



Universidad  
Carlos III de Madrid

 **e-Archivo**  
Repositorio Institucional



Petit Lavall, M<sup>a</sup> Victoria. Las novedades del seguro de transporte terrestre de mercancías en el anteproyecto de Ley de Código Mercantil. En: *Estudios sobre el futuro Código Mercantil: libro homenaje al profesor Rafael Illescas Ortiz*. Getafe : Universidad Carlos III de Madrid, 2015, pp. 1707-1719. ISBN 978-84-89315-79-2. <http://hdl.handle.net/10016/20986>

Obra completa disponible en: <http://hdl.handle.net/10016/20763>



Este documento se puede utilizar bajo los términos de la licencia Creative Commons [Atribución-NoComercial-SinDerivadas 3.0 España](https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/3.0/es/)

# **LAS NOVEDADES DEL SEGURO DE TRANSPORTE TERRESTRE DE MERCANCÍAS EN EL ANTEPROYECTO DE LEY DE CÓDIGO MERCANTIL \***

M<sup>a</sup> VICTORIA PETIT LAVALL \*\*

## **Resumen**

El ALCM contiene el régimen del contrato de seguros de transportes terrestres en el Título VIII, Capítulo II, Sección 4<sup>a</sup> “De los seguros contra daños”. La regulación de los arts. 582-28 a 34 es sustancialmente coincidente con la actual de la LCS aunque se prevén algunas modificaciones. Se suprime el art. 56 LCS pero se desaprovecha la oportunidad de efectuar una diferenciación clara entre el seguro de transporte terrestre de mercancías y el seguro de responsabilidad civil del porteador. Se mantiene la delimitación del riesgo aunque con una variación respecto de su ámbito temporal al suprimir la posibilidad de admisión de pacto en contra. Se simplifica el régimen de indemnización de daños con la acertada eliminación del art. 62 LCS que se aparta del criterio genérico establecido en el art. 26 LCS para todos los seguros de daños.

## **Contenido**

1. El mantenimiento del contrato y de su concepto en el Código mercantil. – 2. Las modificaciones previstas en el Anteproyecto de Ley de Código mercantil. – 2.1. La desaparición del art. 56 LCS. – 2.2. La modificación de los arts. 57 y 58 LCS y la delimitación del riesgo. – 2.3. La modificación del régimen de los daños a indemnizar.

## **1. EL MANTENIMIENTO DEL CONTRATO Y DE SU CONCEPTO EN EL CÓDIGO MERCANTIL**

El ALCM contiene el régimen del contrato de seguros de transportes terrestres dentro del Título VIII “De los contratos de seguros y de mediación de seguros” en la sección 4<sup>a</sup> del Capítulo II, “De los seguros contra daños”, en sus arts. 582-28 a 34. Dichos preceptos trasladan la actual regulación de la LCS (arts. 54 a 62) siendo además el régimen proyectado coincidente sustancialmente con el aun hoy en vigor.

Pues bien, se mantiene por un lado la actual ubicación del contrato dentro de los seguros contra daños, frente a la opción del Anteproyecto LCS de 8 de abril de 2011<sup>1</sup>

---

\* El presente trabajo se enmarca dentro del Proyecto: “La eficiencia del transporte como objetivo de la actuación de los poderes públicos: competencia, liberalización y responsabilidad”, Ministerio de Economía y Competitividad, 2013-2015, DER2012-37543-C03-01 (IP M<sup>a</sup> Victoria Petit Lavall).

\*\* Catedrática de Derecho mercantil. Universidad Jaume I de Castellón.

<sup>1</sup> Disponible en:

cuya Disposición Final Primera preveía su traslado a la Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del contrato de transporte terrestre de mercancías (en adelante LCTTM) incorporando a la misma un nuevo Capítulo X. Si bien la justificación de dicho traslado por tratarse de un seguro de grandes riesgos –como se declaraba en la propia propuesta de modificación de la exposición de motivos de la LCTTM- fue con acierto objeto de crítica, pues el ALCS no efectuaba lo mismo con otros seguros de tal calificación<sup>2</sup>, debiese el legislador del proyectado Código mantener esta opción. Sería de este modo al menos consecuente con la incorporación de los seguros marítimos en la reciente Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima (Título VIII), así como con la histórica inclusión de los seguros aéreos en la vieja Ley 48/1960, de 21 de julio, de Navegación Aérea (Título XIV). En efecto, si el temor a extraer de la futura LCM y, en particular, del título de los contratos de seguros es el vaciamiento del contenido del mismo, llama la atención –cuando menos- que esto sólo se efectúe respecto del seguro de transporte terrestre manteniendo su inclusión y no de los otros seguros de transporte por medio aéreo y marítimo, cuando además el Anteproyecto ni siquiera regula los contratos de transporte, sino que se remite a las distintas normas especiales.

Por otro lado, se mantiene también el concepto de contrato de seguro de transportes terrestres (art. 582-28) contenido en el art. 54 LCS al establecer que “Por el seguro de transporte el asegurador se obliga, dentro de los límites establecidos en este título y en el contrato, a indemnizar los daños materiales que puedan sufrir con ocasión o como consecuencia del transporte las mercancías porteadas”. Se continúa configurando pues el seguro de transporte terrestre como un seguro de daños materiales directos (destrucción, pérdida o avería), por lo que quedan excluidos los daños indirectos (lucro cesante<sup>3</sup>, daño moral), los daños corporales y personales y la responsabilidad civil<sup>4</sup>. Pero además, los daños materiales deben ser con ocasión o a consecuencia de la actividad de transporte. Es decir, mediante este contrato se asegura el conjunto de riesgos que pueden sufrir las mercancías cuando son objeto de traslado de un lugar a otro. Ahora bien, no es necesario que las mercancías se encuentren en movimiento, pudiendo estar perfectamente en reposo (paradas o depósitos intermedios) como deriva del art. 59 LCS (art. 582-32), sino que lo esencial es su conexión con la

---

<http://www.dgsfp.mineco.es/direcciongeneral/JuntaConsultiva/Documentos/JCOrden06052011/Anteproyecto%20LCS.%20JCSFP.PDF>.

<sup>2</sup> GIRGADO PERANDONES, P., “El marco actual del seguro de transporte terrestre de mercancías y la incidencia de la reforma de la Ley de Contrato de Seguro”, en *Seguros de transporte terrestre de mercancías. Situación Jurídica actual y perspectivas de futuro*, Marcial Pons, Madrid, 2013, p. 30.

<sup>3</sup> Las pólizas excluyen los daños indirectos, tales como perjuicios comerciales por ventas no realizadas, diferencias de cambio, pérdidas de mercado o de garantía en origen. Vid. art. 4º Póliza Groupama.

<sup>4</sup> MORILLAS JARILLO, M<sup>a</sup> J., “Seguro de transporte”, en *El transporte terrestre nacional e internacional* (dir. ILLESCAS ORTIZ, R.), CGPJ, Madrid, 1997, pp. 397 y 398; BOQUERA MATARREDONA, J., *El contrato de seguro de transporte de mercancías por carretera*, ed. Tirant lo Blanch, Valencia, 2002, pp. 36 y 185; IDEM, “Seguro de transportes terrestres”, en *Contratos mercantiles* (dirs. BERCOVITZ/CALZADA CONDE), vol. II, 3ª ed., Aranzadi, Navarra, 2007, p. 1414; TIRADO SUÁREZ, F. J., en *Ley de Contrato de Seguro. Comentarios a la Ley 50/1980, de 8 de octubre y a sus modificaciones* (dir. F. SÁNCHEZ CALERO), 3ª ed., Thomson-Aranzadi, Navarra, 2005, p. 969; SÁNCHEZ GAMBORINO, F. J., *El seguro de transporte. Manual práctico*, Fundación Francisco Corell, Madrid, 2001, pp. 97 y 98.

operación de transporte, “con ocasión o *como*<sup>5</sup> consecuencia” del transporte en terminología de la Ley<sup>6</sup>.

También es nota característica de este contrato de seguro el principio de la universalidad de los riesgos, como ha venido entendiendo la doctrina<sup>7</sup>. Esta afirmación, cuyo origen proviene de la derogada regulación del contrato en el C. de co. de 1829 y, especialmente, en el C. de co. 1885 (art. 435), puede seguir manteniéndose en la actualidad. En efecto, pese al tenor del art. 582-28 ALCM “dentro de los límites establecidos en este título y en el contrato”, como del art. 582-30 (art. 57 LCS) “de acuerdo con lo convenido en el contrato”, que permiten delimitar contractualmente el riesgo, debe primar la expresión “con ocasión o como consecuencia del transporte las mercancías porteadas” del art. 582-28 (art. 54 LCS) como elemento aglutinante de los riesgos que afectan al transporte y de la que deriva dicho principio de universalidad del riesgo<sup>8</sup>. No obstante, quizá este principio hoy sólo pueda sostenerse a un nivel teórico, puesto que la práctica viene demostrando, precisamente al amparo de la “libertad contractual” admitida por la LCS, cómo la delimitación del riesgo se efectúa en los distintos clausulados mediante detalladas enumeraciones de los riesgos cubiertos y de los riesgos excluidos<sup>9</sup>, convirtiéndose de este modo el principio de universalidad en un “principio de pluralidad”<sup>10</sup>.

## 2. LAS MODIFICACIONES PREVISTAS EN EL ANTEPROYECTO DE LEY DE CÓDIGO MERCANTIL

La propuesta de Código mercantil mantiene prácticamente el régimen del contrato de seguro de transportes terrestres en los actuales términos. Así no sufren variación alguna el art. 55 para el supuesto de pluralidad de modos de transporte; el art. 58.2 o cláusula de almacén a almacén; el art. 59 con la inclusión en la cobertura del depósito transitorio de las mercancías e inmovilización del vehículo o su cambio durante el viaje; el art. 60

---

<sup>5</sup> Se añade por el ALCM.

<sup>6</sup> MORILLAS JARILLO, M<sup>a</sup> J., “Seguro de transporte”, op. cit., p. 398; BOQUERA MATARREDONA, J., “Seguro de transportes terrestres”, op. cit., p. 1437. En contra TIRADO SUÁREZ, F.J., en *Ley de Contrato de Seguro...*, op. cit. supra, p. 969.

<sup>7</sup> DUQUE, J., “Seguros de incendio, contra el robo, de transporte terrestre y lucro cesante (arts. 54-67)”, en *Comentarios a la Ley de contrato de seguros*, ed. Colegio Universitario de Estudios Financieros, Madrid, 1982, p. 810; SÁNCHEZ CALERO, F., en *Ley de Contrato de Seguro...*, op. cit., p. 205; VICENT CHULIÁ, F., *Compendio crítico de Derecho mercantil*, t. II, 3<sup>a</sup> ed., ed. Bosch, Barcelona, 1990, p. 511; id., *Introducción al Derecho mercantil*, vol. II, Tirant lo Blanch, Valencia, 2010, p. 1544; PULIDO BEGINES, J. L., *Seguro de mercancías y seguro de responsabilidad civil del porteador terrestre*, ed. Bosch, Barcelona, 2001, p. 39.

<sup>8</sup> En contra VEIGA COPO, A. B., *Tratado del contrato de seguro*, Aranzadi, Navarra, 2009, p. 561.

<sup>9</sup> BOQUERA MATARREDONA, J., *El contrato de seguro de transporte de mercancías por carretera*, cit. supra, pp. 39 y 180; id., “Seguro de transportes terrestres”, op. cit., pp. 1437 y 1438; PULIDO BEGINES, J. L., *Seguro de mercancías y seguro de responsabilidad civil del porteador terrestre*, op. cit., pp. 34 y ss.; TIRADO SUÁREZ, F. J., en *Ley de Contrato de Seguro...*, op. cit., pp. 1037 y ss.; SÁNCHEZ GAMBORINO, F. J., *El seguro de transporte. Manual práctico*, op. cit., p. 93; PETIT LAVALL, M<sup>a</sup> V., “Las cláusulas limitativas y delimitadoras del riesgo en el seguro de transporte de mercancías por carretera”, en *Seguros de transporte terrestre de mercancías...*, op. cit., p. 90.

<sup>10</sup> GARRIGUES, J., *Contrato de seguro terrestre*, 2<sup>a</sup> ed., Madrid, 1983, p. 297; postura seguida por MORILLAS JARILLO, M<sup>a</sup> J., “Seguro de transporte”, op. cit., pp. 419 426.

regulando la indemnización en los casos de alteración del medio de transporte, itinerario y plazos del viaje; y el art. 61 o la indemnización de los gastos de salvamento y el abandono.

No obstante sí prevé algunas modificaciones. En concreto se trata de la supresión de los arts. 56 y 62; y de la modificación de los arts. 57, 58 y 61 (arts. 582-30, 582-31 y 582-34). Son precisamente estas diferencias, su razón de ser y su conveniencia objeto de análisis.

## 2.1. La desaparición del art. 56 LCS

El actual art. 56 LCS establece que “podrán contratar este seguro no sólo el propietario del vehículo o de las mercancías transportadas, sino también el comisionista de transporte y las agencias de transportes, así como todos los que tengan interés en la conservación de las mercancías, expresando en la póliza el concepto en que se contrata el seguro”.

Pues bien, ha sido precisamente el tenor de este precepto procedente del derogado art. 435 C. de co.<sup>11</sup> y, concretamente, la ambigüedad de la expresión “todos los que tengan interés en la conservación de las mercancías”, objeto de mayor confusión y polémica<sup>12</sup>. Por un lado, y con acierto, se ha venido alegando que la referencia a cuántos tengan interés en la conservación de la cosa hace redundante o inútil la enumeración expresa por el precepto del propietario de las mercancías transportadas, del comisionista de transporte y de las agencias de transportes, además de que no son los únicos sujetos que tienen interés en la conservación de la carga, sino que junto al propietario, se encuentran el titular de un derecho de garantía o de disfrute sobre las mercancías objeto de transporte, el cargador, el destinatario, el transitario, almacenistas, etc.<sup>13</sup>. Por otro lado, y especialmente, la principal duda que ha venido planteándose es si el porteador puede contratar el seguro de transporte de mercancía por cuenta propia o, por el contrario, necesariamente debe hacerlo por cuenta ajena o por cuenta de quien corresponda. Dicho de otro modo, si puede el porteador ser asegurado o sólo cabe que estipule dicho contrato como tomador recayendo la condición de asegurado en un tercero determinado o determinable.

En efecto, el art. 56 LCS admite que todo el que tenga interés en la conservación de las mercancías pueda contratar el seguro de transporte terrestre, esto es, sea tomador debiendo en la póliza constar el concepto en que se contrata (art. 56 in fine y art. 8.2 LCS). Ahora bien, puede que en la póliza no conste o ésta no permita deducir -como exige el art. 56 LCS- que el asegurado es una persona distinta del tomador, lo que sigue siendo frecuente en la práctica aseguradora, pues en las pólizas sigue sin figurar un apartado para hacer constar el concepto en el que se contrata el seguro permitiendo, por tanto, que el porteador figure en la doble condición de tomador y asegurado. Y las

---

<sup>11</sup> GARRIGUES, J., *Contrato de seguro terrestre*, op. cit., p. 298; TIRADO SUÁREZ, F. J., en *Ley de Contrato de Seguro...*, op. cit., pp. 1246 y 1247.

<sup>12</sup> Vid. VEIGA COPO, A. B., *Tratado del contrato de seguro*, op. cit., p. 582; IDEM, *El contrato de seguro de transporte terrestre de mercancías*, Thomson Reuters-Civitas, Navarra, 2013, p. 304.

<sup>13</sup> TIRADO SUÁREZ, F. J., en *Ley de Contrato de Seguro...*, op. cit., p. 1262; BOQUERA MATARREDONA, J., *El contrato de seguro de transporte de mercancías por carretera*, op. cit., pp. 57 y ss.; VEIGA COPO, A. B., *Tratado del contrato de seguro*, op. cit., p. 584.

soluciones dadas a este interrogante planteado por el art. 56 LCS, es decir, si el porteador puede ser tomador y asegurado en el seguro de transporte terrestre, no han sido, ni son unánimes. Por el contrario, dos son las posturas que han venido manteniendo tanto la doctrina, como la jurisprudencia.

Por un lado, algunas sentencias sostienen una interpretación amplia del interés asegurado en dicho contrato (arts. 25 y 26 LCS)<sup>14</sup> permitiendo, en consecuencia, que el porteador sea asegurado<sup>15</sup>. Así se afirma que el porteador tiene interés en la conservación de la carga o llegada de la misma incólume a destino, como también lo tienen además del propietario, el comisionista de transportes y las agencias de transportes –expresamente previstos en el art. 56 LCS–, el cargador y el destinatario. Siguiendo la misma se considera que el porteador sí tiene interés en la conservación de la carga o llegada de la misma incólume a destino “si quiera su interés en ese extremo sea indirecto o reflejo”, pero no inexistente, pues caso de no llegar las mercancías en su debido estado o en el plazo pactado al lugar de destino se ve comprometida su responsabilidad. De este modo, la inclusión del porteador como asegurado equivale a una ampliación de la cobertura del seguro de transporte incluyendo la responsabilidad civil del porteador aunque el seguro pactado no sea de responsabilidad civil, sino un seguro de daños<sup>16</sup>. Esta postura encuentra fundamento además en el art. 7 LCS, pues a falta de toda mención o referencia en la póliza que permita deducir que el asegurado es persona distinta del tomador, ha de entenderse que el tomador ha contratado por cuenta propia, teniendo como asegurado derecho a la indemnización<sup>17</sup>. Es decir, se presume, en caso de duda, que actúa por cuenta propia (art. 7 LCS; art. 581-7.1 ALCM).

Frente a esta interpretación, una más estricta y consolidada considera que el transportista carece de interés asegurable en el seguro de transporte, teniéndolo sólo el propietario y/o cargador o destinatario. En efecto, el porteador más que interés en la conservación de la carga lo que tiene es interés en salvaguardar su propio patrimonio frente a su responsabilidad por incumplimiento o por cumplimiento defectuoso del contrato de transporte, es decir, frente a pretensiones posibles de los derechohabientes de las mercancías destruidas, deterioradas o retrasadas, siguiendo los arts. 46 y ss.

---

<sup>14</sup> Se define interés en el seguro como la relación económica que une existente entre el asegurado y una cosa. Vid. GARRIGUES, J., *Contrato de seguro terrestre*, op. cit., p. 128.

<sup>15</sup> SAP Castellón (Sección 1<sup>a</sup>) 7 marzo 2001 (JUR 2001\129673); SAP Asturias (Sección 5<sup>a</sup>) 11 marzo 2002 (JUR 2002\128225); SAP A Coruña (Sección 5<sup>a</sup>) 27 enero 2009 (JUR 2009\286001); SAP Murcia (Sección 4<sup>a</sup>) 10 marzo 2011 (JUR 2011\156093).

<sup>16</sup> En la doctrina parece que siguen esta corriente VEIGA COPO, A. B., *Tratado del contrato de seguro*, op. cit., p. 586, aunque mantiene la postura contraria en pp. 590 y 591; IDEM, *El contrato de seguro de transporte terrestre de mercancías*, op. cit., pp. 307 y ss. y con mucha claridad lo contrario en p. 323; muestra sus dudas BOQUERA MATARREDONA, J., “El seguro de transporte de mercancías por carretera ¿asegura los daños en las mercancías o la responsabilidad el porteador?”, en *Seguros de transporte terrestre de mercancías...*, op. cit., p. 51, aunque en p. 50 mantiene la postura contraria.

<sup>17</sup> SAP Asturias (Sección 5<sup>a</sup>) 11 marzo 2002 (JUR 2002\128225).

LCTTM<sup>18</sup>. Esta postura desnaturaliza el contrato y lo transforma en un contrato de responsabilidad civil del transportista<sup>19</sup>.

El problema deriva del hecho de que en el ámbito del transporte con frecuencia se entremezclan en un único contrato dos seguros distintos, el seguro de transporte (seguro de daños) y el seguro de responsabilidad civil del porteador que cubre el riesgo de que surja en el patrimonio del asegurado (porteador) una deuda como consecuencia de su responsabilidad por pérdidas, averías o retraso derivada del incumplimiento o cumplimiento defectuoso del contrato de transporte. Así, son dos los intereses que pueden asegurarse independientemente: el interés en la conservación de las cosas transportadas que tienen, estrictamente hablando, el propietario de la mercancía, el cargador o el destinatario; y el interés que tiene el porteador en mantener su patrimonio incólume<sup>20</sup>. Precisamente por ello tiene relevancia en los contratos de seguros de transporte celebrados por los porteadores la cláusula "por cuenta de quien corresponda", que deja abierta la determinación del asegurado, pues además no es infrecuente que se desconozca en el momento de concertar el seguro quién es el titular de dicho interés o que dicho titular cambie durante la ejecución del transporte al ser, por ejemplo, las mercancías transmitidas *in itinere*.

Ahora bien, el hecho de que la práctica mezcle ambos contratos (en ocasiones constan en una única póliza) no puede conducir a la admisión sin más del contrato de seguro de transporte celebrado por el porteador como tomador por cuenta propia<sup>21</sup>, ni a su transformación en otro de responsabilidad civil para evitar la aplicación del art. 25 LCS y al mismo tiempo permitir la acción directa del tercero perjudicado contra la aseguradora ex art. 76 LCS. Seguro de transporte y seguro de responsabilidad civil del

---

<sup>18</sup> En este sentido la SAP Málaga (Sección 5ª) 10 octubre 2002 (JUR 2003\70581) afirma: "el seguro de transporte terrestre un tipo de seguro de daños caracterizado porque el objeto asegurado son las mercancías transportadas y no el patrimonio del asegurado-tomador del seguro".

<sup>19</sup> El porteador "si contrata un seguro de transporte terrestre [por cuenta propia], se tratará de un seguro de responsabilidad civil, que va a cargo de la empresa porteadora". Vid. GARRIGUES, J., *Contrato de seguro terrestre*, op. cit., pp. 298 y 299; TIRADO SUÁREZ, F. J., en *Ley de Contrato de Seguro...*, op. cit., pp. 1263 y 1264; RECALDE, A., "Conocimiento de embarque y acción por pérdidas y averías: cuestiones de legitimación activa", *RDM* 1989, pp. 771 y 772; MORILLAS JARILLO, M<sup>a</sup> J., "Seguro de transporte", op. cit., pp. 420 y 421; BOQUERA MATARREDONA, J., *El contrato de seguro de transporte de mercancías por carretera*, op. cit., pp. 62 y 64; IDEM, "El seguro de transporte de mercancías por carretera ¿asegura los daños en las mercancías o la responsabilidad del porteador?", en *Seguros de transporte terrestre de mercancías...*, op. cit., p. 50; PULIDO BEGINES, J. L., *Seguro de mercancías y seguro de responsabilidad civil del porteador terrestre*, op. cit., pp. 65 y ss.; VEIGA COPO, A. B., *Tratado del contrato de seguro*, op. cit., pp. 590 y 591; FIGUEROL RONCAL, I., "Artículo 56", en *Ley de Contrato de Seguro* (coord. J. A. BADILLO ARIAS), 2ª ed, Aranzadi, Navarra, 2011, pp. 1059 y 1070.

<sup>20</sup> SAP Castellón (Sección 1ª) 7 marzo 2001, cit.

<sup>21</sup> En sentido contrario admitiendo que el porteador contrate un seguro por cuenta propia vid. SAP Murcia (Sección 4) 10 marzo 2011 (JUR 2011\156093): "no es aceptable que la compañía aseguradora reproche la irregularidad del contrato celebrado al figurar a la vez como tomador del seguro y asegurado la compañía dedicada al transporte por carretera, ya que la póliza es creada por la aseguradora, y en la misma queda evidenciado, por los términos de la misma, que se trata de transportes de mercancías ajenas (se refiere al destinatario y a la aportación, para tramitar el siniestro, de la reclamación al porteador), sin que figure un apartado para hacer constar el concepto en el que contrata el seguro, como exige el art. 56 LCS, permitiendo que figure en la doble condición de asegurador y asegurado, lo que estaría en contradicción flagrante con la imposibilidad de ostentar dicha condición de asegurado que en este recurso defiende la apelante. Además, conforme al art. 7 LCS, el tomador del seguro puede contratar el seguro por cuenta propia o ajena, presumiéndose en caso de duda que es por cuenta propia".

porteador (asegurado) son dos contratos distintos y cubren diferentes intereses, si bien complementarios<sup>22</sup>. En efecto, el seguro de responsabilidad civil del porteador entra en juego en los casos en que éste sea responsable por daños a la mercancía de conformidad con los arts. 47 y ss. LCTTM por lo que su interés es paliar o eliminar las consecuencias que para su patrimonio conlleva ser declarado responsable de la pérdida, avería o retraso de las mismas. Sin embargo la LCTTM le exonera de responsabilidad en determinados supuestos<sup>23</sup>. Y precisamente las pólizas del seguro de transporte terrestre cubren riesgos (p.ej., rayo, rotura de puentes y túneles, hundimiento de la vía, desprendimiento de tierras, montañas y rocas, etc.) que no conllevan la responsabilidad del porteador (supuestos de caso fortuito o fuerza mayor) y que, por tanto, no quedan amparados por el seguro de responsabilidad civil, por lo que salvo que exista un seguro de transporte (daños) el asegurado quedará sin protección. Así pues, aunque distintos el seguro de transporte por cuenta ajena complementa el de responsabilidad civil concertado por cuenta propia por el porteador dado que este último sólo entra en juego en caso de culpa del porteador y dentro de los límites legales de responsabilidad, de manera que los derechos derivados del contrato como consecuencia de estos riesgos corresponden a la persona por cuenta de la cual se contrató el seguro<sup>24</sup>. Además, si se admite la posibilidad de que el porteador sea asegurado, esto es, que contrate el seguro de transporte en nombre propio puede llegar a producirse en favor del mismo un enriquecimiento injusto contrario al art. 26 LCS, pues aunque no esté obligado a responder (y no haya sufrido, por tanto, daño alguno), sin embargo podría llegar a percibir la indemnización del seguro de transporte. En definitiva, “el porteador no propietario de las mercancías que transporta puede concertar un contrato de seguro de transporte terrestre de mercancías por cuenta ajena, pero no por cuenta propia, ya que es su propietario y no el porteador, el titular del interés asegurado... En consecuencia, en estricta técnica aseguradora, el lugar que el porteador ocupa dentro de los elementos personales del contrato es el de tomador del seguro, pero no el de asegurado que correspondería al propietario de las mercancías” (SAP Pontevedra (Sección 1<sup>a</sup>) 12 septiembre 2005<sup>25</sup>).

“Se aprecia por ello la conveniencia de separar adecuadamente ambos seguros, de responsabilidad civil y de transporte terrestre, que cubren intereses distintos, se rigen

---

<sup>22</sup> MORILLAS JARILLO, M<sup>a</sup> J., “Seguro de transporte”, op. cit., p. 421.

<sup>23</sup> El art. 48.1 LCTTM establece: “El porteador no responderá de los hechos mencionados en el artículo anterior si prueba que la pérdida, la avería o el retraso han sido ocasionados por culpa del cargador o del 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”.

<sup>24</sup> SAP A Coruña (Sección 5<sup>a</sup>) 27 enero 2009 (JUR 2009\286001).

<sup>25</sup> AC 2006\135. Así lo reconocen, entre otras, la STS 25 abril 2002 (RJ 2002\6418): “La doctrina más autorizada ha puesto de relieve que la empresa porteadora, aun estando interesada en la conservación de las mercancías, no puede contratar en interés propio un verdadero seguro de transporte; no aseguraría en realidad los riesgos del mismo sino los de la responsabilidad derivada del contrato de transporte...”. Y en el mismo sentido entre otras SAP Barcelona (Sección 15<sup>a</sup>) 16 abril 2009 (JUR 2009\411135); SAP Barcelona (Sección 15<sup>a</sup>) 28 septiembre 2006 (JUR 2009\176397); SAP Madrid (Sección 28<sup>a</sup>) 25 octubre 2013 (JUR 2014\9291).

por principios distintos y que siguen sus propias vicisitudes, pese a que la práctica aseguradora, al parecer, siga siendo insensible a tales refinamientos”<sup>26</sup>.

En este sentido, puede decirse que la supresión del precepto en el proyectado Código es lógica pues se trata de un artículo carente de contenido normativo. En efecto, el mismo sólo reproduce y con obscuridad el régimen general del tomador del seguro contenido en el art. 7 LCS (art. 581-7.1 ALCM)<sup>27</sup>, que faculta al tomador a contratar el seguro por cuenta propia o ajena presumiéndose en caso de duda que lo hace por cuenta propia. Sin embargo, se desaprovecha la oportunidad de efectuar una diferenciación clara entre el seguro de transporte (seguro de daños) y el seguro de responsabilidad civil de porteador, que ha sido precisamente uno de los aspectos más conflictivos del actual régimen<sup>28</sup>; o más si cabe de prohibir que el porteador sea asegurado en un seguro de transporte de mercancías, salvo que concurra en el mismo un interés directo en su conservación (por ej. por ser el propietario)<sup>29</sup>. De hecho, debe destacarse que desaparece en el ALCM el intento de aclaración contenido en el Anteproyecto LCS (art. 80) al establecer que “Sin perjuicio de cualquier otro seguro que el porteador o los demás intervinientes en un contrato de transporte puedan convenir para cubrir su responsabilidad derivada de dicho contrato, todo aquél que tenga interés en la conservación de las mercancías transportadas podrá contratar un seguro de transporte terrestre”. Es decir, el mismo tenía por finalidad incorporar a la Ley la realidad vigente, esto es, la concurrencia en la operación de transporte de mercancías de dos seguros: el seguro de transporte de mercancías (daños) y el seguro de responsabilidad civil del porteador; si bien era eso, un mero intento, pues a continuación reiteraba que podía contratar el seguro de transportes todo aquel que tuviese interés en la conservación de la carga, por lo que la cuestión quedaba en los términos actuales<sup>30</sup>.

## 2.2. La modificación de los art. 57 y 58 LCS y la delimitación del riesgo

La LCS parte de la delimitación del riesgo. Así deriva del art. 1 LCS, que declara que la obligación del asegurador existe “dentro de los límites pactados” y en similares términos en los arts. 45, 50, 54, 63, 73, 76.a), etc. LCS al definir las distintas modalidades de contratos de seguro al establecer que el asegurador se obliga “dentro de los límites establecidos en la Ley y en el contrato”. Como no podía ser de otro modo la delimitación del riesgo se mantiene en el ALCM. El art. 581-1 en consonancia con la delimitación del riesgo contenida en cada modalidad concreta de seguro establece que el

<sup>26</sup> SAP Castellón (Sección 1<sup>a</sup>) 7 marzo 2001, cit.

<sup>27</sup> BOQUERA MATARREDONA, J., *El contrato de seguro de transporte de mercancías por carretera*, op. cit., p. 61.

<sup>28</sup> GIRGADO PERANDONES, P., “El marco actual del seguro de transporte terrestre de mercancías y la incidencia de la reforma de la Ley de Contrato de Seguro”, en *Seguros de transporte terrestre de mercancías...*, op. cit., pp. 34 y 35.

<sup>29</sup> Vid. en este sentido SAP de Barcelona (Sección 15<sup>a</sup>) 29 enero 1996 (AC 1996\88); SAP Madrid (Sección 10<sup>a</sup>) 13 julio 2002 (AC 2003\880); SAP Pontevedra (Sección 1<sup>a</sup>) 12 septiembre 2005 (AC 2006\135).

<sup>30</sup> En este sentido BOQUERA MATARREDONA, J., “El seguro de transporte de mercancías por carretera ¿asegura los daños en las mercancías o la responsabilidad el porteador?”, en *Seguros de transporte terrestre de mercancías...*, op. cit., p. 58.

asegurador se obliga a indemnizar “dentro de los límites establecidos en la ley y en el contrato”, aunque deberá decir –y se supone que será corregido- en lugar de en la ley, en este título, como así lo hace el art. 582-28 (art. 54 LCS).

En concreto y junto al art. 54, la LCS aborda la delimitación del riesgo asegurado en los arts. 57 a 60. Pues bien el ALCM, al igual que también lo hizo el abandonado Anteproyecto LCS de 8 de abril de 2011, mantiene la delimitación del riesgo contenida en estos preceptos prácticamente en sus mismos términos. No obstante sí que existen dos pequeñas modificaciones, en concreto en el art. 57, párrafo 1º (art. 582-30.1) y en el art. 58, párrafo 1º (art. 582.31.1) ambos en cuanto a la delimitación temporal del riesgo, es decir, el comienzo y fin de la cobertura.

Por un lado, el art. 582-30 ALCM, al igual que también lo hizo el abandonado Anteproyecto LCS de 8 de abril de 2011, mantiene la delimitación del riesgo contenida en el art. 57 LCS. De este modo para que los daños sean objeto de cobertura se exige “que sean consecuencia de siniestros acaecidos durante el plazo de vigencia del contrato aunque sus efectos se manifiesten con posterioridad”. Por otro lado, el art. 582.31.1 ALCM (art. 58.1 LCS) extiende la cobertura del seguro desde que las mercancías se entregan al porteador para su transporte en el punto de partida del viaje asegurado hasta que se entregan al destinatario en el punto de destino.

Pues bien, siguiendo ambos preceptos los condicionados generales de las pólizas han venido delimitando el plazo de vigencia del contrato -siguiendo la ley (art. 8.8 LCS y art. 581-8.2.g)- y la delimitación temporal del riesgo en los siguientes términos: “cuando el transporte de las mercancías aseguradas se confie a terceros, la cobertura comenzará, salvo pacto en contrario, desde el momento en que se entreguen las mismas al porteador para su transporte en el lugar de origen, continuará durante el curso ordinario del tránsito y terminará en el momento en que dichas mercancías se entreguen al destinatario o a quien le represente en el lugar de destino, *pero cesará la cobertura a los cinco días de la llegada de la mercancía al lugar de destino*, salvo prórrogas que puedan convenirse.- En todos los demás casos, el seguro tomará efecto desde el momento en que el vehículo inicie el viaje asegurado con las mercancías a bordo y terminará en el momento de la llegada de dicho vehículo al lugar de destino. Permanecerá en vigor la cobertura, durante el depósito transitorio de las mercancías y la inmovilización del vehículo o su cambio durante el viaje, cuando se deban a incidencias propias del transporte asegurado y no hayan sido causadas por alguno de los acaecimientos excluidos de este seguro y siempre y cuando la estancia tenga lugar en locales cerrados o custodiados ininterrumpidamente”<sup>31</sup>.

De este modo las pólizas, reproduciendo el tenor del art. 58.1 LCS, acotan la delimitación del riesgo en un margen temporal coincidente con el período de duración del transporte exigiendo que el siniestro se produzca precisamente dentro del marco temporal de duración de la actividad de transporte asegurada. En efecto, dicho marco temporal viene marcado desde el momento en que se entregan las mercancías al porteador en el lugar de origen hasta que dichas mercancías son entregadas al destinatario. Es decir, el precepto parte del concepto de entrega, tanto en origen como

---

<sup>31</sup> Art. 10º Póliza de GROUPAMA.

en destino, lo que está en consonancia con el régimen del contrato de transporte de la LCTTM (arts. 19, 28 y 33), siendo las dos obligaciones básicas que corresponden al porteador la custodia de las mercancías desde que las recibe en origen hasta su entrega en destino y la conducción de las mismas a su destino para su entrega al destinatario (art. 28). Ahora bien, puede suceder y no es infrecuente que las mercancías no puedan ser entregadas al destinatario, bien porque no se halle, bien porque no desee recibirlas (impedimentos a la entrega). Pues bien, para esos supuestos es cuando las pólizas fijan plazos de cobertura muy pequeños (cinco días).

Debe destacarse, siguiendo la LCTTM, que la entrega por el cargador, así como la entrega al destinatario no incluyen las operaciones de carga y descarga, estiba y desestiba. Así deriva del art. 20 LCTTM que parte de que estas obligaciones son de cuenta del cargador y del destinatario, quienes soportan los daños derivados de las mismas, salvo que expresamente hayan sido asumidas por el porteador, o que se trate de transporte de paquetería o similares. Es decir, el seguro de transporte terrestre de mercancías no cubre pues, en principio, las operaciones de carga/descarga y estiba/desestiba, que precisamente son las que originan una gran parte de los daños a la carga y objeto de gran litigiosidad.

Ahora bien, el art. 58.1 *ab initio* LCS prevé expresamente que pueda existir pacto expreso en contra y, por tanto, que la póliza amplíe el ámbito temporal de delimitación del riesgo incluyendo, por ejemplo, estas operaciones; o bien que reduzca dicho ámbito, por ejemplo, al estricto período del viaje, como efectivamente han venido contemplando las pólizas. La ampliación del ámbito temporal no presenta problemas pues en todo caso son válidas las cláusulas contractuales más beneficiosas para el asegurado (art. 2 LCS). Tampoco presenta problemas la reducción de la delimitación temporal del riesgo. En efecto el contrato de seguro de transportes terrestres es un contrato de seguro de grandes riesgos (art. 107 LCS) por lo que sus normas son dispositivas (art. 44, párrafo 2º y art. 2 LCS).

Precisamente la “novedad” que introduce el proyectado art. 582.31.1 ALCM es la supresión en su tenor de esta posibilidad de pacto en contra (como también lo hacía el art. 83 ALCS). Puede decirse que esta supresión puede conllevar, en principio, cambios en el actual régimen. Por un lado, puede incrementarse el ámbito temporal de delimitación del riesgo, pues siguen siendo perfectamente válidas las cláusulas contractuales más beneficiosas para el asegurado (art. 581.2.b) ALCM). Por otro lado, sigue manteniendo el ALCM (art. 581-2.c) que tendrán carácter dispositivo las disposiciones del presente título respecto de los contratos de seguro de grandes riesgos, por lo que para éstos caben perfectamente cláusulas que puedan –como ha venido haciéndose- reducir dicho ámbito<sup>32</sup>. Ahora bien, la norma proyectada no establece o enumera qué contratos de seguro son de grandes riesgos, sino que prevé en su art. 581-2.c) que lo serán “los así calificados por la normativa especial aplicable”, derogando la Disposición Derogatoria Única.2.2º la totalidad de la LCS. En consecuencia, salvo que

---

<sup>32</sup> En este sentido GIRGADO PERANDONES, P., “El marco actual del seguro de transporte terrestre de mercancías y la incidencia de la reforma de la Ley de Contrato de Seguro”, en *Seguros de Transporte Terrestre de Mercancías...*, op. cit., p. 36, entiende que su supresión es acertada por ser una expresión reiterativa.

una disposición califique nuevamente a los seguros de transportes terrestres de mercancías como de grandes riesgos, la supresión en el art. 582.31.1 ALCM de la posibilidad de admisión de pacto en contrario lo que impide y, con acierto, es la inclusión de cláusulas que reduzcan el ámbito temporal de delimitación del riesgo. En efecto, el precepto pasa a ser imperativo por lo que las mismas son nulas (art. 581-2.2° ALCM).

La segunda modificación y de menor importancia es la introducida en el art. 57 LCS por el art. 582-30.1 ALCM. Ambos preceptos exigen para que los daños sean objeto de cobertura “que sean consecuencia de siniestros acaecidos durante el plazo de vigencia del contrato aunque sus efectos se manifiesten con posterioridad”; plazo de vigencia que debe constar preceptivamente en la póliza (art. 581-8.2.g). Ahora bien, frente al art. 57 LCS que exige que los efectos del siniestro objeto de cobertura que se manifiesten con posterioridad, lo hagan siempre dentro de los seis meses siguientes a la fecha de expiración del contrato, el ALCM reduce dicho plazo a tres meses, aunque permite que la póliza establezca un período superior.

### **2.3. La modificación del régimen de los daños a indemnizar**

La LCS regula en sus arts. 61 y 62 el régimen de indemnización de daños en el seguro de transportes terrestres. El ALCM simplifica dicho régimen incorporando el contenido de la fallida propuesta de ALCS.

En primer término, se mantiene el art. 61 LCS aunque con un pequeño cambio o – mejor dicho- adecuación terminológica. En efecto, se sustituye en el párrafo primero “el asegurador indemnizará los daños que se produzcan en las mercancías o valores conforme a lo dispuesto...” el vocablo “valores” por “bienes”. Y ello es así por cuanto el precepto regula la indemnización de los daños respecto de: 1) los gastos de salvamento de los objetos transportados; y 2) el vehículo, esto es, el medio de transporte utilizado.

En segundo término, el régimen se reduce a un sólo precepto pues se suprime el art. 62 LCS que regula el criterio de valoración del daño apartándose del criterio genérico establecido en el art. 26 LCS para todos los seguros de daños en los siguientes términos: “En defecto de estimación, la indemnización, la indemnización cubrirá, en caso de pérdida total, el precio que tuvieran las mercancías en el lugar y en el momento en que se cargaran...- No obstante... cuando el seguro cubra los riesgos de mercancías que se destinen a la venta, la indemnización se regulará por el valor que las mercancías tuvieran en el lugar de destino”.

Esta supresión conlleva pues una remisión a los arts. 582-2 a 582-7 ALCM (actuales arts. 26 y ss. LCS) y, por tanto, al principio indemnizatorio común para todos los seguros de daños. Debe resaltarse el acierto del legislador al proponer la eliminación de esta norma especial. Por un lado, puesto que así se produce un lógico paralelismo con el régimen previsto ya en la LCS y mantenido en el ALCM para los otros seguros de daños (incendio y robo). Por otro, y especialmente, por cuanto la norma en lugar de propiciar un fácil cálculo del daño ha producido todo lo contrario. En efecto, dicho cálculo debe efectuarse siguiendo los criterios objetivos marcados por el art. 62 LCS

“en defecto de estimación”, esto es, salvo que se haya pactado una póliza estimada o se haya asignado en el contrato un valor al interés asegurado, o incluso se haya fijado por las partes un método de cálculo para la determinación del valor del interés asegurado<sup>33</sup>. Pero los criterios previstos más que dar pautas claras, en defecto de pacto, para el cálculo de la indemnización, han provocado todo lo contrario. En efecto, el art. 62 LCS sólo regula la indemnización en caso de pérdida total y no de pérdida parcial y avería de la mercancía<sup>34</sup>; no determina cuándo debe entenderse que las mercancías se destinan a la venta<sup>35</sup>; o cómo hay que interpretar la expresión “valor en el lugar de destino”<sup>36</sup>.

Así, la determinación del valor del interés asegurado debe efectuarse “en el momento inmediatamente anterior al acaecimiento del siniestro” (art. 582-2 ALCM)<sup>37</sup>. El propio art. 582-2 ALCM, de modo similar al art. 26 LCS en relación con el art. 28 LCS, admite pacto en contrario, eso sí, siempre que no dé lugar a un enriquecimiento injusto para el asegurado, esto es, debe cumplir con el principio indemnizatorio que rige los contratos de seguro de daños. De este modo, puede perfectamente pactarse el valor del interés asegurado a tener en cuenta para el cálculo de la indemnización, esto es, una póliza estimada, como prevé expresamente el art. 62 LCS *ab initio* y cuyo régimen se contiene en el art. 28 LCS y se mantiene en los mismos términos en el art. 582-4 ALCM); o cualquiera de los criterios de indemnización actualmente contenidos en el art. 62 LCS u otros, siempre eso sí, que no conlleve un enriquecimiento para el asegurado. Estos criterios pueden perfectamente ser los contenidos en la LCTTM (arts. 52 y ss.). En concreto, en caso de pérdida total o parcial de las mercancías, la cuantía de la indemnización vendrá determinada por el valor de las no entregadas, tomando como base el valor que tuvieran en el momento y lugar en que el porteador las recibió para su transporte (art. 52). En caso de averías, el porteador estará obligado a indemnizar la pérdida de valor que experimenten las mercancías, siendo la misma la diferencia entre el valor de las mercancías en el momento y lugar en que el porteador las recibió para su transporte y el valor que esas mismas mercancías habrían tenido con las averías en idéntico tiempo y lugar, sin que en ningún caso pueda exceder de la debida en caso de

---

<sup>33</sup> PÜTZ, A., “El pago de la indemnización del siniestro en el seguro de transporte”, en *Seguros de transporte terrestre de mercancías...*, op. cit., p. 178.

<sup>34</sup> Aunque la doctrina con acierto ha entendido que están incluidos. Vid. TIRADO SUÁREZ, F. J., en *Ley de Contrato de Seguro...*, op. cit., p. 1357; VEIGA COPO, A. B., *Tratado del contrato de seguro*, op. cit., p. 604.

<sup>35</sup> Siendo interpretado como aquellas cuya transmisión pretende efectuarse después del transporte con exclusión, por tanto, de las mercancías destinadas al uso o las vendidas con anterioridad al transporte. Vid. PÜTZ, A., “El pago de la indemnización del siniestro en el seguro de transporte”, en *Seguros de transporte terrestre de mercancías...*, op. cit., pp. 178 y 179.

<sup>36</sup> No es unánime la interpretación de valor en destino de la mercancía como el precio de venta que la misma habría alcanzado (más los gastos incurridos con ocasión del transporte). Por el contrario, se discute si el seguro de transportes incluye o no el beneficio esperado o lucro cesante. En sentido afirmativo, en la doctrina GARRIGUES, J., *Contrato de seguro terrestre*, op. cit., p. 302; BOQUERA MATARREDONA, J., *El contrato de seguro de transporte de mercancías por carretera*, op. cit., p. 253 y en la jurisprudencia entre otras: STS (Sala de lo Civil) 15 junio 1988 (RJ 1988\4932); AP Girona (Sección 2<sup>a</sup>) 8 febrero 2001 (JUR 2001\135166); AP Lleida (Sección 2<sup>a</sup>) 3 julio 2007 (JUR 2007\285184). La postura contraria ha sido mantenida por STS (Sala de lo Civil) 8 marzo 1990 (Sala de lo Civil) (RJ 1990\1679); SAP Álava 14 abril 1993 (AC 1993\502). Por el contrario no se pronuncia VEIGA COPO, A. B., *Tratado del contrato de seguro*, op. cit., p. 619, remitiéndose a las enfrentadas soluciones de nuestros tribunales.

<sup>37</sup> De hecho así lo recogen las actuales pólizas. Vid. art. 22º Póliza GROUPAMA.

pérdida (art. 53). El valor de las mercancías se determina atendiendo al precio de mercado o, en su defecto, al valor de mercancías de su misma naturaleza y calidad. En caso de que las mercancías hayan sido vendidas inmediatamente antes del transporte, se presumirá, salvo pacto en contrario, que su valor de mercado es el precio que aparece en la factura de venta, deducidos el precio y los demás costes del transporte que, en su caso, figuren en dicha factura (art. 55). Además serán reintegrados en su totalidad el precio del transporte y los demás gastos devengados con ocasión del mismo, o a prorrata si la pérdida o avería es parcial (art. 58.1), así como los gastos de salvamento “siempre que hayan sido razonables y proporcionados” (art. 58.2) de conformidad con lo previsto en los arts. 61.1º) y 17 LCS (art. 582-34.a) y art. 581-16 ALCM).

En todo caso debe tenerse en cuenta que el seguro de transporte de mercancías sólo cubre los daños materiales que puedan sufrir las mercancías con ocasión o como consecuencia del transporte (art. 54 LCS y art. 582-28 ALCM) por lo que quedan excluidos de cobertura, salvo pacto expreso en tal sentido, los daños indirectos como los causados por retrasos en la entrega.