y régimen jurídico aplicable: referencia al conocimiento de embarque. ....	16
IV.3.B) Obligaciones de Difrusur SL y Navegando SA. ....	20
IV.4 El contrato de transporte terrestre de mercancías pactado entre Difrusur SL y Trans Terras de Soneira SL.....	22
IV.4.A) Concepto y régimen jurídico aplicable. ....	22

IV.4.B) Obligaciones de Difrusur SL y Trans Terras de Soneira SL: referencia a la responsabilidad de Trans Terras de Soneira SL. ....	22
<b>V. 3ª PREGUNTA: ANALIZAR LOS TIPOS DE RESPONSABILIDAD DEL NAVIERO-PORTEADOR POR PÉRDIDA O DAÑOS DE LA MERCANCÍA DERIVADOS DE LA VÍA DE AGUA. ....</b>	<b>26</b>
<b>VI. 4ª PREGUNTA: ANALIZAR QUÉ DEBER 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>30</b>
<b>VI. 5ª PREGUNTA: DETERMINAR LAS SANCIONES PENALES CORRESPONDIENTES A LOS RESPONSABLES DEL TRANSPORTE DEL ALIJO DE COCAÍNA OCULTO Y LA RESPONSABILIDAD PENAL DEL CAPITÁN POR HABER PORTEADO MERCANCÍA ILEGAL. ....</b>	<b>31</b>
<b>VII. 6ª PREGUNTA: 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 MERCANCÍA LEGAL QUE TRANSPORTABA EL BUQUE. ....</b>	<b>35</b>
<b>VIII. CONCLUSIONES FINALES. ....</b>	<b>38</b>
<b>IX. BIBLIOGRAFÍA. ....</b>	<b>41</b>
<b>X. APÉNDICE JURISPRUDENCIAL. ....</b>	<b>44</b>

## **I. ABREVIATURAS.**

**ADM:** Anuario de Derecho Marítimo.

**AAVV:** Autores Varios.

**Art:** Artículo.

**Arts.:** Artículos.

**BOE:** Boletín Oficial del Estado.

**CB:** Convenio de Bruselas.

**CC:** Código Civil Español.

**C. de Com. :** Código de Comercio Español.

**CDC:** Cuadernos de Derecho y Comercio.

**CDJ:** Cuadernos de Derecho Judicial.

**C/E:** Conocimiento de embarque.

**CP:** Código Penal Español.

**CTMIM:** Convenio Transporte Multimodal Internacional de Mercancías.

**DTM:** Documento de Transporte Multimodal.

**FJ:** Fundamento jurídico.

**LCS:** Ley de Contrato de Seguro.

**LCTTM:** Ley de Contrato de Transporte Terrestre de Mercancías.

**LNМ:** Ley de Navegación Marítima.

**LOTT:** Ley Ordenación del Transporte Terrestre.

**LPЕMM:** Ley de Puertos del Estado y Marina Mercante.

**MFC:** Manuales de formación continuada.

**OTM:** Operador de Transporte Multimodal.

**P/F:** Póliza de fletamento.

**RBM:** Registro de Bienes Muebles.

**RD:** Real Decreto.

**RDNeg:** Revista Derecho de los Negocios.

**RDT:** Revista de Derecho del Transporte.

**REBECA:** Registro Especial de Buques y Empresas Navieras con sede en Canarias.

**RH:** Reglas de Hamburgo.

**RHV:** Reglas de la Haya Visby.

**RMB:** Registro Marítimo de Buques.

**ROJ:** Número de registro para búsqueda de sentencias en las bases de datos del CENDOJ.

**RRM:** Reglamento del Registro Mercantil.

**RR:** Reglas de Róterdam.

**SAP:** Sentencia de la Audiencia Provincial.

**STS:** Sentencia Tribunal Supremo.

**UE:** Unión Europea.

**UNCITRAL:** Comisión de Naciones Unidas para el derecho Mercantil Internacional.

## II. 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 SA y Difrusur SL 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 SA propietaria del buque, y por carretera la empresa Trans.Terras de Soneira SL.

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 Tufrutasur SA, porteador Navegando SA y consignatario Difrusur SL 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 SL. 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.

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:

1. Indicar las condiciones legales necesarias para el registro de buque y concretamente en el Rebeca.
2. Analizar los tipos de contratos de transporte que se llevan a cabo en este viaje para el transporte de mercancía.
3. Analizar los tipos de responsabilidad del naviero-porteador por pérdida o daños de la mercancía derivados de la vía de agua.
4. Analizar que deber ha incumplido el porteador, por la introducción en su buque, sin su consentimiento ni el de su capitán, de un contenedor con mercancía ilegal.
5. Determinar las sanciones penales correspondientes a los responsables del transporte del alijo de cocaína oculto y la responsabilidad penal del capitán por haber porteadado mercancía ilegal.
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 mercancía legal que transportaba el buque.

### III. 1ª PREGUNTA: INDICAR LAS CONDICIONES LEGALES NECESARIAS PARA EL REGISTRO DE BUQUE Y CONCRETAMENTE EN EL REBECA.

#### III.1 El sistema español de Registro de buques.

En el año 2014 se promulga en España la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima<sup>1</sup> y dentro del título II de la LNM, denominado “De los vehículos de la navegación”, es donde se encuentra la definición jurídica de buque, concepto que a juicio del profesor GARCÍA-PITA Y LASTRES constituye “(...) *una de las nociones más importantes del Derecho marítimo; un elemento fundamental del mismo, que contribuye a delimitar el propio ámbito de aplicación de este agregado normativo, como Derecho especial*”<sup>2</sup>.

Concretamente se regula en el artículo<sup>3</sup> 56 de la LNM<sup>4</sup> que establece que: “*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>5</sup>”

El art. 60 de la LNM trata sobre la naturaleza e identificación del buque estableciéndose en el inciso primero que: “*el buque es un bien mueble registrable, compuesto de partes integrantes y pertenencias.*” Continúa desglosando el precepto en los incisos posteriores los requisitos sustanciales de las partes que componen el buque, ya que a juicio de GABALDÓN-GARCÍA es pertinente tal diferenciación pues no es una definición meramente dogmática “*sino que puede revestir gran importancia práctica, ya que lo habitual es que, en defecto de pacto, las partes integrantes y las pertenencias (no los accesorios) formen un todo con el buque y deban seguir su misma suerte jurídica*”<sup>6</sup>.

Sintetizando dicho artículo, el buque es, finalmente, un bien mueble registrable o susceptible de individualización e identificación registral<sup>7</sup>. Concretamente el inciso quinto del art. 60 LNM establece que “*el buque se identifica por su nombre, matrícula, numeración de la Organización Marítima Internacional (número OMI), pabellón, arqueo y cualesquiera otros datos que reglamentariamente se determinen.*”

---

<sup>1</sup> BOE núm.180 de de 25 de julio de 2014; en adelante, LNM.

<sup>2</sup> GARCÍA-PITA Y LASTRES, J.L.: “El buque como eje del Derecho de la navegación marítima, del Código de Comercio al PLGNM/2008”, en AA VV, *Estudios de Derecho Marítimo*, (GARCÍA-PITA Y LASTRES, J.L. Dir.), Aranzadi, Cizur Menor, 2012, p.179.

<sup>3</sup> En adelante, art.

<sup>4</sup> No obstante, el concepto de buque también aparece regulado en 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 (BOE núm. 253, de 20 de octubre de 2011; en adelante, LPEMM) así como en el Real Decreto 1784/1996, de 19 de julio, por el que se aprueba el Reglamento del Registro Mercantil (BOE núm. 184, de 31 de julio de 1996; en adelante, RRM).

<sup>5</sup> La razón de estos requisitos técnicos viene dada por la necesidad de que el buque tenga cierta entidad para poder llevar a cabo una navegación autárquica.

<sup>6</sup> GABALDÓN GARCÍA, J.L.: *Curso de Derecho Marítimo Internacional: derecho marítimo internacional público y privado y contratos marítimos internacionales*, Marcial Pons, Madrid-Barcelona-Buenos Aires, 2012, p.382.

<sup>7</sup> PULIDO BEGINES, J.L.: *Curso de Derecho de la navegación marítima*, Tecnos, Madrid, 2015, p.89 y 90.



En este sentido, el buque resulta ser un bien mueble muy especial, por cuanto – al ser identificable- se configura como un bien mueble “registrable”, y esta condición explica que el régimen jurídico real; que el “estatuto real” del buque se halle notablemente influido por el Derecho inmobiliario.<sup>8</sup>

A diferencia de lo que sucede en otros países próximos (como Francia, Italia o Reino Unido), el sistema registral español de buques se caracteriza por ser un sistema doble o de doble registro: por un lado existe un registro administrativo de matrícula conocido como Registro de Matrícula de Buques y Empresas Navieras<sup>9</sup> y por otro lado nos encontramos con la Sección de Buques del Registro de Bienes Muebles<sup>10</sup>. No obstante, además de estos dos registros, con carácter voluntario existe el llamado Segundo registro o especial, denominado Registro Especial de Buques y Empresas Navieras.<sup>11</sup>

### **III.1.A) El Registro de Matrícula de Buques y Empresas Navieras.**

De acuerdo con el art. 1, Capítulo Primero, Sección 1ª del Real Decreto<sup>12</sup> 1027/1989, de 28 de julio, sobre abanderamiento, matriculación de buques y registro marítimo<sup>13</sup>, el RMB tiene por objeto la inscripción de buques, embarcaciones y artefactos navales, cualquiera que sea su procedencia, tonelaje o actividad, así como de las empresas navieras españolas.

A tenor de lo establecido en el art. 2 párrafo primero, para que buques, embarcaciones y artefactos navales estén amparados por la legislación española, acogidos a los derechos que de ella se deriven y poder arbolar la bandera española, es obligatorio que estén inscritos en uno de los Registros de Matrícula de Buques de las Jefaturas Provinciales de la Marina Mercante. La inscripción en este registro se denomina “matrícula” y el procedimiento aparece reglado en el Capítulo II del RD 1027/1989, de 28 de julio.

Además, tal y como establece el art. 4 del citado RD, el Registro de Matrícula estará formado concretamente por nueve libros foliados denominados “listas” en los que se registrarán los buques, embarcaciones y artefactos navales atendiendo a su procedencia y actividad. Asimismo, el artículo 3 RD 1027/1989, declara que el RBEM es un registro público y de carácter administrativo.

La primera condición para poder registrar un buque en el Registro de Matrícula es estar facultado para ello. Las personas legitimadas para obtener el registro y abanderamiento de buques civiles, según el art. 252 LPEMM, serán las personas físicas residentes y las personas jurídicas domiciliadas en España pero también las personas residentes en algún otro país de la Unión Europea que designen representante en España. Asimismo, no sólo basta con estar legitimado para inscribir un buque sino que de acuerdo con el art. 10 del

---

<sup>8</sup> GARCÍA-PITA Y LASTRES, J.L.: “El buque como eje del Derecho de la navegación marítima, del Código de Comercio al PLGNM/2008”, *op.cit.*, p.215.

<sup>9</sup> En adelante, RMB.

<sup>10</sup> En adelante, RBM. Una de las notas distintivas entre sendos registros es que sólo en el segundo se da el principio de fe pública registral, esto quiere decir que se presume la licitud de lo en él inscrito, la prohibición de operar a su margen y el hecho de que los tribunales son los garantes de su contenido. DURÁN RIVACOBÁ, R.: “Proyección registral del buque”, en AA VV, *Estudios de Derecho Marítimo*, (GARCÍA-PITA Y LASTRES, J.L., Dir.), Aranzadi, Cizur Menor, 2012, p.230.

<sup>11</sup> En adelante, REBECA.

<sup>12</sup> En adelante, RD.

<sup>13</sup> BOE núm. 194, de 15 de agosto de 1989.

RD 1027/1989, los sujetos que soliciten la inscripción de un buque deberán ostentar la condición de propietarios o arrendatarios.

Respecto a los primeros, el título de propiedad debe ser inscrito previamente en el Registro de Bienes Muebles y deberá acreditarse como requisito previo para la obtención de la matrícula definitiva (art. 18 RD 1027/1989 o RAMB). En cuanto a los segundos, su condición se justifica aportando el contrato de arrendamiento (artículos<sup>14</sup>. 13.4. letra c), 22.2 y 60 RAMB). Por último, las empresas que sólo tengan la condición de fletadores por tiempo o por viaje del buque no podrán solicitar la inscripción<sup>15</sup>.

### **III.3.B) El Registro Mercantil de Bienes Muebles.**

El RBM se crea por la Disposición Adicional Única del RD 1828/1999, de 3 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento del Registro de Condiciones Generales de la Contratación<sup>16</sup>, que establece que estará integrado, entre otras secciones, por la Sección de Buques y Aeronaves.

La Sección 1ª, del Capítulo II, del Título II de la LNM, dedica de manera específica unos artículos relativos a esta sección en el RBM. Concretamente el art. 67.1 LNM establece que la sección de buques del Registro de Bienes Muebles: *“se regulará por lo dispuesto en esta ley, su reglamento de desarrollo y demás disposiciones complementarias y, en todo lo no previsto, por la Ley y el Reglamento Hipotecarios, que regirán con carácter supletorio en cuanto sean aplicables”*.

El art. 68.1 LNM, que trata sobre la competencia, consagra que *“se llevará bajo la dependencia del Ministerio de Justicia, estará a cargo de un Registrador de la Propiedad y Mercantil y radicará en las poblaciones que determinen en las demarcaciones registrales”*. En el inciso segundo de dicho precepto se establece que la primera inscripción de los buques se practicará en el Registro designado en la demarcación que corresponda al lugar de su matrícula y, la de los buques en construcción, en el de la demarcación que corresponda al lugar en que se construyan.

Por tanto, el acto de inscripción ha de producirse en el Registro correspondiente a la Capitanía marítima del lugar en el que estén matriculados los buques con bandera española. Dicho de una forma más clara, para inscribir un buque en el RBM es necesario presentar una copia certificada de su inscripción en el Registro Marítimo de Buques y Empresas Navieras<sup>17</sup>.

En lo que a bienes inscribibles se refiere, el art. 69 LNM con carácter imperativo señala que es obligatorio que todos los buques, embarcaciones y artefactos navales con bandera española estén registrados en la Sección de Buques del Registro de Bienes Muebles. Continúa el precepto en su apartado segundo estableciendo que sin embargo, será potestativa la inscripción de los buques, embarcaciones y artefactos de titularidad pública así como también de las embarcaciones de recreo o deportivas<sup>18</sup>. Y finaliza

---

<sup>14</sup> En adelante, arts.

<sup>15</sup> PULIDO BEGINES, J.L.: *Curso de Derecho de la Navegación Marítima*, op.cit., p. 93.

<sup>16</sup> BOE núm. 306, de 23 de diciembre de 1999.

<sup>17</sup> ARROYO MARTÍNEZ, I. Y GABALDÓN GARCÍA, J. L.: “Abanderamiento y registro de buques en construcción”, en *Anuario de Derecho Marítimo*, Vol. XI, Alferal, Barcelona, 1994, p.432.

<sup>18</sup> Ahora bien, el artículo 69.2 LNM establece que *“los derechos de garantía, reservas de dominio y prohibiciones de disponer, arrendamientos financieros y demás gravámenes inscribibles impuestos sobre los mismos, sólo serán oponibles frente a terceros si figuran inscritos en el Registro de Bienes Muebles,*

excluyendo de la obligación de inscripción a determinadas embarcaciones y artefactos que ya estuvieran matriculados o inscritos en otras listas o registros.

### **III.1.C) El Registro Especial de Buques y Empresas Marítimas de Canarias.**

En este caso, el buque Anastasia C tiene su pabellón inscrito en el registro REBECA. En España se crea este registro en la derogada LPEMM de 1992 (Disposición adicional 15ª que se corresponde con la Disposición Adicional 16ª de la actual LPEMM).

Su desarrollo le corresponde a la Ley 19/1994, de 6 de julio, de modificación del Régimen Económico y Fiscal de Canarias<sup>19</sup>. Asimismo, el RD 2221/1998, de 16 de octubre, por el que se autoriza la inscripción en el Registro Especial de Buques y Empresas Navieras de empresas y buques destinados a la navegación marítima de cabotaje<sup>20</sup>, en su artículo 1 establece que a partir de su entrada en vigor podrán inscribirse en el Registro Especial de Buques y Empresas Navieras las empresas y buques que se destinen a la navegación marítima y de cabotaje.

Este registro especial está situado en el territorio de la Comunidad Autónoma de Canarias y es un registro público de carácter administrativo. Su finalidad es combatir los pabellones de conveniencia pues en la actualidad se da la situación de buques que se hallan inscritos en paraísos fiscales para así beneficiarse de condiciones más favorables en materia de seguridad fiscal y laboral, ejerciendo por tanto una competencia desleal<sup>21</sup>.

La LPEMM, en la Disposición Adicional Decimosexta, establece cuáles son las condiciones legales necesarias para inscribir un buque en el REBECA y son las que se detallan a continuación:

- a) las empresas navieras deberán tener el centro efectivo de control de la explotación de los buques en Canarias, o que, teniéndolo en España o en el extranjero, cuenten con un establecimiento o representación permanente en Canarias;
- b) se admiten los buques mercantes de todo tipo, excluidos los de la pesca y en construcción siempre que tengan un tamaño mínimo de 100 GT;
- c) las empresas navieras han de ser propietarias o tener la posesión bajo contrato de arrendamiento a casco desnudo u otro título que implique el control de la gestión náutica y comercial;
- d) si los buques proceden de otro Registro, deberán acreditar el cumplimiento de las normas de seguridad exigidas por la legislación española y los Convenios Internacionales;
- e) el titular deberá acreditar el pago de los tributos de aduanas;
- f) el capitán y el primer oficial deberán ser españoles;
- g) el cincuenta por ciento al menos de la dotación deberá ser español o de países comunitarios, salvo autorización expresa por circunstancias especiales;

---

*en cuyo caso deberán inscribirse sin exigirse para ello más requisitos que los previstos para la constitución de la garantía de que se trate”.*

<sup>19</sup> BOE núm. 161, de 07 de Julio de 1994.

<sup>20</sup> BOE núm. 260, de 30 de octubre de 1998.

<sup>21</sup> ARROYO MARTÍNEZ, I.: *Curso de Derecho Marítimo (Ley 14/2014, de Navegación Marítima)*, 3ª Edición, Aranzadi, Cizur Menor, 2015, p.433.

- h) la tripulación mínima se fijará por la Dirección General de la Marina Mercante en función del tipo de buque y de la navegación, exigiendo la calificación adecuada;
- i) las condiciones laborales y de seguridad social de los tripulantes extranjeros que se rijan por la legislación distinta de la española, deberá cumplir los requisitos mínimos de la española o la normativa de la Organización Internacional del Trabajo;
- j) Por último se abonarán las tasas de inscripción, en su caso, de baja, y la anual permanente.

#### **IV. 2ª PREGUNTA: ANALIZAR LOS TIPOS DE CONTRATOS DE TRANSPORTE QUE SE LLEVAN A CABO EN ESTE VIAJE PARA EL TRANSPORTE DE MERCANCÍA.**

##### **IV. 1 Nota preliminar.**

En principio cabría pensar que son sólo dos los contratos que deberían analizarse en esta pregunta, es decir, el contrato de transporte marítimo de mercancías en régimen de conocimiento de embarque y el contrato de transporte terrestre. O incluso pensar que sólo tiene lugar el estudio del contrato de transporte marítimo dado que en este supuesto el transporte terrestre de mercancías no se llega a efectuar.

Pero además de los dos contratos anteriormente citados, hay otro que podría decirse que es el punto de partida del transporte que se ha efectuado desde Costa Rica hasta España. El contrato al que se está haciendo referencia es el llamado contrato de transporte multimodal, suscrito en este caso entre Tufutasur SA y Difrusur SL, y que gracias al mismo se organiza todo el transporte atendiendo a las diferentes fases que eran necesarias para realizar dicho transporte.

Por tanto, de acuerdo con lo anterior, se procederá al desarrollo de esta pregunta en primer lugar atendiendo al contrato de transporte multimodal con mención especial a la responsabilidad de Difrusur SL. En segundo lugar, se abordará con mayor detenimiento el contrato de transporte marítimo de mercancías en régimen de conocimiento de embarque contratado por Difrusur SL con la naviera Navegando SA, dado que es el contrato de transporte que goza de mayor importancia en este supuesto práctico. No obstante, en lo relativo a la responsabilidad del naviero-porteador, se dejará su análisis para la pregunta tres.

Por último, se analizará de manera sucinta el contrato de transporte terrestre de mercancías pactado por Difrusur SL con Trans. Terras de Soneira SL ya que como se ha comentado, esta fase no ha podido efectuarse debido a la vía de agua abierta en el casco del buque y a la posterior incautación del alijo de droga.

## IV.2 El contrato de transporte multimodal pactado entre Tufrutasur SA y Difrusur SL.

### IV.2.A) Concepto y régimen jurídico aplicable.

El contrato de transporte multimodal es una modalidad de contratación que se caracteriza porque un único sujeto se encarga de la ejecución total de una operación de origen a destino (en el caso que nos ocupa es desde Costa Rica a España), en la que entran en juego varios transportadores unimodales (en este caso uno para la fase marítima y otro para la fase terrestre) y en la que ese sujeto, además de encargarse de la coordinación y control sobre la ejecución de la operación, asumirá directamente frente a su cliente la responsabilidad por los daños, pérdidas o retraso en la entrega de las mercancías que ocurran en cualquier segmento del trayecto total contratado.<sup>22</sup>

De acuerdo con lo anterior, el contrato de transporte multimodal puede ser definido como aquel en virtud del cual una persona denominada Operador de Transporte Multimodal<sup>23</sup> se compromete, contra el pago de una contraprestación, a realizar o hacer ejecutar el transporte de mercancías mediante la utilización de al menos dos modos de transportes diferentes<sup>24</sup> (art.1.1 y 1.3 del Convenio sobre Transporte Multimodal Internacional de Mercancías<sup>25</sup> aprobado por la Conferencia de las Naciones Unidas para la elaboración de un convenio sobre el transporte multimodal de mercancías). El OTM es en esencia, un porteador (superespecializado) con responsabilidad por la correcta ejecución del resultado prometido<sup>26</sup>.

El contrato de transporte multimodal debe configurarse como un contrato consensual pues se perfecciona por el mero consentimiento de las partes, sin que se requiera la emisión de un documento de transporte multimodal<sup>27</sup> (de facto no hay ninguna referencia al mismo en el caso práctico)<sup>28</sup>. Asimismo, es un contrato oneroso ya que el desplazamiento de las mercancías tiene como contraprestación el pago de un precio o flete, y además es bilateral, en cuanto impone obligaciones tanto para Tufrutasur SA como para Difrusur SL. Finalmente, cabe destacar que tendrá la consideración de arrendamiento de obra, pues en este tipo de contratos el porteador no cumple su prestación principal con el mero despliegue de la actividad, sino que debe obtener un resultado positivo consistente en este caso en la entrega de las mercancías en destino

---

<sup>22</sup> VICENTE GUZMÁN, J.: “El contrato de transporte multimodal”, en *Revista de Derecho del Transporte*, núm. 5, Marcial Pons, Madrid, 2010, p. 164y ss.

<sup>23</sup> En adelante, OTM.

<sup>24</sup> También la jurisprudencia aborda el concepto de transporte multimodal en sentencias como: SAP de Madrid, de 26 de octubre de 2006 [ROJ: SAP M 18308/2006]; SAP de Madrid, de 2 de junio de 2006 [ROJ: SAP M 8289/2006]; o SAP de Málaga, de 28 de noviembre de 2003 [ROJ: SAP MA 4968/2003].

<sup>25</sup> En adelante, CTMIM.

<sup>26</sup> LÓPEZ RUEDA, F.C.: “El transporte multimodal internacional: la viabilidad de un régimen jurídico uniforme”, en *Anuario de Derecho Marítimo*, Vol. XXI, Alferal, Barcelona, 2004, p.346.

<sup>27</sup> En adelante, DTM.

<sup>28</sup> A juicio de LÓPEZ RUEDA: “La forma escrita es un medio de prueba útil para probar la existencia del mismo y el contenido de las obligaciones y derechos de las partes, pero su falta no incide, normalmente, en la validez del consentimiento y la perfección del contrato” en LÓPEZ RUEDA, F.C.: “La responsabilidad del porteador marítimo por las operaciones de carga y descarga”, en *Anuario de Derecho Marítimo*, Vol. XXII, Alferal, Barcelona, 2005, p.85.

incólumes y a tiempo, debiendo indemnizar Difrusur SL los perjuicios ocasionados en caso contrario<sup>29</sup>.

En lo que respecta al régimen jurídico, este tipo de contrato adolece de un problema normativo que es cuanto menos conveniente abordar. En España, no existe ninguna norma que discipline específicamente este contrato<sup>30</sup>. La regulación que existe podría decirse que es con una regulación segmentada que se encuentra parte en la Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del Contrato de Transporte Terrestre de Mercancías<sup>31</sup> (concretamente en el Capítulo VII) y parte en la LNM, y que además es meramente fragmentaria puesto que las normas contenidas en esas legislaciones sólo se aplican al tramo al que se refieren, esto es, sólo se aplican a los transportes “parcialmente terrestres” y “parcialmente marítimos”, respectivamente.<sup>32</sup>

En lo que a nivel internacional se refiere, ha habido distintos intentos dirigidos a armonizar el régimen del transporte multimodal. En el terreno internacional, destaca la adopción del ya citado CTMIM y por otro lado, en el terreno privado, se debe mencionar el diseño, por la Cámara de Comercio Internacional (CCI/ICC), de las Reglas modelo de 1973/75, conocidas con la denominación de “reglas Uniformes de la CCI relativas a un Documento de Transporte Combinado” para su uso en los contratos de transporte multimodal, cuya última versión de 1991, conocidas como “Reglas UNCTAD/CCI relativas a los Documentos de Transporte Multimodal” (RUCCI), está en cierta medida basada en el citado Convenio<sup>33</sup>.

Sin embargo, estas reglas no son normas jurídicas, no constituyen un convenio que pueda ser ratificado por los Estados e incorporado al Derecho interno. Es más, en el art. 1.1 se establece que sólo se aplicarán si las partes en el contrato hacen remisión a las mismas y en el art. 13 se establece que sólo surten efecto si no son contrarias a las disposiciones imperativas de un convenio internacional o a las leyes nacionales aplicables al contrato de transporte multimodal. En definitiva, poseen mero valor contractual pero gozan de importancia, pues han influido en alguno de los documentos más utilizados en la práctica, como el Multidoc 95<sup>34</sup>.

Por todo ello, y dado que en el enunciado del caso práctico no consta que las partes hayan pactado su aplicación no se puede asumir que éstas resulten de aplicación.

La conclusión en cuanto al aspecto normativo de este contrato es que, como se puede apreciar, existe en la actualidad una elevada diversidad normativa y disciplina contractual aplicable al contrato de transporte multimodal internacional de mercancías, lo que no contribuye a su desarrollo<sup>35</sup>. Y teniendo en cuenta lo anterior y dado que no existe derecho uniforme sobre el contrato de transporte multimodal que sea aplicable en España, el contrato quedará sometido a los acuerdos libremente alcanzados por las partes, siendo de frecuente utilización los diversos formularios internacionales inspirados en las citadas reglas de la CCI.

---

<sup>29</sup> LOPEZ RUEDA, F.C.: La promulgación de una ley como solución al rompecabezas del transporte multimodal, en *Anuario de Derecho Marítimo*, Vol. XXXIV, Alferal, Barcelona, 2017 p. 95 y ss.

<sup>30</sup> GÓRRIZ LÓPEZ, C.: “El contrato de transporte multimodal de mercancías”, en *Manuales de formación continuada*, núm. 21, 2002 (Ejemplar dedicado al contrato de transporte), p. 359.

<sup>31</sup> BOE núm. 273, de 12 de noviembre de 2009; en adelante, LCTT.

<sup>32</sup> LOPEZ RUEDA, F.C.: “La promulgación de una ley como solución al “rompecabezas” del transporte multimodal”, *op. cit.*, p.79.

<sup>33</sup> LOPEZ RUEDA, F.C.: *El régimen jurídico del transporte multimodal*, La Ley, Madrid, 2000, p.10.

<sup>34</sup> GÓRRIZ LÓPEZ, C.: “El contrato de transporte multimodal de mercancías”, *op.cit.*, p. 191.

<sup>35</sup> GABALDÓN GARCÍA J.L.: *Curso de derecho marítimo internacional. Derecho marítimo internacional público y privado y contratos marítimos internacionales*, *op.cit.*, p.487.

#### **IV.2.B) Obligaciones de Tufutasur SA y Difrusur SL: especial referencia a la responsabilidad de Difrusur SL.**

Tufutasur SA, propietario de la mercancía y por tanto cargador o expedidor, firma un contrato con Difrusur SL por el que éste último se obliga a realizar o hacer ejecutar el transporte de mercancías mediante la utilización de dos modos de transportes diferentes. En este caso, Difrusur SL no tiene los medios necesarios para llevar a cabo él mismo el transporte de las mercancías a destino y es por ese motivo que contrata en nombre propio con la naviera Navegando SA para ejecutar el transporte correspondiente a la fase marítima, y por otro lado con Trans. Terras de Soneira SL para ejecutar la fase terrestre.

Por consiguiente, de acuerdo con la definición que da el profesor *LOPEZ RUEDA* del transporte multimodal<sup>36</sup>, se concluye que Difrusur SL ostentaría la condición de OTM y en consecuencia, actuando como principal, asume la responsabilidad del cumplimiento del contrato, tal como establece el art. 1.2 CTMIM.

De acuerdo con lo anterior, se puede afirmar que son dos los elementos personales que configuran el contrato de transporte multimodal: el cargador y el OTM. En este supuesto, Tufutasur SA, ostentando la condición de cargador de la mercancía, de acuerdo con el art. 1.5 CTMIM es quien celebra el contrato de transporte con Difrusur SL, que es el OTM, y se obliga a pagar el precio del mismo. Tufutasur SA es, en definitiva, el cargador contractual y como tal, se obliga a poner a disposición del porteador la mercancía, en este caso los contenedores de fruta, y pagar la contraprestación pactada en el contrato.

El otro sujeto de la relación contractual es la mercantil Difrusur SL que en este caso actúa solo como porteador contractual<sup>37</sup>, es decir, ostenta la condición de porteador a efectos del contrato pero no explota ningún modo de transporte, y es por ello que debe subcontratar con distintos porteadores modales (efectivos) las fases que deban integrar el transporte multimodal.

Es, en definitiva, un transitario que asume la responsabilidad por el transporte contratado con el cargador<sup>38</sup>, incluso asume la responsabilidad por los actos u omisiones de sus auxiliares, dependientes o independientes, como si hubieran sido realizados por él mismo<sup>39</sup>.

En muchos países la figura del transitario no está definida ni regulada. En España, se regula en el art. 78 de la Ley 9/2013, de 4 de julio, por la que se modifica la Ley

---

<sup>36</sup> En su obra *LÓPEZ RUEDA, F.C.: “La promulgación de una ley como solución al “rompecabezas” del transporte multimodal”, op.cit. p.80 y ss.*

<sup>37</sup> Las Reglas de la UNCTAD y la CCI relativas a los documentos de transporte multimodal, 9 de julio de 1991, en el artículo 2.3 definen “porteador” como la persona que ejecuta o hace ejecutar el transporte, o parte de éste, sea o no el operador del transporte multimodal. Está haciendo referencia por tanto al “porteador efectivo” que en este caso es Navegando SA, por contraposición al contractual, en este caso DIFRUSUR SL que es el que firma el contrato de transporte multimodal y posteriormente contacta con la naviera para el transporte marítimo.

<sup>38</sup> *LOPEZ RUEDA, F.C.: El régimen jurídico del transporte multimodal, op.cit., p.374.*

<sup>39</sup> Así lo enuncia Díaz Moreno y señala además que es un principio fundamental que caracteriza al transporte multimodal y cuya responsabilidad se determinará de acuerdo con el contrato de transporte multimodal pactado con el cargador. *DÍAZ MORENO, A.: “El transporte multimodal: obligaciones, derechos y responsabilidad”, en Cuadernos de derecho judicial, núm. 9, Madrid, 1997 (Ejemplar dedicado a: el transporte terrestre nacional e internacional de mercancías), p.75.*

16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres<sup>40</sup> y la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea<sup>41</sup>, de la siguiente forma: “ *a los efectos de esta ley, se considera transitarios a las empresas especializadas en organizar, por cuenta ajena, transportes internacionales de mercancías, recibiendo mercancías como consignatarios o entregándolas a quienes hayan de transportarlas y, en su caso, realizando las gestiones administrativas, fiscales, aduaneras y logísticas inherentes a esa clase de transportes o intermediando en su contratación.* ”

Lo llamativo de este sujeto es que ostenta una doble condición: es cargador para el porteador y porteador para el cargador<sup>42</sup> y su definición fue ya objeto de la jurisprudencia en sentencias como: SAP de Alicante de 20 de octubre de 1999<sup>43</sup> o SAP de Pontevedra de 18 de mayo de 2017<sup>44</sup>.

En cuanto a sus obligaciones, cabe destacar que en primer término los OTM se obligan a realizar o procurar la realización del transporte desde el lugar en donde se hacen cargo de las mercancías hasta el lugar de entrega (art. 1.5 CTMIM), eligiendo los medios y rutas de transporte.

Respecto a su responsabilidad como transitario, cabe traer a colación la STS de 26 de mayo de 2011<sup>45</sup> que establece en el fundamento jurídico<sup>46</sup> 3º que: “ *el organizador, que contrata en nombre propio con el cargador la ejecución del transporte, el cual proyecta, organiza y controla, aunque no lo ejecute por sí, sino por medio de los llamados porteadores efectivos, con los que contrata también en nombre propio. Dicho organizador no sólo se obliga ante el cargador a la realización de todo el transporte, sino que (...) asume la responsabilidad por la mercancía, desde el momento en que la recibe bajo su custodia, aunque fuera antes de ser entregada al porteador efectivo* ”.

De acuerdo con la jurisprudencia, se constata que los OTM asumen convencionalmente la obligación de realizar o procurar la realización del transporte desde el lugar en el que se hacen cargo de las mercancías hasta el lugar de entrega, asumiendo por tanto la responsabilidad por el entero transporte, independientemente de que lo ejecute él mismo o lo haga ejecutar por terceros e incluso en este último caso, asumiría igualmente la responsabilidad por los actos u omisiones de sus auxiliares, dependientes o independientes, como si hubieran sido realizados por él mismo, tal y como se establece en el art. 15 CTMIM.

En términos de política jurídica, la doctrina suele afirmar que existen dos grandes maneras de aproximarse al problema de la disciplina de la responsabilidad en los transportes multimodales.

De un lado, es posible optar por un sistema uniforme o de responsabilidad uniforme (“*uniform liability system*”) quedando el OTM sometido a un régimen de responsabilidad único independientemente de la fase en la que se haya producido el

---

<sup>40</sup> BOE núm. 182, de 31 de julio de 1987; en adelante, LOTT.

<sup>41</sup> BOE núm. 160, de 5 de julio de 2013.

<sup>42</sup> Difrusur SL es porteador contractual en el contrato multimodal pactado con Tufutasur SA pero es cargador contractual en el contrato de transporte marítimo internacional de mercancías en régimen de conocimiento de embarque pactado con la naviera Navegando SA. LOPEZ RUEDA, F.C.: *El régimen jurídico del transporte multimodal, op.cit.*, p.389.

<sup>43</sup> [ROJ: SAP A 4056/1999].

<sup>44</sup> [ROJ: SAP PO 997/2017].

<sup>45</sup> [ROJ: STS 3139/2011].

<sup>46</sup> En adelante FJ.



hecho desencadenante de la responsabilidad. Por el contrario, el sistema de red (“*network liability system*”) parte de la idea de que la responsabilidad del cargador debe ajustarse a la correspondiente responsabilidad que marca cada fase, es decir, como si hubiera estipulado contratos de transporte “unimodales” con cada uno de los portadores efectivos. Sendos regímenes de responsabilidad soportan ventajas e inconvenientes a partes iguales.

En la práctica, generalmente se opta por un sistema de red “*corregido o perfeccionado*” de facto, así se desprende del art. 68 de la Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del contrato de transporte terrestre de mercancías<sup>47</sup> que establece que: “*el contrato de transporte multimodal se regirá por la normativa propia de cada modo, como si el porteador y el cargador hubieran celebrado un contrato de transporte diferente para cada fase del trayecto.*”

Este sistema es un punto intermedio entre los dos tipos de responsabilidad anteriormente expuestos: no se produce una remisión en bloque al contenido del Convenio o Ley nacional aplicables sino que se selecciona algunas disposiciones de ellos (normalmente las referentes a los supuestos en que puede afirmarse la responsabilidad del porteador y a los límites de la misma).<sup>48</sup> Así lo afirma la jurisprudencia en las siguientes sentencias: STS 348/2011, del 26 de Mayo del 2011<sup>49</sup> ; también implícitamente, STS 685/2008, del 16 de Julio de 2008<sup>50</sup> y SAP de Madrid 423/2017 de 13 de Diciembre de 2017<sup>51</sup>.

La importancia de determinar hasta dónde alcanza la responsabilidad de Difrusur SL en la relación contractual que lo vincula con Tufutasur SA viene dada por el hecho de que una gran parte de la mercancía propiedad de Tufutasur SA se encuentra en estado de pérdida total debido a la vía de agua abierta en el casco del buque Anastasia C. En consecuencia, por todo lo anteriormente expuesto, en virtud del contrato que une a estas dos empresas, será Difrusur SL quien deba responder frente a Tufutasur SA por la pérdida de parte de la mercancía a pesar de que él no ha efectuado de manera directa el transporte marítimo.

De acuerdo con el art. 14.1 CTMIM, la responsabilidad de Difrusur SL: “*abarca el período comprendido desde el momento en que toma las mercancías bajo su custodia hasta el momento en que las entrega*” Asimismo, será responsable de de las pérdidas, daños o retraso en la entrega cuando las mercancías estén bajo su custodia en el sentido del art. 14.2 CTMIM, a menos que pruebe que él, sus empleados o agentes o cualquier otra de las personas a que se refiere el artículo 15 adoptaron todas las medidas que razonablemente podían exigirse para evitar el hecho y sus consecuencias (art.16 CTMIM).

Igualmente, el CTMIM establece un régimen de limitación de responsabilidad al que se podrá acoger Difrusur SL como responsable contractual de las pérdidas ocasionadas por la vía de agua abierta en el buque.

En cuanto lo que a normativa nacional se refiere, cabe señalar el art. 278 de la LNM que trata sobre el porteador contractual y el porteador efectivo y establece en el inciso primero que: “*la responsabilidad establecida en esta sección alcanza solidariamente*

---

<sup>47</sup> BOE núm. 273, de 12 de noviembre de 2009; en adelante, LCTTM.

<sup>48</sup> DÍAZ MORENO, A.: “El transporte multimodal: obligaciones, derechos y responsabilidad”, *op.cit.* p.78.

<sup>49</sup> [ROJ: STS 3139/2011].

<sup>50</sup> [ROJ: STS 3955/2008].

<sup>51</sup> [ROJ: SAP M 16792/2017].

*tanto a quien se compromete a realizar el transporte como a quien lo realiza efectivamente con sus propios medios”. A continuación el inciso segundo continúa diciendo que: “en el primer caso estarán comprendidos los comisionistas de transportes, transitarios, y demás personas que se comprometan con el cargador a realizar por medio de otros.”. Y por último, el inciso cuarto del mismo artículo establece que: “el porteador contractual (Difrusur SL) tendrá derecho a repetir contra el porteador efectivo las indemnizaciones satisfechas en virtud de la responsabilidad que para él se establece en este artículo. La acción de repetición del porteador contractual contra el porteador efectivo estará sujeta a un plazo de prescripción de un año a contar desde el momento de abono de la indemnización.”*

Teniendo en cuenta todo ello, se concluye en definitiva que en la relación contractual que une al cargador, Tufrustasur SA, y al porteador contractual, Difrusur SL, la naviera Navegando SA es un tercero ajeno a la relación obligacional que existe entre las dos primeras empresas, por lo que Tufrustasur SA no puede exigirle responsabilidades al naviero-porteador pues entre ellos no media una relación contractual. Quien debe responder frente a Tufrustasur SA en base al CTMIM y al art. 278 LNM es Difrusur SL. No obstante, tal y como se desprende del último punto del artículo 278, precepto legal directamente aplicable, éste le faculta a Difrusur SL para repetir contra el porteador efectivo, Navegando SA, por el daño en las mercancías producido por la vía de agua.

### **IV.3 El contrato de transporte marítimo de mercancías en régimen de conocimiento de embarque pactado entre Difrusur SL y Navegando SA.**

#### **IV.3.A) Concepto y régimen jurídico aplicable: referencia al conocimiento de embarque.**

El art. 203 de la LNM regula este contrato de la forma que sigue: *“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<sup>52</sup>.”*

Y en concreto el art. 205 LNM determina que: *“el fletamento también puede referirse al transporte de mercancías determinadas por su peso, medida o clase. En este caso, las condiciones del contrato podrán figurar en el conocimiento de embarque u otro documento similar”*. Recoge así la LNM el modelo típico de transporte en línea regular que en la práctica se conoce como *Carriage of Goods by Sea* o *Bill of Lading Contract*.

Tal y como se desprende del supuesto, la mercantil Tufrustasur SA quiere transportar 10 contenedores de fruta y dado que no es una empresa profesional del mundo marítimo, gestiona a través de su transitario, en este caso Difrusur SL, el transporte de los contenedores desde Costa Rica hasta Vigo.

Como se puede observar, se trata de un mero contrato de transporte cuyo objeto son las mercancías y no el buque, quedando el buque bajo el completo control del armador, tanto en la esfera náutica como en la comercial. Este es un aspecto de gran relevancia

---

<sup>52</sup> Se puede observar cómo el legislador equipara el contrato de fletamento con el contrato de transporte marítimo de mercancías.

pues lo aleja de una posible confusión con un contrato típico de explotación del buque conocido como contrato de fletamento, en el que el fletador determina la manera de ocupar el espacio disponible en el buque y de colocación de la carga. Además de la diferencia documental que les separa: póliza de fletamento para el primero frente a conocimiento de embarque para el segundo.

En el contrato en régimen de conocimiento de embarque el porteador, en este caso Navegando SA, concreta él mismo el emplazamiento de cada uno de los contenedores que el cargador le entregó, dado que el cargador carece de cualquier posibilidad de disponer o controlar la nave, o de dar órdenes o instrucciones a su tripulación. La prestación esencial que se intercambia en el marco de este negocio es, simplemente, el desplazamiento desde Costa Rica hasta Vigo de las mercaderías entregadas en este caso por Difrusur SL<sup>53</sup>.

En lo referente a las características de este contrato, cabe destacar que es un contrato sometido a un régimen jurídico especial, aspecto que se explicará a continuación. Es un contrato de carácter consensual, oneroso y bilateral. Otra característica destacable del contrato de transporte marítimo de mercancías es que se configura como un contrato de adhesión<sup>54</sup>.

En cuanto al régimen jurídico aplicable, hay que diferenciar dos planos: el plano nacional, en el que será de aplicación la LNM (arts. 203 a 286) y el plano internacional, que tal y como establece el art. 277.2 de la LNM, sobre la responsabilidad del porteador por pérdidas, daños o retrasos: *“los contratos de transporte marítimo de mercancías, nacional o internacional, en régimen de conocimiento de embarque y la responsabilidad del porteador, se regirán por el Convenio Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Conocimientos de Embarque, firmado en Bruselas el 25 de agosto de 1924, los protocolos que lo modifican de los que España sea Estado parte y esta ley”*.

De acuerdo con el citado art. 277.2 LNM, dado que España es Estado Parte del sistema completo de Derecho uniforme constituido por las “Reglas de La Haya-Visby/Protocolo monetario<sup>55</sup>”, se puede concluir que las RHV resultarán de aplicación al presente caso<sup>56</sup>.

El artículo V inciso segundo de las RHV establece que: *“ninguna de las disposiciones del presente Convenio se aplicarán a las pólizas de fletamento; pero si se expiden conocimientos en el caso de un buque sujeto a una póliza de fletamento, quedan sometidos a los términos del presente Convenio. Ninguna disposición de estas reglas se considerará como impedimento para la inserción de un conocimiento de cualquier disposición lícita relativa a averías gruesas.”*

Debe apuntarse que en el supuesto práctico que se analiza, se da la coexistencia de la póliza de fletamento<sup>57</sup> y el c/e<sup>58</sup>. La razón por la que se da esta pluralidad de documentos, es que todo apunta a que la naviera Navegando SA no es la propietaria del buque Anastasia C sino que lo explota como titular en virtud de una P/F y que a partir

---

<sup>53</sup> PULIDO BEGINES, J.L.: *Curso de derecho de la navegación marítima, op. cit*, p. 223.

<sup>54</sup> SÁNCHEZ CALERO, F.: *El contrato de transporte marítimo de mercancías (Reglas de la Haya Visby, Hamburgo y Rotterdam)*, 2ª Edición, Aranzadi, Cizur Menor, 2010, p. 132 y ss.

<sup>55</sup> En adelante, RHV.

<sup>56</sup> ROMERO MATUTE, B.: “La ley aplicable al contrato de transporte marítimo internacional de mercancías”, en *Anuario de Derecho Marítimo*, Vol. XIX, Alferal, Barcelona, 2002, p.77.

<sup>57</sup> En adelante, P/F.

<sup>58</sup> En adelante, C/E.

de esa póliza decide cargar la mercancía propiedad de Tufrutasur SA<sup>59</sup> y por ello se expide un C/E.

El art. X de las RHV, que regula el ámbito de aplicación, establece que las reglas serán de aplicación al conocimiento relativo a un transporte de mercancías entre puertos pertenecientes a dos Estados diferentes. Además han de cumplirse alguna de las siguientes condiciones:

1. Que el C/E se emita en un Estado Parte
2. Que el transporte se efectúe desde un puerto de un Estado Parte.
3. Que el C/E prevea que el contrato se regirá por las disposiciones de las RHV o de la legislación de cualquier Estado que las aplique o les dé efecto.

A priori podría interpretarse que no cabe la aplicación de este artículo pues de entrada no se cumple ni la primera ni la segunda condición (Costa Rica no ha ratificado el Convenio ni ninguno de sus protocolos y por tanto ni el C/E se emite desde un Estado Parte ni el transporte se efectúa desde un puerto de un Estado Parte). En cuanto a la tercera condición, que hace referencia a que se aplicarán estas reglas si así se establece en el conocimiento de embarque, es una cláusula que se desconoce si las partes han incorporado (es lo que se conoce en la práctica como cláusula “Paramount<sup>60</sup>”).

De acuerdo con lo anterior, hay que tener en cuenta también que las propias RHV disponen que el ámbito de aplicación allí definido, no constituye impedimento para que un Estado parte aplique dichas Reglas a otros conocimientos de embarque (art. X letra c)) y así lo ha hecho España, a través de la LNM, haciendo aplicables las RHV a todo C/E, nacional o internacional (art. 277.2 LNM). Por lo tanto, cabe interpretar que en este caso sí pueden ser de aplicación las RHV.

Sin embargo, es preciso señalar que no sólo existen las RHV en el plano internacional sino que estas reglas conviven además con otros dos Convenios: el Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías aprobado en 1978, más conocidas como “Reglas de Hamburgo”; y el Convenio de las Naciones Unidas sobre el Contrato de Transporte Internacional de Mercancías Total o Parcialmente Marítimo aprobado en 2008, más conocido como “Reglas de Rotterdam”.

Cabe destacar que las reglas anteriormente citadas no serán de aplicación al presente caso por lo siguiente: en lo que a las RH se refiere, a pesar de que sí han entrado en vigor al haber superado el número de veinte países contratantes que ratificaron o se adhirieron a ellas, España no se encuentra entre ellos por lo tanto no pueden entrar en juego a la hora de resolver este supuesto<sup>61</sup>. Un motivo diferente es el que afecta a la inaplicación de las RR, y es que estas reglas a día de hoy no han entrado en vigor por no

---

<sup>59</sup> MOLINS FERNÁNDEZ, A.: *El conocimiento de embarque*, Comares, Granada, 2000, p. 72 y ss.

<sup>60</sup>La inclusión en los documentos relativos al transporte marítimo de mercancías de la cláusula “Paramount” o cláusula “principal” o “suprema”, se debió al deseo de aplicar al contrato de transporte de mercancías las RHV, con el propósito de hacer prevalecer esa cláusula sobre otras que existieran en el conocimiento de embarque o título similar.

<sup>61</sup> Así lo establece la SAP de Madrid 186/2009 [ROJ: SAP M 10779/2009].

cumplir el mínimo de ratificaciones exigidas por el propio Convenio (cabe señalar que España ha sido uno de los pocos países que las ha ratificado)<sup>62</sup>.

De acuerdo con todo lo anterior, se concluye que en cuanto a derecho positivo en el plano internacional se estará única y exclusivamente a lo dispuesto en las RHV.

Una vez analizado el régimen jurídico, es necesario hacer un análisis del C/E emitido por Navegando SA. El C/E cumple tres funciones esenciales: constituye la prueba del contrato celebrado entre Tufrutasur SA y Difrusur SL, sirve para demostrar que Navegando SA ha recibido las mercancías a bordo del buque y por último, es el título representativo de las mercancías<sup>63</sup>.

El C/E se encuentra regulado en la LNM, Título IV, Capítulo II, Sección 5ª, arts. 246 a 286. El art. 246.1 LNM dispone que: *“una vez que las mercancías estén a bordo del buque, el porteador, el capitán o el agente del porteador deberán entregar al cargador un conocimiento de embarque, que documente el derecho a la restitución de esas mercancías en el puerto de destino.”*

El inciso segundo del mismo artículo establece que si el conocimiento de embarque se hubiera emitido antes de que las mercancías fuesen cargadas a bordo del buque, el capitán debe incluir una apostilla en el documento, una vez que se produzca el embarque, indicando “embarcado” o “embarcadas”, con expresión del día y hora en que se hubiera iniciado la carga así como el día en el que se hubiese finalizado, o bien sustituir el anterior por un nuevo conocimiento que exprese que las mercancías se encuentran efectivamente a bordo del buque. Si se emitiese un nuevo conocimiento, establece la ley que deberá mencionarse el nombre del buque.

En este caso, se deduce del enunciado que Navegando SA firma el conocimiento de embarque después de cargar la mercancía a bordo del buque. Este documento que se entrega a Difrusur SL sirve como prueba de que se han embarcado esas mercancías concretas y no otras y además, tal y como establece el art. 246.1 LNM: *“(…) documenta el derecho a la restitución de esas mercancías en el puerto de destino”*, en este caso en el puerto de Vigo.

En cuanto a la regulación del conocimiento de embarque a nivel internacional, el Convenio de Bruselas<sup>64</sup> y sus posteriores modificaciones, no contiene más requisitos que los expresados en su artículo III, inciso 3º, letras a) b) y c), en orden a las condiciones de recepción de la carga y que, por lo tanto, sólo se refieren a la consignación de las marcas de identificación, número de bultos o cantidad, conforme a las especificaciones del cargador, en este caso Tufrutasur SA, y el estado y condición aparentes de la mercancía<sup>65</sup>.

El supuesto establece que el C/E ha sido cumplimentado de manera adecuada con todas las menciones que deben incorporarse, las cuales aparecen desglosadas en el art. 248 LNM.

---

<sup>62</sup> No obstante, cabe destacar que en sentencias como SAP Madrid (Sección 28ª) núm. 145/2014 de 5 mayo FD 2º [ROJ: SAP M 11713/2014] se han citado estas reglas a modo de doctrina.

<sup>63</sup> ARROYO MARTÍNEZ, I.: “Artículo 246: Obligación de entrega del conocimiento de embarque” en AAVV, *Comentarios a la Ley 14/2014 de 24 de Julio, de Navegación Marítima*, Aranzadi, Cizur Menor, 2016, p.813.

<sup>64</sup> En adelante CB.

<sup>65</sup> MOLINS FERNÁNDEZ, A.: *El conocimiento de embarque*, Comares, Granada, 2000 p. 37 y ss.

### IV.3.B) Obligaciones de Difrusur SL y Navegando SA.

Antes de entrar a analizar las obligaciones de Difrusur SL y Navegando SA, es necesario señalar cuáles son las partes que conforman este contrato de transporte de mercancías a pesar de que no existe unanimidad en la doctrina a la hora de señalar los elementos personales de este contrato.

Para unos autores son dos, el porteador y el cargador, y para otros tres, pues añaden la figura del destinatario o receptor de las mercancías. A juicio del profesor Ignacio Arroyo: “(...) parece más atendible la tesis que se refiere solamente al porteador y cargador sin dejar de reconocer que, en ciertos casos, y sobre todo en la modalidad contractual que estamos estudiando, cargador y destinatario no son la misma persona<sup>66</sup>.”

En este contrato, la figura del cargador está representada por el transitario Difrusur SL, la del porteador efectivo por la naviera Navegando SA (dado que es el que se obliga a realizar el transporte para la fase marítima) y en cuanto al destinatario de la mercancía, puede ser el propio cargador o un tercero.

En caso de ser un tercero, tiene que presentar el conocimiento de embarque original pues es el documento que le faculta para retirar las mercancías (art. 252 LNM). En este caso, el enunciado no aporta los datos para concluir si el destinatario es el dueño de la mercancía, Tufutasur SA, o si se trata de un tercero ajeno.

En lo que a las obligaciones de las partes se refiere, las RHV no regulan las obligaciones y deberes del cargador que contrata el transporte de manera explícita, punto en el que habrá que estar a la normativa nacional correspondiente que regule ese transporte, en el caso de España, la LNM<sup>67</sup>.

En cambio, estas reglas sí regulan las obligaciones de Navegando SA, el cual no sólo se obliga a llevar a cabo el transporte (art. III RHV) sino que además:

- a) Antes de realizar el viaje, deberá cuidar de manera diligente de que el buque se encuentre en estado de navegabilidad; de armar, equipar y aprovisionar el buque convenientemente así como de limpiar y poner en buen estado las bodegas, cámaras frías y frigoríficas y los demás lugares del buque, cuando se carguen las mercancías para su recepción, transporte y conservación (art. III.1. RHV);
- b) Deberá proceder de manera apropiada a la carga, conservación, estiba, transporte, custodia y descarga de las mercancías transportadas (art. III.2 RHV);
- c) Una vez se hayan cargado las mercancías a bordo del buque, el porteador y el capitán o agente del porteador, a petición del cargador, deberán entregarle un conocimiento de embarque<sup>68</sup> que exprese entre otras cosas: las marcas principales necesarias para identificar esas mercancías tal como las haya dado

---

<sup>66</sup>ARROYO MARTÍNEZ, I.: *Curso de Derecho Marítimo (Ley 14/2014, de Navegación Marítima)*, op.cit., p.591 y ss.

<sup>67</sup>GABALDÓN GARCÍA J.L.: *Curso de derecho marítimo internacional. Derecho marítimo internacional público y privado y contratos marítimos internacionales*, op.cit., p.464.

<sup>68</sup>“Este conocimiento establecerá la presunción, salvo prueba en contrario de la recepción por el porteador de las mercancías, en la forma en que aparezcan descritas conforme al párrafo tercero, a), b) y c).” Art. III.4 RHV.

por escrito el cargador (se parte de que el cargador garantiza al porteador en el momento de la carga la exactitud de las mercancías, del número, de la cantidad y del peso, de no ser así deberá indemnizar al porteador de las pérdidas, daños o gastos que provengan o resulten de inexactitudes de dichos extremos - art. III.5. RHV- y cuando se haya declarado la naturaleza de las mercancías a sabiendas de su falsedad, no responderán en ningún caso ni el buque ni el porteador de las pérdidas o daños causados en ellas – art. IV.5 h) RHV-); el número de bultos o piezas, o la cantidad o el peso, tal como los haya consignado por escrito el cargador, así como el estado y condición aparentes de la mercancía (art. III. 3 RHV);

- d) Seguir la ruta adecuada (obligación que se haya implícita en el art. IV.4 RHV);
- e) Obligación de entrega de la mercancía, sin demora y conforme a lo pactado, al destinatario legitimado para recibirlas. (art. 228 LNM).

En cuanto a las obligaciones de Difrusur SL como cargador, tal y como se ha citado, debemos remitirnos a la Sección 3ª de la LNM que regulan los deberes del fletador. Así, el fletador deberá presentar, en el plazo convenido con el porteador, las mercancías para su embarque, pues de no ser así el porteador podrá poner fin al contrato siempre que hubiese avisado previamente al cargador, y además reclamar la indemnización por los perjuicios derivados de incumplimiento de plazo (art. 229.1 y .2 LNM).

Además no podrán embarcarse mercancías de clase distinta a la contratada, salvo que sea posible hacerlo sin perjuicio para el porteador y demás cargadores, pero si no se notifican al porteador *“será el fletador responsable de todos los daños y perjuicios que de ellos se siguieren para el porteador o demás cargadores, sin perjuicio de la obligación de abonar el flete que corresponda”* (art. 231 LNM).

Este deber del fletador, que como se puede apreciar está en estrecha conexión con el citado art.IV.5 letra h), es de gran relevancia en este supuesto práctico pues Difrusur SL embarca una mercancía de una naturaleza distinta a la descrita por el cargador y propietario de la misma, Tufutasur SA, con el agravante de que no sólo se trata de una falsedad en cuanto a la clase si no que se está embarcando un alijo de cocaína oculto entre la fruta (cuya repercusión será analizada en la pregunta número cinco).

En último lugar, cabe destacar que dado que este tipo de contrato es un contrato oneroso genera como consecuencia una obligación de cálculo y devengo del flete que recae sobre el fletador, en este caso Difrusur SL, que se calculará en la forma que hayan pactado Difrusur SL y Navegando SA en el contrato de transporte y, en su defecto, por las reglas que establece el art. 233 LNM.

## **IV.4 El contrato de transporte terrestre de mercancías pactado entre Difrusur SL y Trans Terras de Soneira SL.**

### **IV.4.A) Concepto y régimen jurídico aplicable.**

El contrato de transporte terrestre de mercancías hace referencia a la última fase del transporte de mercancías. El art. 2.1 LCTTM lo define como: *“aquel por el que 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 la persona designada en el contrato”*.

La Ley identifica a este contrato, como no podía ser de otra forma, por las prestaciones básicas a las que se someten las partes. Tal y como se desprende del artículo anteriormente citado, el porteador, en este caso Trans. Terras de Soneira SL, se obliga a trasladar las mercancías al lugar convenido poniéndolas a disposición del destinatario. Por otro lado, la obligación del cargador contractual, Difrusur SL, es la de pagar el precio pactado. El contrato se configura así como un contrato oneroso.

Cabe señalar también que, tal y como ocurre con los contratos analizados anteriormente, este contrato deberá ser considerado como una subespecie del contrato de arrendamiento de obra<sup>69</sup>. En este caso, se trataría del traslado de los contenedores de fruta del puerto de Vigo al lugar señalado en el contrato pactado entre Difrusur SL y Trans. Terras de Soneira SL. Asimismo, las normas contenidas en la LCTTM, salvo expresa estipulación, poseen naturaleza dispositiva, es decir, las partes podrán excluir determinados contenidos siempre y cuando medie el correspondiente pacto (art. 3 LCTTM).

En cuanto a su ámbito de aplicación, el artículo 1 LCTTM establece que tiene por objeto *“la regulación del contrato de transporte terrestre de mercancías realizado por medios mecánicos con capacidad de tracción propia.”*

El transporte terrestre se armoniza, en los aspectos que éstas regulan, con las normas internacionales (el Convenio de transporte internacional de mercancías por carretera<sup>70</sup> y las Reglas Uniformes COTIF-CIM/1999 en transporte ferroviario)<sup>71</sup>, con las normas de la Unión Europea<sup>72</sup> y con las disposiciones de la presente Ley. En lo no previsto, serán de aplicación las normas relativas a la contratación mercantil (art. 2.2 LCTTM).

### **IV.4.B) Obligaciones de Difrusur SL y Trans. Terras de Soneira SL: referencia a la responsabilidad de Trans Terras de Soneira SL.**

Dentro de las disposiciones generales, se tratan los elementos personales del contrato. La LCTTM define la posición del cargador, porteador, destinatario, y expedidor bajo la rúbrica “sujetos” en el art. 4 LCTTM. Al igual que ocurre con el transporte marítimo,

---

<sup>69</sup>DÍAZ MORENO, A.: “El contrato de transporte terrestre nacional de mercancías”, en AAVV, *Derecho Mercantil*, Vol.8 (JIMÉNEZ SÁNCHEZ, G. J. Y DÍAZ MORENO, A., Coords.), Marcial Pons, Madrid, 2013 p. 245.

<sup>70</sup> En adelante CMR.

<sup>71</sup>MORILLAS JARILLO, M.J.: “Contrato de Transporte Terrestre de mercancías”, en *Revista Derecho de los Negocios*, Año 21, núm.232, La Ley Wolters Kluwer, 2010, p. 75.

<sup>72</sup> En adelante UE.



esta ley contempla la figura del porteador efectivo y su régimen de responsabilidad en el artículo 6.

La LCTTM define en el art. 4.1 al cargador como la persona que *“contrata en nombre propio la realización de un transporte y frente al cual el porteador se obliga a efectuarlo”*. Asimismo, el art. 5.2 establece que: *los empresarios transportistas, las cooperativas de trabajo asociado dedicadas al transporte, las cooperativas de transportistas y sociedades de comercialización de transportes, los operadores y agencias de transporte, los transitarios, los almacenistas-distribuidores, los operadores logísticos, así como cualesquiera otros que contraten habitualmente transportes o intermedien habitualmente en su contratación, sólo podrán contratarlos en nombre propio”*.

De acuerdo con el citado precepto, y teniendo en cuenta que es Difrusur SL, actuando como OTM, el que contrata con diversos porteadores para llevar a cabo las distintas fases del transporte, sería Difrusur SL el que ostentaría la condición de cargador contractual.

Asimismo, la LCTTM establece varias obligaciones que recaen sobre el cargador efectivo de las mercancías: la obligación de entrega de las mercancías al porteador para que éste pueda iniciar la ejecución del transporte (art. 19), la obligación de entregar las mercancías acondicionadas e identificadas, esto es, aptas para su transporte (art. 21), y la obligación de proporcionarle al porteador la documentación e información necesaria para llevar a cabo el transporte de las mercancías (art. 23) y por último, el cargador responde si el vehículo permanece inmovilizado por causas no imputables al porteador, en especial si el primero ha asumido la obligación de realizar las operaciones de carga y descarga y las concluye con retraso (art.22).

En cuanto a Trans. Terras de Soneira SL, en calidad de porteador, la LCTTM lo define en el art. 4.2 como aquel que *“asume la obligación de realizar el transporte en nombre propio con independencia de que lo ejecute por sus propios medios o contrate su realización con otros sujetos”*. Las obligaciones que se regulan en base a su condición son las siguientes: la obligación de proveer (art.18), en el lugar y plazo pactados, un vehículo que sea idóneo para el transporte de las mercancías objeto del contrato (art.17); la obligación de custodia y transporte de las mercancías (art. 28) y por último, la obligación de entregar la mercancía transportada al destinatario en el lugar y plazo pactados en el contrato (art. 33).

La responsabilidad de Trans. Terras de Soneira SL es el elemento clave de este contrato y está expresamente regulada en el Capítulo V, arts. 46 a 63 de la LCTTM.

En el art. 46 LCTTM se establece el carácter imperativo de las disposiciones que integran ese capítulo, pues lo que pretende así la Ley es evitar que las partes del contrato de transporte negocien un sistema de responsabilidad que se aparte del que se establece legalmente.<sup>73</sup>

El art. 47 LCTTM, que regula los supuestos de responsabilidad de Trans. Terras de Soneira SL, establece lo siguiente:

---

<sup>73</sup> MARTÍNEZ SANZ, F.: “Artículo 46: carácter imperativo“, en AAVV, *Comentarios a la Ley de Transporte Terrestre*, (DUQUE DOMÍNGUEZ, J. F. Y MARTÍNEZ SANZ, F. Dir.), Aranzadi, Cizur Menor, 2010, p. 548.

*“1. El porteador responderá de la pérdida total o parcial de las mercancías, así como de las averías que sufran, desde el momento de su recepción para el transporte hasta el de su entrega en destino. Asimismo, el porteador responderá de los daños derivados del retraso en la ejecución del transporte conforme a lo previsto en esta ley.*

*A estos efectos, se considerarán también como mercancías los contenedores, bandejas de carga u otros medios similares de agrupación de mercancías utilizados en el transporte cuando hubiesen sido aportados por el cargador.*

*2. A falta de regulación específica, el incumplimiento por el porteador de otras obligaciones derivadas del contrato de transporte se regirá por las normas generales de la responsabilidad contractual.*

*3. El porteador responderá de los actos y omisiones de los auxiliares, dependientes o independientes, a cuyos servicios recurra para el cumplimiento de sus obligaciones.”*

Como nota general, puede destacarse que lo que contempla el artículo son supuestos de responsabilidad contractual, pues la falta total o parcial de la prestación, posibles retrasos en la entrega o el incumplimiento de la obligación de custodia son causas típicas de incumplimiento del contrato de transporte por parte del porteador.

De acuerdo con el citado artículo, se establece un sistema de responsabilidad en el que el legitimado deberá demostrar únicamente que el supuesto de hecho que genera responsabilidad ocurrió dentro del periodo de responsabilidad que le corresponde soportar como porteador efectivo, sin tener que probar elementos de carácter subjetivo como el dolo o la culpa. No obstante, esta responsabilidad severa a la que se somete a Trans Terras de Soneira SL, se suaviza, por un lado, con el establecimiento de los presupuestos de exoneración de responsabilidad a los que el porteador podrá acogerse (causas y presunciones de exoneración previstas, respectivamente, en los arts. 48 y 49 LCTTM) y, por otra parte, con los límites indemnizatorios que suponen, con carácter general, importantes limitaciones del *quantum* de la deuda indemnizatoria<sup>74</sup>.

Así, en el hipotético caso en que se hubiese producido una posible pérdida, avería o retraso en la fase terrestre, Trans Terras de Soneira SL sólo respondería en los casos de incumplimiento que se deban a su culpa.

En consecuencia, no responderá cuando la avería, pérdida o retraso se ven ocasionados por culpa del cargador o destinatario, por una instrucción de éstos no motivada, por una acción negligente del porteador, por vicio propio de las mercancías o por circunstancias que el porteador no pudo evitar y cuyas consecuencias no pudo impedir (art. 48 LCTTM).

En cuanto al periodo temporal de responsabilidad por pérdidas o averías de las mercancías, se deduce del precepto comentado que abarca el periodo de custodia de las mismas. Dicho periodo comienza con la “recepción de las mercancías para el transporte<sup>75</sup>” y finaliza con “su entrega en destino”. Asimismo, el apartado tercero del

---

<sup>74</sup> MARTÍNEZ BALMASEDA, A.: “Régimen de responsabilidad del porteador: fundamento, supuestos y causas de exoneración” en *Revista del Derecho de Transporte*, núm. 6, Marcial Pons, Madrid-Barcelona-Buenos Aires 2010, p. 255 y ss.

<sup>75</sup> No obstante, a juicio de Achim Puetz “la mera disposición de las mercancías por el cargador no es suficiente para que dé comienzo el periodo de custodia sino que se requiere un acto intencional-volitivo de parte del transportista en el sentido de aceptarlas para su transporte”. ACHIM PUETZ: “Artículo 47: supuestos de responsabilidad”, en AAVV, *Comentarios a la Ley de Transporte terrestre*, (DUQUE DOMÍNGUEZ, J. F. Y MARTÍNEZ SANZ, F. DIR.), Aranzadi, Cizur Menor, 2010, p. 564.

precepto reseñado refleja el principio general según el cual el deudor debe responder por los actos y omisiones de las personas que utiliza en cumplimiento de sus obligaciones (tal y como ocurre en el transporte marítimo de mercancías).

En relación con las presunciones de exoneración, reguladas en el art. 49 LCTTM, se establece que:

*“1. El porteador quedará exonerado de responsabilidad cuando pruebe que, atendidas las circunstancias del caso concreto, la pérdida o avería han podido resultar verosímilmente de alguno de los siguientes riesgos:*

*a) Empleo de vehículos abiertos y no entoldados, cuando tal empleo haya sido convenido o acorde con la costumbre.*

*b) Ausencia o deficiencia en el embalaje de mercancías, a causa de las cuales éstas quedan expuestas, por su naturaleza, a pérdidas o daños.*

*c) Manipulación, carga, estiba, desestiba o descarga realizadas, respectivamente, por el cargador o por el destinatario, o personas que actúen por cuenta de uno u otro.*

*d) Naturaleza de ciertas mercancías expuestas por causas inherentes a la misma a pérdida total o parcial o averías, debidas especialmente a rotura, moho, herrumbre, deterioro interno y espontáneo, merma, derrame, desecación, o acción de la polilla y roedores.*

*e) Deficiente identificación o señalización de los bultos.*

*f) Transporte de animales vivos en las condiciones previstas en el artículo siguiente.*

*2. No obstante, el legitimado para reclamar podrá probar que el daño no fue causado, en todo o en parte, por ninguno de tales riesgos. Cuando resulte probado que el daño fue parcialmente causado por una circunstancia imputable al porteador, éste sólo responderá en la medida en que la misma haya contribuido a la producción del daño.”*

En lo que respecta al cálculo y limitación de indemnizaciones, en caso de pérdida total o parcial de las mercancías, la cuantía se calculará por el valor de la mercancía no entregada, tomando como base el valor que tuvieran en el momento y lugar en el que el porteador las recibió para su transporte (art. 52 LCTTM). En caso de avería, la indemnización se calculará en base a las diferencias entre el valor de las mercancías en el momento en que las recibió y el valor de las mercancías en el momento que hubieran tenido que llegar a destino (art. 53 LCTTM). Y por último, ante el supuesto de retraso, vendrá determinada por la prueba del perjuicio ocasionado (artículo 56 LCTTM).

El límite a la deuda por responsabilidad de Trans Terras de Soneira SL, en caso de pérdida o avería, la Ley establece que no podrá exceder de un tercio del Indicador Público de Renta de Efectos Múltiples/día por cada kilogramo de peso bruto de la mercancía perdida o dañada (art. 57 LCTTM).

## V. 3ª PREGUNTA: ANALIZAR LOS TIPOS DE RESPONSABILIDAD DEL NAVIERO-PORTEADOR POR PÉRDIDA O DAÑOS DE LA MERCANCÍA DERIVADOS DE LA VÍA DE AGUA.

En palabras de PEJOVÉS MACEDO<sup>76</sup>: “*En el transporte marítimo de mercancías, la responsabilidad del porteador es contractual, pues radica en un acuerdo de voluntades entre aquel y el dueño de la carga, y deriva del hecho que el porteador inejecute el contrato de transporte marítimo, o de ejecutarlo su prestación sea mal hecha*”.

Es por ello que Navegando SA habrá de responder, en su caso, frente al cargador, Difrusur SL, y frente al receptor en los términos pactados en el C/E.

Para determinar la responsabilidad del naviero-porteador Navegando SA, en primer lugar es necesario hacer referencia al artículo 277.1 de la LNM que trata sobre el régimen de responsabilidad del porteador en los siguientes términos:

*“1. 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 a todo contrato de transporte marítimo.*

*No tendrán efecto las cláusulas contractuales que pretendan directa o indirectamente atenuar o anular aquella responsabilidad en perjuicio del titular del derecho a recibir las mercancías. Sin embargo, tales cláusulas, cuando estén pactadas en la póliza de fletamento y no entrañen exoneración por dolo o culpa grave del porteador, tendrán valor exclusivamente en las relaciones entre este y el fletador, sin que puedan oponerse, en ningún caso, al destinatario que sea persona distinta del fletador.*

Como se puede extraer del texto legal, Navegando SA es responsable de la pérdida de las mercancías derivadas de la vía del agua y, a pesar de que se desconoce lo pactado en el contrato de transporte de mercancías en régimen de conocimiento de embarque, la LNM declara que serán nulas las cláusulas contractuales que pudieran atenuar o limitar esa responsabilidad.

La SAP de Bizkaia 461/2014<sup>77</sup> establece que en el FJ 4º que: “*en materia de transporte marítimo internacional de mercancías en régimen de conocimiento de embarque, salvo concurrencia de puntuales causas de exoneración y cuya demostración incumbe al transportista, el principio de carácter general es la responsabilidad del porteador por los daños, pérdidas, averías o perjuicios causados a las mercancías transportadas, toda vez, el transportista, desde que acepta el transporte de la mercancía, asume una obligación de resultado, comprometiéndose a entregarla en las mismas condiciones que la recibió, incurriendo en responsabilidad si así no lo hace*”. En la misma línea se pronuncia laSAP de Lleida, de 26 de septiembre de 2014<sup>78</sup>.

De acuerdo con la jurisprudencia, Navegando SA únicamente se podrá liberar de responsabilidad si acredita la concurrencia de alguno de los supuestos que exoneran de responsabilidad previstos taxativamente en el art. IV de las RHV y siempre y cuando se dé además un nexo de causalidad entre el incumplimiento que se ha producido y la

---

<sup>76</sup> PEJOVÉS MACEDO, J.A.: “El sistema de responsabilidad aplicable al porteador en el transporte marítimo de mercancías y su tratamiento en el ordenamiento marítimo peruano”, en *Anuario de Derecho Marítimo*, Vol. XXIII, Alferal, Barcelona, 2006, p.170.

<sup>77</sup> [ROJ: 1627/2014].

<sup>78</sup> [ROJ: SAP L 763/2014].

causa de exoneración que se quiere invocar<sup>79</sup>. En caso de no lograr la exoneración de responsabilidad, Navegando SA será responsable de los daños en la mercancía producidos por la vía de agua e incluso puede llegar a perder su derecho a limitar su responsabilidad si se demuestra su negligencia, es decir, si la vía de agua abierta en el casco del buque se produce como consecuencia de la situación de innavegabilidad que padecía el Anastasia C antes de emprender el viaje.

El art. IV.1 y .2 de las RHV establece lo siguiente:

*“1. Ni el porteador ni el buque serán responsables de las pérdidas o daños que provengan o resulten de la inhabilitación del buque para navegar, a menos que sea imputable a falta de diligencia razonable por parte del porteador para poner el buque en estado de navegar o para asegurar al buque el armamento, equipo o aprovisionamiento convenientes, o para preparar o poner en buen estado las bodegas, cámaras frías y frigoríficas y (...). Siempre que resulte una pérdida o daño de la inhabilitación del buque para navegar, la carga de la prueba en lo que concierne a haber empleado la razonable diligencia, recaerá sobre el porteador o cualquier otra persona que se prevalega de la exoneración prevista en el presente artículo.*

*2. Ni el porteador ni el buque serán responsables por pérdida o daño que resulten o provengan:*

- a) De actos, negligencia o falta del Capitán, marinero, piloto, o del personal destinado por el porteador a la navegación o a Administración del buque.*
- b) De incendio, a menos que haya sido ocasionado por hecho o falta del porteador.*
- c) De peligros, daños o accidentes de mar o de otras aguas navegables.*
- d) De fuerza mayor.*
- e) De hechos de guerra.*
- f) Del hecho de enemigos públicos.*
- g) De detención o embargo por soberanas autoridades o pueblos, o de un embargo judicial.*
- h) De restricción de cuarentena.*
- i) De un acto u omisión del cargador o propietario de las mercancías o de su agente o representante.*
- j) De huelgas o lock-outs, o de paros o de trabas impuestos total o parcialmente a trabajo por cualquier causa que sea.*
- k) De motines o perturbaciones civiles.*
- l) De salvamento o tentativa de salvamento de vidas o bienes en el mar.*
- m) De disminución en volumen o peso, o de cualquiera otra pérdida o daño resultantes de vicios oculto, naturaleza especial o vicio propio de la mercancía.*
- n) De embalaje insuficiente.*
- o) De insuficiencia o imperfección de las marcas.*
- p) De los vicios ocultos que escapan a una diligencia razonable.*
- q) De cualquier otra causa que no proceda del hecho o falta del porteador o de hecho o falta de los agentes o encargados del porteador; pero las costas de la prueba incumbirán a la persona que reclame el beneficio de esta excepción, y a ella corresponderá demostrar que ni la falta personal ni el hecho del porteador ni la falta o el hecho de los agentes o empleados del porteador, han contribuido a la pérdida o al daño.*

---

<sup>79</sup> SÁNCHEZ CALERO, F.: *El contrato de transporte marítimo de mercancías (Reglas de la Haya Visby, Hamburgo y Rotterdam)*, op.cit., p. 410.

En este caso, cabe la posibilidad de que Navegando SA, para eludir su responsabilidad, acredite que él, actuando como porteador, ha empleado la debida diligencia en lo que se refiere a la navegabilidad y que por tanto la vía de agua abierta en el casco se debe a un hecho totalmente imprevisible pero que lamentablemente ocurrió debido a los riesgos que entraña el mundo de la navegación.

Para ello, es necesario que Navegando SA pruebe previamente que ha empleado la debida diligencia<sup>80</sup> y para ello se podrá servir de los certificados de navegabilidad expedidos por las autoridades administrativas o por las sociedades clasificadoras. No obstante, los certificados pueden no ser suficientes ya que lo relevante es que el porteador demuestre la debida diligencia, aspecto que puede presentar ciertas dificultades en determinados supuestos. Por tanto, a la hora de determinar este aspecto se estará al caso concreto y para tal solución le corresponderá al Juez interpretar bajo su criterio si ha habido o no la diligencia exigida por la Ley<sup>81</sup>.

En caso de que Navegando SA no pudiese invocar ninguna de las causas que le eximen de responsabilidad, la LNM en el art. 282 establece que podrá limitar su responsabilidad en los siguientes términos:

*“1. La responsabilidad del porteador por pérdida o daño de las mercancías transportadas estará limitada, salvo que en el conocimiento de embarque se haya declarado el valor real de tales mercancías, a las cifras establecidas en el Convenio Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Conocimientos de Embarque y los Protocolos que lo modifican de los que España sea Estado parte.*

*2. Si en el transporte se utilizaren contenedores, bandejas de carga u otros medios similares de agrupación de mercancías, cualquier bulto o unidad enumerado en el conocimiento de embarque como incluido dentro de dicho medio de agrupación se considerará como un bulto o unidad a efectos de limitación de responsabilidad por pérdida o daño. Si el contenedor o medio de agrupación hubiera sido suministrado por el cargador, se considerará como un bulto más a tales efectos. Si en el conocimiento no se hiciera constar la enumeración del contenido, se considerará que existe un solo bulto.*

*3. El régimen de responsabilidad del porteador y su limitación será aplicable a toda acción que persiga una indemnización por daños o pérdidas experimentados, independientemente de cuál sea el procedimiento en que se ejercite la acción, así como su fundamento, sea contractual o extracontractual y, tanto si se dirige contra el porteador como si lo hace contra los auxiliares que este emplee para el cumplimiento de su prestación.*

*4. El porteador no podrá prevalerse del derecho a limitar su responsabilidad cuando se pruebe que el daño o la pérdida han sido causados por él mismo, intencionadamente o actuando en forma temeraria y con conciencia de su probabilidad.*

---

<sup>80</sup> No obstante, la carga de la prueba impuesta al porteador, en lo que concierne a haber empleado la razonable diligencia por innavegabilidad del buque se extiende de igual modo al resto de causas de exoneración contempladas en el artículo IV.1 y .2 de las RHV. RUEDA MARTÍNEZ, J.A.: “La limitación de la responsabilidad del porteador en el transporte marítimo de mercancías”, en *Anuario de Derecho Marítimo*, Vol. VIII, Alferal, Barcelona, 1990, p.35.

<sup>81</sup> SÁNCHEZ CALERO, F.: *El contrato de transporte marítimo de mercancías (Reglas de la Haya Visby, Hamburgo y Rotterdam)*, op. cit., p. 450.

*De igual forma, los auxiliares del porteador no podrán prevalerse del derecho a limitar su responsabilidad cuando se pruebe que el daño o la pérdida han sido causados por ellos mismos, intencionadamente o actuando de forma temeraria y con conciencia de su probabilidad.”*

Como se puede observar, el inciso primero del art. 282 se remite a las RHV. Así, las RHV contemplan en el art. IV.5 letra a) fundamentalmente dos sistemas para la limitación de la deuda del porteador: el primero de ellos es limitarla al valor de las mercancías declaradas en el conocimiento, hecho que no se da en este supuesto, y el segundo sistema se basa en la fijación de una determinada suma proporcional por bulto, unidad o peso, concretamente 666’67 unidades de cuenta por bulto o unidad, o dos unidades de cuenta por kilogramo de peso bruto de las mercancías perdidas o dañadas.

En este caso, como se utilizan contenedores, se deberá tener en cuenta la letra c) del art. IV.5 RHV que dispone que deberá atenderse al documento de transporte. La falta de indicación en el C/E de los bultos o unidades que se transportan en el contenedor obliga a aplicar la última frase del apartado d) del artículo IV.5 y considerar el contenedor como un bulto o unidad.<sup>82</sup>

Por tanto, podría considerarse que la mercancía de Tufutasur SA es toda una y que cada contenedor es un paquete, en cuyo caso el máximo que percibirá la mercantil serían 666’67 unidades de cuenta o dos unidades de cuenta por kilogramo de peso bruto, de acuerdo con el artículo 4.5 letra a); o puede considerarse (teniendo en cuenta cómo se ha embarcado esa mercancía) que cada contenedor es un paquete dado que la fruta que contiene no va a granel sino en bolsas o cajas de tal manera que habría que contabilizarlo por kilogramo, supuesto en el que Tufutasur SA obtendría un beneficio mayor.

Teniendo en cuenta lo anterior, cabe concluir que el límite a la responsabilidad del porteador operaría en base al sistema que considera cada contenedor como un único bulto puesto que a tenor de los datos aportados por el caso práctico se puede deducir que cada contenedor es una unidad ya que no se especifican los elementos sistematizados en el contenedor. La suma máxima resarcitoria viene fijada en las RHV en derechos especiales de giro, concretamente en la letra d) del art. IV.5.

Sin embargo, el beneficio del límite de indemnización no es absoluto, sino que desaparece en dos casos: en presencia de una declaración de valor, como ya se ha señalado, y en caso de dolo o culpa grave del porteador<sup>83</sup>, en este caso Navegando SA.

Así, la letra e) del art. IV.5 RHV establece que: *“Ni el porteador ni el buque tendrán derecho a beneficiarse de la limitación de responsabilidad que en este párrafo se determina si se prueba que el daño es resultado de un acto o de una omisión del porteador, que se produjo o con intención de provocar un daño o temerariamente y con conocimiento de que probablemente de ello se deduciría un daño.”*

Por último, en lo que respecta al período de responsabilidad de Navegando SA, el art. 279 LNM establece que ésta abarca desde el momento en el que el porteador se hace

---

<sup>82</sup> SÁNCHEZ CALERO, F.: *El contrato de transporte marítimo de mercancías (Reglas de la Haya Visby, Hamburgo y Rotterdam)*, op. cit., p. 483.

<sup>83</sup> GORRIZ LOPEZ, C.: *Contrato de transporte marítimo internacional bajo conocimiento de embarque (Reglas de la Haya, Reglas de Hamburgo y Reglas de Rotterdam)*, en *Anuario de Derecho Marítimo*, Vol. XXVI, Alferal, Barcelona, 2009, p. 64 y ss.

cargo de las mercancías en el puerto de entrega, en este caso Costa Rica, hasta el momento en el que el porteador las pone a disposición del destinatario en el puerto de destino, concretamente en Vigo.

Como se puede observar, el precepto no limita la responsabilidad a la fase estrictamente marítima sino que la extiende a toda la operación de puerto a puerto con la salvedad de que no sería responsable Navegando SA de lo que le ocurriese a la mercancía cuando ésta se hallase en poder de terceros que intervengan en la operación de entrega o recogida de la mercancía<sup>84</sup>.

#### **VI. 4ª PREGUNTA: ANALIZAR QUÉ DEBER HA INCUMPLIDO EL PORTEADOR, POR LA INTRODUCCIÓN EN SU BUQUE, SIN SU CONSENTIMIENTO NI EL DE SU CAPITÁN, DE UN CONTENEDOR CON MERCANCÍA ILEGAL.**

De acuerdo con el régimen jurídico aplicable al contrato de transporte marítimo de mercancías en régimen de conocimiento de embarque, ni en la LNM ni en las RHV se regula la obligación por parte del porteador, en este caso Navegando SA, de asegurarse de que la mercancía embarcada en los contenedores se corresponde con la realidad.

Se ha de tener en cuenta que en este supuesto se trata de mercancías transportadas en contenedores refrigerados (se entiende por tanto que cerrados y precintados) con lo que difícilmente Navegando SA podrá conocer el contenido cargado, salvo por lo que le declare el cargador, es decir, Tufutasur SA. De acuerdo con todo lo anterior, Navegando SA no ha incumplido ningún deber por introducir en el buque un contenedor con mercancía ilegal.

Sin embargo, en la LNM se regula una salvedad que Navegando SA podría haber introducido.

De acuerdo con el art. de 246.1 de la LNM, una vez que las mercancías están a bordo del buque, el porteador, el capitán o el agente del porteador deberán entregarle al cargador un conocimiento de embarque.

La LNM regula dos clases de reservas que podrá introducir el porteador en el propio C/E en el momento de recibir las mercancías: por un lado están las llamadas “reservas por comprobación” y por otro lado las “reservas sin comprobación”.

Las primeras, tal y como establece el art. 257, son las que introduce el porteador cuando observa inexactitudes en relación a la mercancía recibida tal y como pueden ser errores de descripción de las mercancías, la naturaleza, las marcas de identificación, el número de bultos y, según los casos, la cantidad o el peso declarados por el cargador.

Las segundas, y de acuerdo con el art. 258, son las que introduce el porteador cuando no hubiese tenido medios adecuados para comprobar la exactitud de las declaraciones del cargador con respecto a la naturaleza de las mercancías, las marcas de identificación, el número de bultos, y según los casos, la cantidad o el peso.

---

<sup>84</sup> PÉREZ BENÍTEZ, J. J.: “Los contratos de utilización del buque en la Ley de Navegación Marítima”, en AAVV, *Comentarios a la Ley de Navegación Marítima*, (BELÉN CAMPUZANO, A. Y SANJUAN E. DIR), Tirant lo Blanch, Valencia, 2016, p.272.



De acuerdo con lo anterior, Navegando SA podría haber introducido una reserva sin comprobación en el C/E lo que en la práctica se materializa incluyendo cláusulas como: “dice contener”, “ignoro peso y contenido”, “cantidad desconocida”, “según declaración del cargador”, “no se ha podido comprobar”, etc.

La inserción de una o varias reservas en un C/E privará al documento de fuerza probatoria en los términos de la reserva, tal y como se establece en el art. 259 LNM. En el caso de que Navegando SA las hubiese introducido, tendría acción contra el cargador para exigir la indemnización por daños y perjuicios causados por la inexactitud de las declaraciones relativas a las mercancías entregadas para su transporte.<sup>85</sup>

A pesar de que estas reservas no son cláusulas de exoneración de responsabilidad (art. 259 LNM), Navegando SA salva su responsabilidad por mermas, pérdidas, daños y averías en la mercancía anteriores al momento en el que se hace cargo de ellas<sup>86</sup>, tal y como se establece en el artículo 259 LNM: “la inserción de una o varias reservas en un conocimiento de embarque privará al documento de fuerza probatoria en los términos de la reserva.”

Sin embargo, la posibilidad de insertar este tipo de reservas está limitada de dos maneras (art. III.3 párrafo 2º RHV): en primer lugar, sólo se admiten cuando el porteador tenía razones fundadas para suponer que algunas indicaciones no eran ciertas o carecía de medios razonables para comprobar la veracidad. Por otro lado, no se pueden “reservar” todas las mercancías, sino únicamente las que describen las marcas de identificación o el número de bultos o la cantidad o peso de las mercancías. No cabe introducir por tanto reservas respecto del estado aparente de las mercancías.<sup>87</sup>

Por último, le corresponde al interesado en la carga probar que no son veraces los datos que dicha reserva incluye, y que por el contrario son los datos aportados en la declaración del cargador los que se ajustan a la realidad.<sup>88</sup>

## **VI. 5ª PREGUNTA: DETERMINAR LAS SANCIONES PENALES CORRESPONDIENTES A LOS RESPONSABLES DEL TRANSPORTE DEL ALIJO DE COCAÍNA OCULTO Y LA RESPONSABILIDAD PENAL DEL CAPITÁN POR HABER PORTEADO MERCANCÍA ILEGAL.**

Para determinar las sanciones penales correspondientes a los responsables del alijo de cocaína oculto, en primer lugar es necesario calificar qué clase de delito presuntamente se ha cometido.

---

<sup>85</sup> ARROYO MARTÍNEZ, I.: “Artículo 246: Obligación de entrega del conocimiento de embarque”, *op. cit.*, p.815.

<sup>86</sup> CLAVERO TERNERO, M.F.: “Conocimientos de embarque limpios y cartas de garantía”, en *Anuario de Derecho Marítimo*, Vol. XVIII, Alferal, Barcelona, p. 145.

<sup>87</sup> RECALDE CASTELLS, A.: “El conocimiento de embarque y otros documentos del transporte marítimo”, en *Cuadernos de derecho y comercio*, núm.15, Dykinson, Madrid, 1994, p.114.

<sup>88</sup> RAMÍREZ OTERO, L.C.: “El conocimiento de embarque como título valor en el Derecho Español (con referencias al ordenamiento peruano)”, en AAVV, *Estudios de Derecho Marítimo*, (GARCÍA-PITA Y LASTRES, J.L., Dir.), Aranzadi, Cizur Menor, 2012, p. 697.

Los arts. 368 a 378 de la Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal<sup>89</sup>, que se encuadran dentro del Capítulo III, denominado “*de los delitos contra la salud pública*”, del Título XVIII “*delitos contra la seguridad colectiva*”, del Libro II, castigan los delitos relacionados con el tráfico de drogas, junto a los delitos alimentarios, los farmacológicos así como al doping.

Por definición legal, se trata delitos que la Ley condena con el objeto de proteger la salud pública mediante el empleo de la técnica de los delitos de peligro abstracto, pues para la consumación de estos delitos basta con la puesta en circulación de dichas sustancias, independientemente de que el consumidor de la misma vea menoscabada su salud individual<sup>90</sup>.

En consecuencia, el bien jurídico protegido mediante la tipificación de estas conductas es la salud pública, entendida por la doctrina como un bien jurídico supraindividual que no debe identificarse con la suma de las saludes concretas de los miembros de la colectividad, sino que consiste en el conjunto de condiciones que posibilitan la salud de las personas individuales<sup>91</sup>.

En este sentido, el art. 368 del CP dispone literalmente lo siguiente:

*“Los que ejecuten actos de cultivo, elaboración o tráfico, o de otro modo promuevan, favorezcan o faciliten el consumo ilegal de drogas tóxicas, estupefacientes o sustancias psicotrópicas, o las posean con aquellos fines, serán castigados con las penas de prisión de tres a seis años y multa del tanto al triplo del valor de la droga objeto del delito si se tratare de sustancias o productos que causen grave daño a la salud, y de prisión de uno a tres años y multa del tanto al duplo en los demás casos.*”

*No obstante lo dispuesto en el párrafo anterior, los tribunales podrán imponer la pena inferior en grado a las señaladas en atención a la escasa entidad del hecho y a las circunstancias personales del culpable. No se podrá hacer uso de esta facultad si concurriere alguna de las circunstancias a que se hace referencia en los artículos 369 bis y 370.”*

Dicho precepto recoge el tipo básico del delito de tráfico de drogas, cuya pena no sería aplicable en el caso que nos ocupa, dada la extrema gravedad de los hechos según se detalla a continuación.

Por su parte, el art. 369 CP establece un tipo agravado de este delito en virtud del cual se impone la pena superior en grado respecto de las señaladas en el artículo 368 CP, así como multa del tanto al cuádruplo de la cantidad incautada. En concreto, según el apartado 5º del citado art. 369 CP se aplicará dicho tipo agravado cuando la cantidad fuese de notoria importancia. Según la STS, Sala de lo Penal, de 6 de noviembre de 2001 (FJ 5º)<sup>92</sup>: “*tratándose de tráfico de estupefacientes, parece razonable partir de las cifras que cuantifican el consumo diario estimado de un consumidos medio, y a partir de ahí fijar la notoria importancia en atención a la cantidad de droga que permita abastecer un mercado importante (50 consumidores) durante un periodo relevante (10*

---

<sup>89</sup> BOE núm. 281, de 24 de noviembre de 1995; en adelante, CP.

<sup>90</sup> ACALE SÁNCHEZ, M Y RUIZ RODRÍGUEZ, L.R.: “Delitos contra la salud pública”, en AAVV, *Lecciones y materiales para el estudio del Derecho Penal*, Tomo III, Vol II, Iustel, Madrid, 2011, p.77.

<sup>91</sup> PASTOR MUÑOZ, N.: “Delitos contra la salud pública: el tráfico de drogas”, en AAVV, *Lecciones de Derecho Penal*, 2ª Edición, Atelier, Barcelona, 2006, p. 256.

<sup>92</sup> [ROJ: STS 8626/2001].

días). Se obtiene así la cifra de quinientas dosis de consumo diario, aplicable a todas las drogas, que ha merecido aprobación por el pleno de esta sala.”

Ahora bien, a pesar de que en principio la conducta podría encajar o ser subsumible en dicho precepto, el art. 370.3º CP establece un tipo más agravado que el previsto en el art. 369.5º. De tal modo, se establece la pena superior en uno o dos grados respecto de la pena señalada en el artículo 368 CP cuando las conductas fuesen de extrema gravedad.

El propio artículo 370.3º CP define expresamente lo que se debe entender por conducta de extrema gravedad. En concreto, serían aquellos supuestos en los que la cantidad de sustancias estupefacientes excedan notablemente de la cantidad considerada como de notoria importancia.

En este sentido, el Acuerdo de Pleno no jurisdiccional de la Sala Segunda del Tribunal Supremo de 25 de noviembre de 2008, establece que esta agravante se refiere a la extrema gravedad de la cuantía de sustancia estupefaciente, la cual procederá en todos aquellos casos en que el objeto del delito esté representado por una cantidad que exceda de la resultante de multiplicar por mil la cuantía aceptada por esta Sala como módulo para la apreciación de la agravación de notoria importancia. En el mismo sentido, se pronunciaban las STS 1151/2004, de 21 de octubre<sup>93</sup>, y la STS 895/2008 de 16 de diciembre<sup>94</sup>, al referirse a aquella cantidad que excede de la de notoria importancia multiplicada por mil. Asimismo, la STS 352/2007 de 23 de abril de 2007<sup>95</sup>, define la cantidad extrema como aquella que constituya un exceso notable en comparación con la tenida en cuenta para la cantidad de notoria importancia.

También se aplica dicha agravante cuando se hayan utilizado buques o embarcaciones como medio de transporte. En este sentido se pronuncia la STS 141/2018 de 22 de marzo de 2018<sup>96</sup>, al aludir al empleo de una embarcación. Por su parte, la Circular de la Fiscalía General del Estado 3/2011<sup>97</sup> establece que *“no cualquier método de transporte marítimo merecerá el efecto exacerbador de la pena, sino sólo aquellos cuya utilización contribuya de manera decisiva al éxito de la consumación del delito y al intento potencialmente eficiente de facilitar o asegurar su impunidad, quedando también al margen de la agravación el aprovechamiento de un medio de transporte utilizado con cualquier otra finalidad como el traslado comercial lícito de personas, bienes o efectos de otra naturaleza”*.

Sin embargo, cabe señalar que a los efectos del art. 370.3 CP, no se puede considerar que toda embarcación integre el concepto de buque. La agravación está reservada 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, no entrarán dentro de ese concepto, con carácter general, las lanchas motoras<sup>98</sup>.

---

<sup>93</sup> [ROJ: STS 6690/2004].

<sup>94</sup> [ROJ: STS 7079/2008].

<sup>95</sup> [ROJ: STS 3272/2007].

<sup>96</sup> [ROJ: STS 956/2018].

<sup>97</sup> Circular n.º 3/2011 sobre la reforma del código penal efectuada por la Ley Orgánica 5/2010, de 22 de junio, en relación con los delitos de tráfico ilegal de drogas y de precursores.

<sup>98</sup> RAMÓN RIBAS, E.: “Comentario al artículo 370 del Código Penal”, en AAVV, *Comentarios al Código Penal Español* (Artículos 234 a DF. 7ª), T. II (QUINTERO OLIVARES, G. DIR.), 7ª Edición, Aranzadi, Cizur Menor, 2016, p. 1101.

Por último, también se aplicará la citada agravante cuando se hayan llevado a cabo las conductas simulando operaciones de comercio internacional entre empresas. En cuanto a este último punto, según la Circular nº 3/2011, la razón de que esta circunstancia sea calificada como de extrema gravedad está en la mayor peligrosidad del tráfico de drogas cuando se oculta bajo la cobertura de operaciones de comercio lícitas de carácter transnacional, dado que su persecución y descubrimiento resulta, en estos casos, más dificultosa.

Es por ello, que en el caso concreto no cabe duda de que 860 kilogramos de cocaína, cuyo valor de mercado ascendía a 34.000.000 millones de euros, es una cantidad merecedora de un reproche penal más severo. Asimismo, se ha empleado como medio de transporte un buque, simulando parcialmente la realización de una operación de comercio internacional. Es por todo ello que resulta aplicable a los responsables de la empresa el tipo super agravado del artículo 370.3º CP, motivo por el cual se impondrá a las personas físicas culpables la pena superior en uno o dos grados respecto de la señalada en el artículo 368, así como una multa del tanto al triplo del valor de la droga incautada.

En este sentido, si la pena prevista en el art. 368 CP se fija en tres a seis años de prisión, al ser la cocaína una sustancia que produce grave daño a la salud, es por ello que las personas responsables de la empresa Trufutasur, S.A., serán condenadas a la pena de prisión de seis años y un día a nueve años (en caso de que el juez aplique la pena superior en grado) o bien a la pena de prisión de nueve años y un día a trece años y medio (si el juzgador aplicase la pena superior en dos grados).

A mayor abundamiento, de conformidad con el art. 372 CP, si los hechos fuesen realizados por empresario, en el ejercicio de su profesión, se le impondrá asimismo la pena de inhabilitación especial para ejercer dicha industria o comercio por un periodo de tres a diez años. Dicha pena de inhabilitación se le impondrá adicionalmente a los responsables de la empresa Trufutasur, S.A.

Sin embargo, el capitán del buque Anastasia C no está sujeto a responsabilidad penal si no conocía los hechos, es decir, si no conocía que dentro de las piñas se había introducido cocaína. Ciertamente es que en el conocimiento de embarque se debe hacer referencia a las mercancías que se vayan a transportar, si bien el capitán no debe ser condenado por un delito de tráfico de drogas si no conocía que con dicha operación se iba a transportar cocaína. No obstante, en el hipotético caso de que conociese que transportaba droga, habría que examinar si el que la transporta, en este caso el capitán, recibe una contraprestación económica por el acto de transporte en sí o si, por el contrario, participa de un acto de venta de drogas en el que en virtud de la distribución de funciones, él lleva la droga desde el vendedor, en este caso Trufutasur SA, al comprador, supuesto por tanto de actuación coordinada en la que todos ellos responden en concepto de tráfico de drogas en sentido estricto<sup>99</sup>.

En otro orden de cosas, además de la comisión del delito por parte de los responsables de la empresa, los hechos también se han cometido por una persona jurídica, la

---

<sup>99</sup> ACALE SÁNCHEZ, M.: *Salud pública y drogas tóxicas*, Tirant Lo Blanch, Valencia, 2002, pp. 47, 48 y 58. Concreta esta autora que en el caso en que varios sujetos, en virtud de un acuerdo previo, decidan traficar con drogas, en el sentido estricto de dedicarse a la compraventa de grandes cantidades de drogas tóxicas, con independencia de que cada uno de ellos realice una concreta aportación, por ejemplo, el transporte llevado a cabo por uno solo de ellos, todos van a responder como coautores del delito de tráfico o difusión de drogas en la modalidad de “tráfico” en sentido estricto.

mercantil Tufutasur, S.A., la cual conocía los hechos y pretendía dolosamente transportar la mercancía estupefaciente en el buque a través de la introducción de cocaína dentro de las piñas.

Es por ello que en base a lo dispuesto en el artículo 369 bis, se le impondrá a la sociedad mercantil la siguiente pena: multa de dos a cinco años, o del triple al quíntuple del valor de la droga cuando la cantidad resultante fuese más elevada, si el delito cometido por la persona física tiene prevista una pena de prisión de más de cinco años.

En este caso, ya que como mínimo se impondrá a los responsables de la empresa Tufutasur SA la pena superior en grado, se deberá condenar a Tufutasur SA en calidad de persona jurídica a la pena de multa de dos a cinco años, o del triple al quíntuple del valor de la droga.

Por último, en virtud del art. 377 CP, para la cuantificación de las multas se atenderá al valor de la droga objeto del delito o de los géneros o efectos intervenidos será el precio final del producto o, en su caso, la recompensa o ganancia obtenida por el reo, o que hubiera podido obtener.

**VII. 6ª PREGUNTA: 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 MERCANCÍA LEGAL QUE TRANSPORTABA EL BUQUE.**

El tipo de seguro que suscribe Tufutasur SA para el transporte de mercancía es un seguro de transporte de mercancías y encuentra su definición en la Ley 50/1980, de 8 de octubre, de Contrato de Seguro<sup>100</sup>.

El art. 1 de dicha Ley define el concepto del contrato de seguro como aquel contrato en virtud del cual una de las partes, el asegurador, se obliga a indemnizar a la otra parte, el asegurado, con relación a aquellos daños que se produzcan en el supuesto caso de que tenga lugar el evento cuyo riesgo es objeto de cobertura. Todo ello a cambio del pago de una contraprestación que se denomina prima.

En este sentido, la citada mercantil suscribe un contrato de seguro con el fin de asegurar el transporte, en un único viaje, de una serie de mercancías consistentes en un cargamento de frutas.

Ahora bien, en el supuesto que se debe analizar, el contrato de seguro de mercancías contratado se encuentra regulado en una normativa más específica que la LCS, según se detalla a continuación.

---

<sup>100</sup> BOE núm. 250, de 17 de octubre de 1980; en adelante LCS.

Dicho transporte tendría lugar predominantemente por vía marítima, dado que el transporte que se realizaría a través de vía terrestre es en todo caso accesorio del transporte marítimo, de modo que en aplicación de lo dispuesto en el artículo 453 de la LNM, se aplicarán las normas marítimas contenidas en la misma.

El art. 453 de la citada Ley establece que: *“las normas reguladoras del seguro de mercancías se aplicarán tanto al transporte marítimo como a aquellas fases del transporte realizado por otros modos, siempre que sean accesorias del viaje marítimo”*, tal y como ocurre en el caso que nos ocupa.

Del mismo modo, cabe destacar que el art. 406 LNM establece que la LCS será de aplicación supletoria a lo que no se encuentre expresamente regulado en el contrato o en la LNM y el art. 407 LNM declara que salvo que expresamente se disponga de otra forma, las partes del contrato tendrán libertad para pactar las condiciones de cobertura que juzguen apropiadas.

El art. 19 LCS podría ser invocado de manera subsidiaria, para el improbable supuesto de que la póliza no reflejase la falta de cobertura de siniestros causados por mala fe del tomador o asegurado.

El preámbulo de la LNM establece que los riesgos asegurados se establecerán en virtud de pacto, por lo que se permite libertad de pacto en virtud de la autonomía de la voluntad. Ahora bien, aunque las partes libremente pueden delimitar en la póliza del seguro los riesgos objeto del contrato, se excluirá de cobertura el dolo del asegurado, entre otros. Aunque el contrato de seguro marítimo se regula, en una Ley específica, la LNM, resulta de aplicación supletoria a la regulación prevista en la Ley del Contrato de Seguro, por así disponerlo el art. 406 de la LNM.

Por su parte, el art. 419 de la LNM regula el dolo y culpa del asegurado y sus dependientes, al establecer que el asegurador no responde de los daños causados al interés del asegurado por dolo o culpa grave del asegurado. Literalmente, dispone lo siguiente:

*“El asegurador no responde de los daños causados al interés asegurado por dolo del asegurado, sin que valga pacto en contrario. Tampoco responderá por culpa grave del asegurado, pero, si las partes acordasen lo contrario, quedará al menos un diez por ciento del daño a cargo del asegurado. Este mínimo del diez por ciento es indisponible para las partes”*.

El contrato de seguro es un contrato de máxima buena fe, ya que la entidad aseguradora ha de confiar en la declaración que efectúe el tomador o el asegurado<sup>101</sup>. De ahí el tomador del seguro esté obligado a declarar las circunstancias que conozca o deba razonablemente conocer, que puedan influir en la apreciación del riesgo por un asegurador prudente, según dispone el art. 423.1 de la LNM.

Así pues, si la declaración sobre dichas circunstancias es incompleta o inexacta, y el siniestro ocurre antes de que el asegurador conozca dichas inexactitudes, el asegurador de la prestación quedará liberado si medió dolo o culpa grave del tomador o del asegurado, según dispone el art. 424.2 de la Ley.

---

<sup>101</sup> CAMPUZANO, A.B.: “El contrato de seguro marítimo”, en AAVV, *Comentarios a la Ley de Navegación Marítima*, Tirant Lo Blanch, Valencia, 2016, p.455.

En el caso que nos ocupa, aunque nos falta cierta información a fin de conocer el culpable que introdujo la droga, podemos presuponer que se trata de la entidad Tufrutasur, S.A. De ser así, no cabe duda que el tomador del seguro actuó dolosamente al pretender asegurar el transporte de la mercancía, dado que su cometido era la comisión de un delito de tráfico de drogas.

Las mercancías asegurables deben ser objeto de lícito comercio<sup>102</sup>. Si Tufrutasur SA hubiese declarado esta circunstancia relativa a la introducción de sustancias estupefacientes entre la mercancía legal, el asegurador no habría suscrito el contrato de seguro. Por tanto, aunque el siniestro se haya producido, el asegurador no deberá hacerse cargo de la prestación al excluirse su responsabilidad a pesar de haberse producido el siniestro.

En este sentido se pronuncia la jurisprudencia, como la Sentencia 175/2017 dictada por la Sección Primera de la Audiencia Provincial de Pontevedra, de 20 de abril (nº de recurso 877/2016)<sup>103</sup>, si bien en dicho asunto *“descartó que el siniestro hubiera sido dolosa o voluntariamente causado por el asegurado, al encontrar tan solo insinuaciones o indicios insuficientes en las razones esgrimidas por la aseguradora”* (fundamento de derecho 2º).

En consecuencia, si el asegurado ha incluido mercancía ilegal, contraviniendo la normativa penal, ello afecta a la indemnización que se debiese abonar por el asegurador por la pérdida de la mercancía legal, en el sentido de liberarle del pago de la citada indemnización.

---

<sup>102</sup> BADÍA, A.: *El seguro de las mercancías en el transporte*, Marge Books, Valencia, 2009, p. 24.

<sup>103</sup> [ROJ: SAP PO 825/2017].

## VIII. CONCLUSIONES FINALES.

**Primera.** Las condiciones legales necesarias para el registro de buque varían según nos hallemos ante el Registro de Matrícula, ante el Registro de Bienes Muebles o ante el REBECA.

**Segunda.** En cuanto al Registro de Matrícula, la primera condición para poder registrar un buque es estar facultado para ello conforme al artículo 252 LPEMM, es decir, serán las personas físicas residentes y las personas jurídicas domiciliadas en España pero también las personas residentes en algún otro país de la Unión Europea que designen representante en España las que puedan registrar un buque. Asimismo, no sólo basta con estar facultado sino que de acuerdo con el artículo 10 RD 1027/1989, los sujetos que soliciten la inscripción de un buque deberán ostentar la condición de propietarios o arrendatarios.

**Tercera.** En lo que respecta al Registro de Bienes Muebles, para que un buque esté inscrito en este registro tendrá que estar previamente matriculado en el Registro Administrativo.

**Cuarta.** En lo que concierne al REBECA, las condiciones legales necesarias se encuentran reguladas con claridad en la Disposición Adicional Decimosexta de la LPEMM.

**Quinta.** Los contratos que se pactaron para llevar a cabo el transporte de mercancías son tres:

1. Un contrato de transporte multimodal de mercancías entre Tufutasur SA y Difrusur SL;
2. Un contrato de transporte marítimo de mercancías en régimen de conocimiento de embarque, entre las empresas Difrusur SL y Navegando SA;
3. Un contrato de transporte terrestre de mercancías entre la mercantil Difrusur SL y Trans. Terras de Soneira SL.

**Sexta.** El transporte multimodal es aquel que se ejecuta utilizando varios modos de transporte de forma sucesiva, ya sea por uno o varios porteadores, pero en virtud de un único contrato.

**Séptima.** Los elementos personales que integran este contrato son dos: el cargador, Tufutasur SA, y el OTM, Difrusur SL.

**Octava.** La regulación que existe a nivel nacional para este transporte es segmentada: se aplicará la LCTTM para los transportes parcialmente terrestres y la LNM para los transportes parcialmente marítimos. A nivel internacional será de aplicación el CTMIM.

**Novena.** Difrusur SL será quien asuma la responsabilidad por las posibles pérdidas o daños a la mercancía, desde el momento en el que la recibe bajo su custodia independientemente de que ejecute el transporte él mismo o lo haga ejecutar por medio de porteadores efectivos.

**Décima.** El contrato de transporte marítimo de mercancías en régimen de conocimiento de embarque es aquel por el que el porteador, Navegando SA, se obliga a cambio de una



contraprestación, a transportar por mar mercancías y entregarlas al destinatario en el puerto o lugar de destino.

**Undécima.** Los elementos personales que forman este contrato son: Difrusur SL como cargador de las mercancías, Navegando SA en calidad de porteador, y en cuanto al destinatario, según los datos que aporta el supuesto no se puede determinar si es el propio cargador o un tercero.

**Duodécima.** El régimen jurídico aplicable a este transporte a nivel nacional será al LNM y a nivel internacional serán las RHV. Las RR y las RH no serán de aplicación dado que las primeras no han entrado en vigor a pesar de estar ratificadas por España y las segundas están en vigor pero no han sido ratificadas por nuestro país.

**Decimotercera.** Navegando SA será quien asuma la responsabilidad por todo el daño o pérdida de las mercancías, así como el retraso en su entrega mientras se encontraban bajo su custodia.

**Decimocuarta.** El contrato de transporte terrestre de mercancías es aquel por el que Trans. Terras de Soneira SL se obliga frente a Difrusur SL, a cambio de un precio, a trasladar mercancías de un lugar a otro y ponerlas a disposición de la persona designada en el contrato.

**Decimoquinta.** El régimen jurídico aplicable al contrato de transporte de mercancías a nivel nacional es la LCTTM y a nivel internacional el Convenio de transporte internacional de mercancías por carretera.

**Decimosexta.** Trans. Terras de Soneira SL respondería, de llegarse a ejecutar este transporte, de la pérdida total o parcial de las mercancías, así como de las averías que sufran desde el momento de su recepción para el transporte hasta el de su entrega a destino. También de los daños derivados del retraso en la ejecución del transporte.

**Decimoséptima.** La responsabilidad por la que Navegando SA habrá de responder es de tipo contractual y responderá frente al cargador, Difrusur SL, en base al contrato celebrado entre ambos y por otro lado responderá frente al receptor de las mercancías en los términos pactados en el C/E.

**Decimooctava.** Las causas de exoneración de responsabilidad que se establecen en las RHV han de ser alegadas y probadas por Navegando SA. De no conseguirlo, será responsable pudiendo incluso llegar a perder su derecho a limitar su responsabilidad si se demuestra su negligencia.

**Decimonovena.** En caso de no poder exonerarse de responsabilidad, y siempre y cuando Navegando SA no actuase con dolo, podrá beneficiarse del límite de la deuda que en este caso serían 666'67 unidades de cuenta por bulto o unidad o dos unidades de cuenta por kilogramo de peso bruto de las mercancías perdidas o dañadas, ya que cada contenedor propiedad de Tufutasur SA ha de calificarse como un bulto.

**Vigésima.** De acuerdo con el régimen jurídico aplicable al contrato de transporte marítimo de mercancías en régimen de conocimiento de embarque, Navegando SA no ha incumplido ninguna obligación por haber introducido en su buque un contenedor con mercancía ilegal.

**Vigesimalprimera.** Sin embargo, Navegando SA podría haber introducido una reserva sin comprobación (artículo 258 LNM) en el C/E para así evitar los perjuicios que se derivarían para él de la presunción de exactitud del título, a través de cláusulas como "*dice contener*", "*ignoro peso y contenido*", "*cantidad desconocida*", etc.

**Vigesimotercera.** Estas reservas no son cláusulas de exoneración de responsabilidad, sino que tienden a mermar el valor probatorio del conocimiento de embarque, tal y como se establece en el artículo 259 LNM.

**Vigesimocuarta.** El artículo 368 del CP recoge el tipo básico del delito de tráfico de drogas, cuya pena no sería aplicable al caso dado la extrema gravedad de los hechos.

**Vigesimoquinta.** Por consiguiente, se debe aplicar el artículo 370.3º CP que establece la pena superior en uno o dos grados respecto a la pena señalada en el artículo 368 CP cuando las conductas fuesen de extrema gravedad.

**Vigesimosexta.** Los hechos delictivos cometidos en este supuesto se deberán calificar como de “extrema gravedad” por los siguientes motivos:

1. La cantidad de sustancias estupefacientes exceden notablemente de la cantidad considerada como de notoria importancia;
2. Se han utilizado buques o embarcaciones como medio de transporte;
3. Se ha intentado soterrar la operación de narcotráfico bajo la tapadera de una operación de comercio internacional entre empresas.

**Vigesimoséptima.** De acuerdo con el artículo 370.3º CP, las personas responsables de la empresa Trufutasur, SA serán condenadas a la pena de prisión de seis años y un día a nueve años (en caso de que el juez aplique la pena superior en grado) o bien a la pena de prisión de nueve años y un día a trece años y medio (si el juez aplicase la pena superior en dos grados).

**Vigesimoctava.** En cuanto a Tufutasur SA como persona jurídica, la cual conocía los hechos y pretendía dolosamente transportar la mercancía ilegal, de acuerdo con el artículo 369 bis se le deberá imponer la siguiente pena: multa de dos a cinco años, o del triple al quíntuple del valor de la droga ya que como mínimo se impondrá a los responsables de la empresa Tufutasur SA la pena superior en grado.

**Vigesimonovena.** El capitán del buque Anastasia C, no está sujeto a responsabilidad penal si no conocía los hechos. Ciertamente es que en el conocimiento de embarque se debe hacer referencia a las mercancías que se vayan a transportar, si bien el capitán no debe ser condenado por un delito de tráfico de drogas si no conocía que con dicha operación se iba a transportar cocaína.

**Trigésima.** El tipo de seguro que suscribe Tufutasur SA es un seguro de transporte de mercancías con una cobertura de origen a destino y para un único viaje.

**Trigésimo primera.** De acuerdo con el artículo 453 LNM, será esta Ley por la que se regirá el contrato celebrado por Tufutasur SA dado que el transporte de los contenedores de fruta tuvo lugar predominantemente por vía marítima.

**Trigésimo segunda.** Si Tufutasur SA ha introducido la droga, de acuerdo con el artículo 419 LNM y 423.1 LNM, queda demostrado que el tomador del seguro ha actuado dolosamente al pretender asegurar el transporte de la mercancía dado que su cometido era la comisión de un delito de tráfico de drogas.

**Trigésimo tercera.** Marseguritas no deberá hacerse cargo de la prestación pues si el Tufutasur SA ha introducido mercancía ilegal, contraviniendo la normativa penal, ésta quedará liberada de la obligación de indemnizar.

## IX. BIBLIOGRAFÍA.

ACALE SÁNCHEZ, M Y RUIZ RODRÍGUEZ, L.R,

- *Salud pública y drogas tóxicas*, Tirant Lo Blanch, Valencia, 2002, pp. 47, 48 y 58.
- “Delitos contra la salud pública”, en AAVV, *Lecciones y materiales para el estudio del Derecho Penal*, Tomo III, Vol II, Iustel, Madrid, 2011, p.77.

ACHIM PUETZ, “Artículo 47: supuestos de responsabilidad”, en AAVV, *Comentarios a la Ley de Transporte terrestre*, (DUQUE DOMÍNGUEZ, J. F. Y MARTÍNEZ SANZ, F. DIR.), Aranzadi, Cizur Menor, 2010, p. 564.

ARROYO MARTÍNEZ, I., *Curso de Derecho Marítimo (Ley 14/2014, de Navegación Marítima)*, 3ª Edición, Aranzadi, Cizur Menor, 2015, p.433.

ARROYO MARTÍNEZ, I. Y GABALDÓN GARCÍA, J. L., “Abanderamiento y registro de buques en construcción”, en *Anuario de Derecho Marítimo*, Vol. XI, Alferal, Barcelona, 1994, p.432.

BADÍA, A., *El seguro de las mercancías en el transporte*, Marge Books, Valencia, 2009, p. 24.

CAMPUZANO, A.B.: “El contrato de seguro marítimo”, en AAVV, *Comentarios a la Ley de Navegación Marítima*, Tirant Lo Blanch, Valencia, 2016, p.455.

CLAVERO TERNERO, M.F., “Conocimientos de embarque limpios y cartas de garantía”, en *Anuario de Derecho Marítimo*, Vol. XVIII, Alferal, Barcelona, p. 145.

DÍAZ MORENO, A.,

- “El transporte multimodal: obligaciones, derechos y responsabilidad”, en *Cuadernos de derecho judicial*, núm. 9, Madrid, 1997 (Ejemplar dedicado a: el transporte terrestre nacional e internacional de mercancías), p.75 y siguientes.
- “El contrato de transporte terrestre nacional de mercancías”, en AAVV, *Derecho Mercantil*, Vol.8 (JIMÉNEZ SÁNCHEZ, G. J. Y DÍAZ MORENO, A., Coords.), Marcial Pons, Madrid, 2013 p. 245 y siguientes.

DURÁN RIVACOBBA, R., “Proyección registral del buque”, en AA VV, *Estudios de Derecho Marítimo*, (GARCÍA-PITA Y LASTRES, J.L., Dir.), Aranzadi, Cizur Menor, 2012, p.230 y siguientes.

GABALDÓN GARCÍA, J.L., *Curso de Derecho Marítimo Internacional: derecho marítimo internacional público y privado y contratos marítimos internacionales*, Marcial Pons, Madrid-Barcelona-Buenos Aires, 2012, p.382 y siguientes.

GARCÍA-PITA Y LASTRES, J.L., “El buque como eje del Derecho de la navegación marítima, del Código de Comercio al PLGNM/2008”, en AA VV, *Estudios de Derecho Marítimo*, (GARCÍA-PITA Y LASTRES, J.L. Dir.), Aranzadi, Cizur Menor, 2012, p.179 y siguientes.

GÓRRIZ LÓPEZ, C., “El contrato de transporte multimodal de mercancías”, en *Manuales de formación continuada*, núm. 21, 2002 (Ejemplar dedicado a: El contrato de transporte), p. 359 y siguientes.

GÓRRIZ LÓPEZ, C: “El contrato de transporte multimodal de mercancías”, *Anuario de Derecho Marítimo*, Vol. XXI, Alferal, Barcelona, 2004, p. 191 y siguientes.

LOPEZ RUEDA, F.C.,

- *El régimen jurídico del transporte multimodal*, La Ley, Madrid, 2000, p.10.
- “El transporte multimodal internacional: la viabilidad de un régimen jurídico uniforme”, en *Anuario de Derecho Marítimo*, Vol. XXI, Alferal, Barcelona, 2004, p.346.
- “La responsabilidad del porteador marítimo por las operaciones de carga y descarga”, en *Anuario de Derecho Marítimo*, Vol. XXII, Alferal, Barcelona, 2005, p.85 y siguientes.
- La promulgación de una ley como solución al rompecabezas del transporte multimodal, en *Anuario de Derecho Marítimo*, Vol. XXXIV, Alferal, Barcelona, 2017 p. 80 y siguientes.

MARTÍNEZ BALMASEDA, A., “Régimen de responsabilidad del porteador: fundamento, supuestos y causas de exoneración”, en *Revista del Derecho de Transporte*, núm. 6, Marcial Pons, Madrid-Barcelona-Buenos Aires, 2010, p. 255 y siguientes.

MARTÍNEZ SANZ, F., “Artículo 46: carácter imperativo“, en AAVV, *Comentarios a la Ley de Transporte Terrestre*, (DUQUE DOMÍNGUEZ, J. F. Y MARTÍNEZ SANZ, F. DIR.), Aranzadi, Cizur Menor, 2010, p. 548 y siguientes.

MOLINS FERNÁNDEZ, A., *El conocimiento de embarque*, Comares, Granada, 2000.

MORILLAS JARILLO, M.J., “Contrato de Transporte Terrestre de mercancías”, en *Revista Derecho de los Negocios*, Año 21, núm.232, La Ley Wolters Kluwer, 2010, p. 75 y siguientes.

PASTOR MUÑOZ, N., “Delitos contra la salud pública: el tráfico de drogas”, en AAVV, *Lecciones de Derecho Penal*, 2ª Edición, Atelier, Barcelona, 2006, p. 256.

PEJOVÉS MACEDO, J.A., “El sistema de responsabilidad aplicable al porteador en el transporte marítimo de mercancías y su tratamiento en el ordenamiento marítimo

peruano”, en *Anuario de Derecho Marítimo*, Vol. XXIII, Alferal, Barcelona, 2006, p.170.

PÉREZ BENÍTEZ, J. J., “Los contratos de utilización del buque en la Ley de Navegación Marítima”, en AAVV, *Comentarios a la Ley de Navegación Marítima*, (BELÉN CAMPUZANO, A. Y SANJUAN E. DIR), Tirant lo Blanch, Valencia, 2016, p.272.

PULIDO BEGINES, J.L., “Curso de Derecho de la navegación marítima”, Tecnos, Madrid, 2015.

RAMÓN RIBAS, E., “Comentario al artículo 370 del Código Penal”, en AAVV, *Comentarios al Código Penal Español* (Artículos 234 a DF. 7ª), T. II (QUINTERO OLIVARES, G. DIR.), 7ª Edición, Aranzadi, Cizur Menor, 2016, p. 1101.

ROMERO MATUTE, B., “La ley aplicable al contrato de transporte marítimo internacional de mercancías”, en *Anuario de Derecho Marítimo*, Vol. XIX, Alferal, Barcelona, 2002, p.77.

RUEDA MARTÍNEZ, J.A., “La limitación de la responsabilidad del porteador en el transporte marítimo de mercancías”, en *Anuario de Derecho Marítimo*, Vol. VIII, Alferal, Barcelona, 1990, p.35.

SÁNCHEZ CALERO, F., *El contrato de transporte marítimo de mercancías (Reglas de la Haya Visby, Hamburgo y Rotterdam)*, Aranzadi, Cizur Menor, 2010, p. 132 y siguientes.

VICENTE GUZMÁN, J., “El contrato de transporte multimodal”, en *Revista de Derecho del Transporte*, núm. 5, Marcial Pons, Madrid, 2010, p. 164 y siguientes.

## **X. APÉNDICE JURISPRUDENCIAL.**

### **a) TRIBUNAL SUPREMO:**

- STS 84/2001, de 6 de noviembre de 2001 [ROJ: STS 8626/2001].
- STS 1151/2004, de 21 de octubre de 2004 [ROJ: STS 6690/2004].
- STS 352/2007 de 23 de abril de 2007 [ROJ: STS 3272/2007].
- STS 685/2008, del 16 de julio de 2008 [ROJ: STS 3955/2008].
- STS 895/2008 de 16 de diciembre de 2008 [ROJ: STS 7079/2008].
- STS 348/2011, del 26 de mayo del 2011 [ROJ: STS 3139/2011].
- STS 141/2018 de 22 de marzo de 2018 [ROJ: STS 956/2018].

### **b) AUDIENCIA PROVINCIAL:**

- SAP de Alicante 344/1999, de 20 de octubre de 1999 [ROJ: SAP A 4056/1999].
- SAP de Málaga 1084/2003, de 28 de noviembre de 2003 [ROJ: SAP MA 4968/2003].
- SAP de Madrid 307/2006, de 2 de junio de 2006 [ROJ: SAP M 8289/2006].
- SAP de Madrid 159/2006, de 26 de octubre de 2006 [ROJ: SAP M 18308/2006].
- SAP de Madrid 186/2009, de 10 de julio de 2009 [ROJ: SAP M 10779/2009].
- SAP Madrid 145/2014, de 5 de mayo de 2014 [ROJ: SAP M 11713/2014].
- SAP de Bizkaia 461/2014, de 15 de julio de 2014 [ROJ: 1627/2014].
- SAP de Lleida 405/2014, de 26 de septiembre de 2014 [ROJ: SAP L 763/2014].
- SAP de Pontevedra 175/2017, de 20 de abril de 2017 [ROJ: SAP PO 825/2017].
- SAP de Pontevedra 227/2017, de 18 de mayo de 2017 [ROJ: SAP PO 997/2017].
- SAP de Madrid 423/2017, de 13 de diciembre de 2017 [ROJ: SAP M 16792/2017].