

Mercantil

Caducidad de la acción contra el responsable del defectuoso aseguramiento («trincaje») de la mercancía en el transporte marítimo

El plazo de ejercicio de la acción que corresponde al cargador contra el transitario o sus auxiliares por daños en la mercancía ocasionados por la defectuosa estiba o sujeción de la carga es el propio de un contrato de transporte marítimo, y no el establecido con carácter general en el Código Civil para el contrato de obra.

ALBERTO DÍAZ MORENO

Catedrático de Derecho Mercantil de la Universidad de Sevilla
Consejero académico de Gómez-Acebo & Pombo

En el año 2007, la compañía CAF contrató como transitaria a la sociedad ABX encomendándole la organización del transporte, desde España hasta la India, de 1260 juegos de ejes de ruedas de vagones de ferrocarril. La transitaria, a su vez, subcontrató la estiba de la mercancía que se iba a transportar con la mercantil Selzi, y el «trincaje» o sujeción de los ejes de ruedas de ferrocarril —que se llevó a cabo precisamente en los almacenes de Selzi—, con Hijos de Cabanellas, S. A. Realizados dos envíos, ambos en régimen de conocimiento de embarque, se constató que la mercancía había sufrido daños durante el transporte marítimo. En el informe de averías se constató que los ejes transportados estaban mal trincados en el interior de los contenedores, lo que causó las averías. La

aseguradora AXA indemnizó a CAF por el total de los daños y gastos ocasionados en ambos transportes y, posteriormente, en el 2017, y al amparo del artículo 43 de la Ley de Contrato de Seguro, formuló una demanda contra Hijos de Cabanellas, S. A., en la que reclamó la cantidad abonada al asegurado. La citada demanda fue desestimada en ambas instancias. En concreto, la Audiencia consideró que el plazo para el ejercicio de la acción por la cargadora era el de un año desde la entrega, según lo dispuesto en los artículos 3, apartado 6, del Convenio de 25 de agosto de 1924 (Convenio de Bruselas), y 22 de la (hoy derogada) Ley de Transporte Marítimo, de 22 de diciembre de 1949 (SAP Vizcaya [Sección Quinta] de 11 de mayo del 2018 [ECLI:ES:APBI:2018:2626]).

El recurso de casación interpuesto por la aseguradora fue desestimado por el Tribunal Supremo en su Sentencia 604/2021, de 14 de septiembre (ECLI:ES:TS:2021:3310)]. La decisión se basó, en síntesis, en las siguientes consideraciones (que se apoyan, entre otras, en la Sentencia del Tribunal Supremo 348/2011, de 26 de mayo [ECLI:ES:TS:2011:3139], si bien esta resolución se refería a una pretensión dirigida contra el transitario, y no directamente contra uno de los subcontratistas):

- 1) La operación de trincaje o sujeción de la carga constituye el objeto de un contrato de obra al que, aisladamente considerado, le resultan aplicables las previsiones de los artículos 1588 a 1600 del Código Civil (STS de 31 de enero de 1983). Como corresponde a la naturaleza de dicho contrato, la obligación del contratista es de resultado, y no simplemente de medios (STS 284/1991, de 18 de abril). Sin embargo, en el supuesto litigioso no se conocía de una reclamación planteada por ABX frente a Hijos de Cabanellas, sino de CAF contra esta última sociedad. Recuérdese que CAF no contrató directamente con Hijos de Cabanellas, sino que contrató con un transitario —ABX— que se hizo cargo de todas las labores propias o logísticas del transporte marítimo desde la recepción de la mercancía hasta su entrega, incluida la sujeción de la mercancía en los contenedores como labor previa y accesoria de la carga en el buque.
- 2) En consecuencia, el Tribunal Supremo sostiene que las acciones que corresponden a CAF (y a AXA, por subrogación) en razón de los daños ocasionados en la carga son las propias de un contrato de transporte marítimo y no las de un contrato de trincaje (arrendamiento de obra). En el contrato de transporte marítimo, que entraña la agrupación en una unidad comercial de

todas las figuras necesarias para culminar la finalidad del transporte de la mercancía (STS 289/2006, de 27 de marzo), el transitario, como intermediario, realiza todas las gestiones, de naturaleza heterogénea (administrativa, fiscal, aduanera, logística...) precisas para su buen fin (SSTS de 357/1988, de 30 de abril, y 541/2013, de 13 de septiembre). De ahí que el plazo para el ejercicio de la acción resarcitoria por las averías producidas sea el propio del transporte marítimo, esto es, el mismo que hubiera correspondido al cargador frente al transitario. En cuanto a este punto, el Tribunal Supremo insiste en que el plazo opera respecto de las operaciones que, en conjunto, conforman el transporte marítimo, y no sólo en cuanto a las reclamaciones contra el porteador. Conforme a la jurisprudencia, el transitario (y sus auxiliares) debe entregar la mercancía en destino en el mismo estado en que fue embarcada, asumiendo una obligación de resultado exigible en los mismos términos que al porteador.

- 3) En suma, el Tribunal Supremo sostiene que debe descartarse la aplicación del artículo 1964 del Código Civil (que hasta el 2015 —cuando se redujo a cinco— fijaba en quince años el plazo de prescripción para las acciones personales que no tengan señalado otro especial) para afirmar en cambio la de los artículos 3.6 del Convenio de Bruselas de 1924 y 22 de la derogada Ley, de 22 de diciembre de 1949, de Transporte Marítimo. Ello lleva a considerar que el plazo de que en este caso disponía el cargador (y, por tanto, la aseguradora subrogada) para ejercer la correspondiente acción por daños en la carga era de un año a contar desde la entrega de las mercancías o desde la fecha en que debieron ser entregadas (plazo que se había excedido largamente).

4) También indica la sentencia reseñada que no cabe sostener que las referidas reglas propias del régimen del transporte marítimo sólo se aplican a los daños producidos tras el embarque, puesto que el transporte marítimo abarca el tiempo transcurrido desde la carga de las mercancías hasta su descarga (STS 437/2016, de 29 de junio). Y, en este caso, la carga comprendió también, como labor previa y accesoria, las imprescindibles tareas de estiba y trincaje en el contenedor (en realidad, como señala la Sentencia del Tribunal Supremo 348/2011, ya citada, el transitario u organizador del envío 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). En efecto, según explica el Tribunal Supremo, «la industrialización, tecnologización y complejidad del transporte marítimo de mercancías, sobre todo mediante el uso de contenedores, motiva que en la actualidad no pueda considerarse como un mero traslado de mercaderías de un puerto a otro, sino que debe ser considerado

como un conjunto de operaciones orientadas a la realización del transporte en las máximas condiciones de seguridad, desde el domicilio del remitente hasta el del destinatario. Conjunto operativo que engloba la preparación del envío, su organización, la coordinación de los distintos intervinientes, la puesta a disposición de los vehículos utilizados, el transbordo de las mercancías y su carga y descarga del buque». Al ser la operación de trincaje accesoria al transporte marítimo contratado, debe aplicarse el correspondiente régimen de responsabilidad del porteador.

5) Por último, y en relación con lo anterior, argumenta el Tribunal Supremo que, aun cuando se considerara que el origen de los daños estuvo en un trincaje defectuoso de la mercancía en los contenedores antes de su carga en los dos buques utilizados (causa mediata), tales daños se produjeron efectivamente durante el transporte marítimo, en las travesías, al moverse los ejes dentro de los contenedores y chocar entre ellos (causa inmediata).