

**Sentencia del Tribunal Supremo (Sala de lo Civil, Sección 1.ª),
n.º 310/2013, de 17 de mayo (ROJ STS 2712/2013)**

**Transporte marítimo de mercancías en régimen de conocimiento de embarque.
Responsabilidad por deterioro de la carga**

1. Antecedentes

En el marco de un contrato de transporte marítimo en régimen de conocimiento de embarque se descargaron en el puerto de Alicante dos contenedores que contenían pescado congelado y que fueron entregados a la empresa Terminal de Contenedores de Alicante, S.A. (en adelante TERMINAL), para custodia de los mismos.

Al intentar pasar las mercancías el control del puerto de Alicante uno de los contenedores fue rechazado por haberse roto la cadena de frío durante su estancia en la Terminal de contenedores. El otro sí pasó el control, volvió a la terminal, pero allí se rompió la cadena de frío antes de su transporte final.

Una vez pagada la correspondiente indemnización, la compañía aseguradora interpuso demanda, en repetición, en los Juzgados de Alicante contra el porteador y la empresa TERMINAL, que fue desestimada. La aseguradora recurrió el fallo en apelación ante la Audiencia Provincial de Alicante, la cual estimó el recurso, anuló la Sentencia del Juzgado de lo Mercantil número 2 de Alicante y condenó solidariamente a los demandados, al pago de la cantidad reclamada.

En manifiesta disconformidad con el fallo, la porteadora interpuso recurso de casación ante el Tribunal Supremo, el cual fue estimado, exonerando de responsabilidad a la porteadora, pero sin modificar la condena impuesta a TERMINAL.

2. Comentario

El fallo objeto de nuestro análisis se enmarca en el contexto del viejo problema de la determinación del ámbito de responsabilidad del transportista marítimo de mercancías en régimen de conocimiento de embarque. En este sentido, el asunto objeto de la sentencia gira en torno a la delimitación exacta de este ámbito, en aquellos supuestos en los que se pretende hacer responsable al transportista de daños producidos a las mercancías objeto del transporte por un tercero y fuera del espacio temporal que media entre la carga y la descarga de las mismas.

En este punto, la principal cuestión viene motivada por el propio concepto de transporte de mercancías recogido en la normativa de referencia, ya que tanto la Ley de 22 de diciembre de 1949 de Transporte Marítimo de Mercancías en Régimen de Conocimiento de Embarque, como el Convenio Internacional para la Unificación de ciertas Reglas en Materia de Conocimiento de Embarque de 1924, establecen la noción de este tipo de transporte e indican que el mismo comprende el tiempo transcurrido desde la carga de las mercancías a bordo del buque hasta su

descarga. Todo aquello que suceda a la carga fuera del espacio temporal establecido escapa a la responsabilidad del transportista, salvo que, en aplicación de la libertad de pactos que las normas señaladas reconocen el cargador o el porteador, se puedan «insertar en un conocimiento estipulaciones, condiciones, reservas o exenciones relativas a las obligaciones y responsabilidades del porteador o del buque para la pérdida o los daños que sobrevengan a las mercancías o concernientes a su custodia, cuidado y conservación antes de la carga y después de la descarga del buque en el que las mercancías se transportan por mar».

Se fija así un contenido obligacional y de responsabilidad que, como hemos apuntado, permite su modulación por los contratantes, dando lugar a dificultades interpretativas diversas. Unas dificultades que se manifiestan en supuestos como el que nos ocupa, en la medida en que, en este caso, al deber de transporte, se une la obligación asumida por la demandada de «depósito y pase por el puesto de inspección fronteriza a los efectos del oportuno control sanitario de la mercancía», abriendo el debate en torno a si las obligaciones asumidas incorporan también la responsabilidad del porteador por la actuación de la Terminal de contenedores o no.

El problema no es nuevo. En este sentido, en la Jurisprudencia resulta recurrente encontrar situaciones en las que se generan problemas por la incertidumbre acerca de cuál sea el régimen jurídico aplicable a las mercaderías cuando estas no están ni a cargo del porteador ni de los interesados en la propiedad de la carga, sino que han sido puestas a disposición del empresario de una terminal de transporte en el comercio internacional. Lo cual, incluso, ha llevado a que se hicieran intentos infructuosos de delimitación de responsabilidad tal y como sucede con el Convenio de UNCITRAL sobre *la responsabilidad de los empresarios de terminales de transporte en el comercio internacional*, de 1994, que falto, de la ratificación oportuna, aún no ha entrado en vigor.

Ahora bien, al margen de estas consideraciones, lo cierto es que para dar una adecuada respuesta al asunto que nos ocupa parece oportuno referirse, tal y como insinúa el Alto Tribunal en su fallo, a la responsabilidad por actos ajenos. En este sentido, y aplicando esta doctrina en términos estrictos, deberíamos considerar responsable al porteador sólo en aquellos casos en los que éste deba responder por la actuación de un tercero. En este sentido, no podemos olvidar cómo la responsabilidad por hecho ajeno tiene carácter subjetivo y está fundada en una «presunción de culpa» de las personas que, teniendo facultad de elección o de guarda sobre otras, actúan descuidadamente permitiendo o dando ocasión a que estas últimas dañen a terceros.

Sin entrar en un análisis concreto de este tipo de responsabilidad sí cabe recordar cómo la responsabilidad por hecho ajeno opera cuando entre el autor material del hecho y el que queda responsable hay un vínculo tal que la ley puede presumir fundadamente que, si hubo daño, éste debe atribuirse, más que al autor material, al descuido o defecto de vigilancia de la otra persona. El fundamento de esta responsabilidad es la presunción de la culpa, que puede consistir en una falta de vigilancia o

culpa in vigilando, o en una desacertada elección o *culpa in eligendo*. Conforme a esta idea, en el supuesto ahora comentado, esta responsabilidad no tendría cabida, en la medida en que el control sobre el contrato celebrado con Terminal de Transporte es mínimo, ya que no cabe la elección, tal y como recuerda la propia sentencia, ni mucho menos la vigilancia, como apuntara, en otro caso similar, la STS de 23 de noviembre de 1996 (Ar. 8644).

Siendo esto así, parece claro que *ex lege* no cabría imputar responsabilidad alguna al porteador, quien cumpliría con hacer la entrega de la mercancía en perfecto estado a la Terminal de Contenedores, en la idea de que el principio general que rige la responsabilidad del porteador exige, como presupuesto, la necesidad de un incumplimiento imputable al mismo. Ahora bien, la duda surge en aquellos casos en los que en aplicación del artículo 7 del Convenio de Bruselas de 1924 o el artículo 17 de la Ley española de 1949, opta por ampliar el marco de su responsabilidad añadiendo obligaciones o responsabilidades más allá del ámbito fijado por la propia noción de transporte de mercancías. En el caso que nos ocupa así ha sido, en la medida en que el porteador, junto con el transporte, se ha obligado al depósito y pase por el puesto de la inspección fronteriza. Se asumen unas nuevas obligaciones que implican nuevas responsabilidades, pero que, en nuestra opinión, han de situarse en sus justos términos. El porteador en modo alguno asume la responsabilidad por el buen fin de la operación, sino que muy al contrario solamente se compromete al depósito y pase de las mercancías por los correspondientes controles, de lo cual, no cabe deducir ni expresa ni tácitamente el compromiso de mayores responsabilidades de las que a estos deberes le son propias. De haberlo querido así, se debería haber declarado con la claridad y exactitud exigida en el régimen propio de interpretación de los términos contractuales y lo cierto es que no se ha hecho.

En nuestra opinión, no cabe pensar que el porteador quiso asumir más responsabilidades que las que efectivamente asumió, por lo que, en consecuencia, no parece razonable que estas responsabilidades le sean exigibles. Muy al contrario tales responsabilidades le son ajenas tal y como apunta el Tribunal Supremo, cuya decisión no nos resta sino que aplaudir en la idea de que solamente ha de ser responsable a quien le es imputable el daño.

ALFREDO ÁVILA DE LA TORRE
Catedrático E. U. de Derecho Mercantil
Universidad de Salamanca
aadlt@usal.es
ANTONIO ABRIL RUBIO
Abogado