

## SOBRE LA REFORMA EN EL RÉGIMEN LEGAL DE LOS SEGUROS DE TRANSPORTE\*

PABLO GIRGADO PERANDONES  
PROFESOR TITULAR DE UNIVERSIDAD  
UNIVERSIDAD ROVIRA I VIRGILI (TARRAGONA)  
pablo.girgado@urv.cat

*RESUMEN: La ponencia analiza el régimen contractual vigente de los seguros de transporte y su posible reforma. Incardinado como seguro de grandes riesgos en la LCS, se estudia la orientación propuesta, especialmente, en el Anteproyecto Código Mercantil. Desde esta perspectiva, se analiza las diferencias puntuales con la normativa en vigor, recomendando mejoras en su redacción, en consonancia con la evolución jurisprudencial y las aportaciones doctrinales más recientes.*

**SUMARIO:** I. Cuestiones generales.- II. El marco jurídico actual de los seguros de transporte terrestre de mercancías.- 1. El régimen jurídico vigente.- 2. Los seguros de transporte como seguros de grandes riesgos.- 3. Las condiciones generales en los seguros de transporte: significado y límites.- III. Sobre las necesarias reformas en el régimen de los seguros de transporte.- 1. Punto de partida.- 2. Los cambios propuestos.- A) La delimitación del interés asegurado.- B) El aseguramiento del transporte multimodal.- C) El riesgo objeto de cobertura.- D) La delimitación temporal de cobertura.- E) Los cambios en el transporte y la cobertura del seguro.- F) La indemnización del daño.- IV. Valoración final.

### I. CUESTIONES GENERALES

La aprobación de la LNM incluyendo un nuevo régimen de los seguros marítimos (arts. 406 y ss.) supone, en nuestra opinión, un acicate para actualizar también la normativa relativa a los seguros en el transporte terrestre. La nueva regulación marítima ofrece novedades de interés que pueden resultar útiles en la futura reforma del régimen general de los seguros. Con respecto a este último, se cuenta como última

---

\* Ponencia presentada al Congreso Internacional de Seguros -“El contrato de seguros en la encrucijada”- celebrado los días 9 y 10 de noviembre de 2017 en la Universidad Rovira i Virgili (Tarragona, España). Este trabajo es una versión oportunamente revisada de nuestro trabajo “El tratamiento jurídico de los seguros de transporte terrestre en el Anteproyecto de Ley de Código Mercantil”, publicado en la *Revista de Derecho del Transporte*, núm. 14, pp. 15 ss. Asimismo, el texto se enmarca en las tareas de investigación prevista en el Proyecto de Investigación “La modernización del Derecho de seguros en el marco económico actual” (núm. De referencia DER2014-59182-P).

referencia *de lege ferenda* con la propuesta de un nuevo Código Mercantil presentada, sin éxito, como Anteproyecto de ley por el Gobierno en 2014 (en adelante, ACM)<sup>1</sup>.

A continuación, se analiza la regulación específica de los seguros de transporte y sus propuestas de reforma, teniendo presente su conectividad con el régimen marítimo. En tal sentido, no podemos olvidar la preponderancia del transporte multimodal como medio de circulación de las mercancías en el tráfico actual.

## II. EL MARCO JURÍDICO ACTUAL DE LOS SEGUROS DE TRANSPORTE TERRESTRE DE MERCANCÍAS

### 1. El régimen jurídico vigente

La cobertura aseguradora en las operaciones de transporte puede adoptar dos direcciones diferentes. Por un lado, aquella en la que se pretende dar cobertura a los riesgos que afecten a las mercancías en las operaciones de transporte. Por otro, cuando es el propio transportista el que pretende dar cobertura al riesgo de nacimiento de una deuda en su patrimonio como consecuencia de la imputación de responsabilidad por los daños que puedan suscitar su actividad traslativa.

Ambos intereses son objeto de atención de manera separada y desigual en la normativa general (LCS). El seguro que da cobertura al riesgo sobre las mercancías encuentra acomodo en los arts. 54 y ss. LCS. La responsabilidad del porteador no tiene un tratamiento específico –no hay razón para ello– sino en el régimen general de aseguramiento de todas las responsabilidades civiles (art. 73 ss.).

En la normativa de transporte, la atención al seguro es más bien escasa. La LOTT contemplaba en su art. 21.2 -antes de su reforma por la Ley 9/2013, de 4 de julio- la posibilidad de que, reglamentariamente, se establecieran fórmulas de coordinación entre el seguro de transporte de mercancías y el seguro de responsabilidad del porteador “incluso a través de la unificación de ambos”<sup>2</sup>. El precepto ya no hace referencia a tal opción; en cambio, su norma de desarrollo sí mantiene la obligatoriedad de los almacenistas-distribuidores de asegurar las mercancías

---

<sup>1</sup> El texto consultado es de fecha 30 de mayo de 2014. El antecedente de dicho Anteproyecto es la Propuesta de Código Mercantil elaborada por la Comisión General de Codificación (en adelante, PCM, citando la versión publicada en 2013 por el Ministerio de Justicia).

<sup>2</sup> El art. 21.2 LOTT fue objeto de reforma con la Ley 9/2013, de 4 de julio, que presta atención exclusivamente al seguro obligatorio de viajeros, en consonancia con lo establecido por el Reglamento (UE), núm. 181/2011, del Parlamento Europeo y el Consejo, de 16 de febrero de 2011, sobre los derechos de los viajeros de autobús y autocar. Sobre el tema, v., en detalle, MARTÍNEZ BALMASEDA, A.: “Los intentos de coordinación entre el seguro de transporte de mercancías y el seguro de responsabilidad civil del porteador” en EMPARANZA SOBEJANO, A. / MARTÍN OSANTE, J. M. (Dirs.): *Seguros de transporte de mercancías*, cit., pp. 269 ss.

depositadas, pero no como un seguro de responsabilidad civil, sino de daños a las mercancías (art. 173.2.b/ ROTT)<sup>3</sup>.

Posteriormente, ya en la LCTTM se presta atención al seguro en dos apartados. Uno más general, en línea con la normativa internacional del Convenio CMR, señalando que la carta de porte podrá contener instrucciones del remitente al transportista concernientes al seguro de mercancías (art. 10.2.e/). No obstante, conviene resaltar algunas diferencias con el régimen internacional. Por un lado, el Convenio CMR no lo plantea como facultad de las partes, sino como un deber -para el caso de que exista un seguro de mercancías- de contener las instrucciones del remitente al transportista relativas al citado seguro (art. 6.2.e/ CMR)<sup>4</sup>. Por otro, el Convenio CMR se preocupa de declarar la nulidad de pleno derecho de cualquier estipulación contractual que coloque al transportista como beneficiario del seguro de mercancías o que tenga resultados análogos (art. 41.2 CMR). En este sentido, conviene no confundir tal cláusula con la posibilidad de que las partes en el contrato de seguro puedan acordar la no subrogación del asegurador contra el porteador causante del siniestro<sup>5</sup>.

La otra referencia al seguro en la LCTTM se concreta en el régimen de los contratos de mudanza. Así, conforme al art. 74.4 LCTTM se establece el deber del porteador de informar al cargador de la posibilidad de concertar un contrato de seguro que cubra el riesgo que puedan sufrir los bienes objeto de mudanza. Tal seguro se configura como un seguro de daños, que no da cobertura a la posible responsabilidad del porteador; aspecto que se preocupa por puntualizar la propia norma al recordar que la conclusión de tal contrato no libera de responsabilidad al porteador.

## 2. Los seguros de transporte como seguros de grandes riesgos

Una de las notas características del régimen general de los seguros contenido en la LCS es el carácter imperativo de sus preceptos, salvo que se disponga lo contrario (art. 2 LCS). El fundamento de tal imperatividad reside, por un lado, en la debilidad

---

<sup>3</sup> “Las mercancías depositadas deberán estar aseguradas *de los posibles daños que puedan sufrir*”. La cursiva es nuestra, y pretende resaltar cuál es el interés asegurado, en concreto, las mercancías y no el patrimonio del almacenista-distribuidor.

<sup>4</sup> El convenio CMR no contempla la responsabilidad del porteador sobre la citada ausencia (v. STS 12 junio 1986). El art. 511-5 de la Propuesta de Código Mercantil atiende a esta cuestión en un doble sentido. Por un lado, exige al vendedor que, si está obligado a disponer el transporte del bien, concierte los contratos necesarios -entre ellos, se puede entender el de seguro- para que se haga efectivo hasta el lugar de destino y conforme a las circunstancias y condiciones usuales para el transporte. En cambio, si no está obligado a contratar el seguro de transporte, ha de proporcionar a petición del comprador toda la información necesaria para llevarlo a cabo (v. más en detalle, *infra*, el epígrafe III.2).

<sup>5</sup> Sobre esta temática, v. EMPARANZA SOBEJANO, A.: “Acción de reclamación del asegurador en las reclamaciones del transporte terrestre: legitimación, contenido y plazos” en PÜTZ, A.: “El pago de la indemnización el siniestro en el seguro de transporte” en EMPARANZA SOBEJANO, A. / MARTÍN OSANTE, J. M. (Dir.): *Seguros de transporte*”, cit., pp. 193 ss.; ISERN SALVAT, M. R.: *El derecho de subrogación del asegurador en el seguro de transporte de mercancías por carretera*, Marcial Pons, Madrid, 2013; y, más recientemente, de la misma autora: “La legitimación activa de los aseguradores en las reclamaciones del transporte” en EMPARANZA SOBEJANO, A. / MARTÍN OSANTE, J. M. (Dir.): *Seguros de transporte de mercancías*, cit., pp. 129 ss.

del tomador del seguro frente al poder económico del asegurador, por otro, en el “conocimiento más profundo” que tiene este último sobre la materia<sup>6</sup>. Ante tal situación, el legislador intenta proteger a aquél mediante una normativa tuitiva y de carácter imperativo, sin menoscabo de la validez de los pactos alcanzados más beneficiosos para el asegurado.

En cambio, en los seguros de transporte el poder económico del tomador del seguro y su conocimiento de la materia, con frecuencia, son equivalentes al de la de entidad aseguradora<sup>7</sup>. En consonancia con la normativa comunitaria<sup>8</sup>, no se precisa la aplicación imperativa de una normativa protectora como la de la LCS. Por tal motivo, se les reconoce la condición de seguros de grandes riesgos (art. 11 LOSSEAR) lo que implica que los preceptos de la LCS tengan carácter dispositivo (art. 44.2 LCS).

El seguro de responsabilidad civil del porteador, en cambio, debe cumplir una serie de condiciones para ser reconocido dentro de este pequeño -por su número que no por la muy elevada cuantía de las pólizas contratadas- grupo de seguros. Así, el art. 11.c exige que el tomador supere los límites de, al menos, dos de los tres criterios siguientes: a) activo total del balance: 6.200.000 euros, b) importe neto del volumen de negocios: 2.800.000 euros, y c) número medio de empleados durante el ejercicio: 250 empleados.

En este mismo sentido, también se pronuncia el ACM en su art. 581-2<sup>9</sup>. Con ello, el legislador pretende “flexibilizar” el régimen jurídico en aquellos supuestos que no requieran de especial tutela del tomador, lo que implica dotar de mayor libertad de contratación y un mayor énfasis en la autonomía de la voluntad de tales contratos<sup>10</sup>.

---

<sup>6</sup> v. SÁNCHEZ CALERO, F.: “Sobre la imperatividad de la ley del contrato de seguro” en AA. VV.: *Estudios jurídicos en homenaje al profesor Aurelio Menéndez*, tomo III, Madrid, Civitas, 1996, p. 2991.

<sup>7</sup> Más en detalle, sobre el significado de los grandes riesgos, v. nuestro trabajo “Límites a la autonomía privada en los seguros de grandes riesgos, con especial atención a los seguros de transporte terrestre” en FERNÁNDEZ DE LA GÁNDARA, L. / EMBID IRUJO, J. M. / RECALDE CASTELLS, A. / LEÓN SANZ, F. J. (eds.): *Liber amicorum Prof. José María Gondra Romero*, Madrid, 2012, pp. 277 y ss.

<sup>8</sup> Considerando Quinto Directiva 88/359/CEE: “... conviene conceder a aquellos tomadores de seguro, que, por su condición, importancia o naturaleza del riesgo que deba asegurarse, no necesiten una protección específica en el Estado en que esté localizado el riesgo, completa libertad de acceso al mercado más amplio posible de seguros; que, por otra parte, conviene garantizar un adecuado nivel de protección a los demás tomadores de seguros”. En tal sentido, ya se había pronunciado nuestra doctrina, v. SÁNCHEZ CALERO, F.: “El Código de Comercio y los contratos mercantiles” en AA.VV.: *Centenario del Código de Comercio*, Tomo I, Madrid, 1986, pp. 213 y ss.

<sup>9</sup> “Art. 581-2. Régimen aplicable a las distintas modalidades del contrato de seguro.- Las disposiciones del presente título: [...] c) Tendrán carácter dispositivo respecto de los contratos de seguro de grandes riesgos y de los contratos de reaseguro. A estos efectos, se considerarán contratos de seguro de grandes riesgos los así calificados por la normativa especial aplicable.”

<sup>10</sup> Como indica OLIVENCIA RUIZ, M.: “El seguro de responsabilidad civil y la protección de la víctima. En especial, en los daños causados por la gran empresa: la acción directa y las excepciones oponibles” en SÁNCHEZ CALERO, F. (Dir.): *Estudios sobre el aseguramiento de la responsabilidad civil en la gran empresa*, Madrid, 1994, pp. 199-200, “... menor control, mayor libertad de contratación y más amplia autonomía de la voluntad son, pues, las consecuencias que derivan de las especialidades de los grandes riesgos, en consideración a las de sus tomadores”.

No es extraño que tal régimen esté en consonancia con el contemplado en los seguros marítimos<sup>11</sup>.

La aplicación supletoria de la LCS a los “grandes riesgos” ofrece indudables ventajas. Por un lado, la entidad aseguradora, a través de condiciones generales favorables, puede prescindir de la aplicación de determinadas normas excesivamente rigurosas con el asegurador (el caso paradigmático es el art. 20 LCS, de frecuente litigiosidad). Por otro lado, la “flexibilidad” en la modalidad de seguros de “gran riesgo”, permite un margen mayor de maniobra en la negociación de las cláusulas del contrato y, de tal modo, mejora, considerablemente, su adaptación a la evolución constante del mercado de seguros a escala internacional<sup>12</sup>.

Sin embargo, el carácter dispositivo no se aplica de igual modo en los seguros de responsabilidad del porteador, sino que, en tal caso, el legislador introduce un matiz que conviene poner de manifiesto. Así, cabe recordar que la consideración de grandes riesgos se refiere a los seguros de transporte de mercancías pero no siempre al seguro de responsabilidad civil del porteador terrestre. En este último caso, se requiere que el tomador cumpla determinados requisitos que “certifiquen” un poder de negociación equivalente al de la entidad aseguradora (art. 11.c LOSSEAR). Aspecto importante si se tiene en cuenta el carácter atomizado del mercado español del transporte terrestre de mercancías.

### 3. Las condiciones generales en los seguros de transporte: significado y límites

Las condiciones generales y también las particulares, como se ha indicado anteriormente, desempeñan un papel esencial en la configuración de los seguros de transporte, como se deriva de su condición de seguros de grandes riesgos<sup>13</sup>. Entre los condicionados existentes, es ineludible dar cuenta, por un lado, de las conocidas Condiciones Generales UNESPA, cuya presencia, convenientemente adaptada por cada entidad, es general en el sector. Por otro, destaca sin duda las cláusulas del Instituto de Aseguradores de Londres, en su modalidad A (en adelante, ICC-A), que,

---

<sup>11</sup> Como nos recuerda la Exposición de Motivos: “... una mayor libertad de contratación, situando el principio de autonomía de la voluntad en lugar preferente, tal como el legislador español reconoció al seguro marítimo al no derogar los artículos 737 y siguientes del Código de Comercio, con motivo de la promulgación de la Ley 50/1980, de 8 de octubre”. Sobre el papel de la autonomía privada en el contrato de transporte terrestre, v. MARTÍNEZ-GIJÓN MACHUCA, P.: “Relevancia de la autonomía privada y de las condiciones generales de contratación en la determinación del régimen jurídico del contrato de transporte terrestre de mercancías”, *Rdt*, núm. 11, 2013, 31-39.

<sup>12</sup> Como pone de manifiesto SÁNCHEZ CALERO, F.: “Art. 44 LCS” en SÁNCHEZ CALERO, F. (Dir.): *Ley del Contrato de Seguro. Comentarios a la Ley 50/1980 de 10 de octubre*, 4ª ed., Pamplona, 2010, pp. 1004-1005; TIRADO SUÁREZ, F. J.: “Art. 54 LCS” en SÁNCHEZ CALERO, F. (Dir.): *Ley del Contrato de Seguro*, cit., p. 1194.

<sup>13</sup> BOQUERA MATARREDONA, J.: *El contrato de seguro de transporte de mercancías por carretera*, Valencia, 2002, p. 27.

aún procedentes del seguro marítimo, se utilizan, con cierta frecuencia, en la práctica aseguradora terrestre<sup>14</sup>.

Al igual que las condiciones particulares, las condiciones generales tienen preferencia sobre la normativa de la LCS, conforme establece el art. 44.2 LCS. No obstante, se exprese o no esta exclusión, conviene detenerse en el significado que la autonomía de la voluntad desempeña respecto de las cláusulas abusivas, las limitativas y las delimitadoras del riesgo en los seguros de transporte como grandes riesgos. Y ello, sin que pueda restringir la protección en este campo únicamente cuando concurra un consumidor o usuario<sup>15</sup>, porque también en la contratación entre empresarios se pueden presentar -aunque sean menos graves- situaciones de abuso en la imposición unilateral de condiciones generales<sup>16</sup>. Al respecto, no podemos olvidar la diversidad de situaciones potenciales; así, el asegurador que, como profesional, conoce perfectamente su negocio, y juega con ventaja respecto al empresario ajeno al negocio asegurador; o también, el tomador con una capacidad de negociar que le permite exigir un condicionado distinto al general, bien directamente, bien recurriendo a corredores de seguros<sup>17</sup>.

Las condiciones generales en el seguro de transporte han de asumir como principio básico que no pueden estar en contra de la naturaleza del contrato de seguro<sup>18</sup>. De tal modo, son impugnables todas aquellas condiciones –generales y particulares–

---

<sup>14</sup> Las cláusulas ICC-A, no obstante, parecen acomodarse mejor al principio de universalidad de los riesgos propio de los seguros de transporte (aunque, como bien indicara GARRIGUES, J.: *Contrato de seguro terrestre*, 2ª ed., Madrid, 1983, p. 373, más bien habría que hablar de “pluralidad” de los riesgos), pues entiende incluido todos los riesgos, excepto los que expresamente se excluyan. En cambio, las cláusulas UNESPA optan por una enumeración de riesgos incluidos y excluidos.

Por otro lado, se ha de resaltar la reciente reforma de las cláusulas ICC-A, si bien aún no se ha generalizado su empleo por las entidades aseguradoras, dada su conocida resistencia a cambios no suficientemente conocidos y, en este caso, además, procedentes de otro ordenamiento (MARTÍN OSANTE, J. M.: “Los deberes del asegurado en el seguro de transporte terrestre de mercancías” en EMPARANZA SOBEJANO, A./ MARTÍN OSANTE, J. M. (Dirs.): *Seguros de transporte de mercancías*, cit., p. 109). Sobre esta nueva versión, v. RODAS PAREDES, P.: “El seguro marítimo de mercancías después de las *Institute Cargo Clauses 2009 (A)*: nuevas propuestas y viejos problemas”, *Rdt*, núm. 8, 2011, pp. 81 ss.

<sup>15</sup> No sólo le ampara el art. 3 LCS, sino también las normativas de defensa del consumidor (R.D. Legislativo 1/2007, de 16 de noviembre, que aprueba el texto refundido de la Ley General para la Defensa de los Consumidores y Usuarios, LGDCU) y de condiciones generales (Ley 7/1998, de 13 de abril, que regula las Condiciones Generales de los Contratos, LCGC).

<sup>16</sup> En este sentido, como indica DÍEZ-PICAZO, L.: *Fundamentos de Derecho Civil Patrimonial*, IV, Madrid, 2013, p. 641, no se puede olvidar que el régimen de las condiciones generales contemplado en la LGDCU difícilmente se aplicará en el seguro de transporte terrestre, ya que no se cumple la condición de que una de las partes sea un consumidor (arts. 3 y 80 y ss.); en cambio, sí está sujeto al de condiciones generales de la LCGC (art. 2) y su atención específica en la LCS (art. 3), cuyos textos legales no exigen tal requisito.

<sup>17</sup> Como, por ej., en el caso de que el modelo de póliza sea presentado por un corredor con las órdenes incorporadas de su cliente. En tal sentido, v. SÁNCHEZ CALERO, F.: “El Código de Comercio”, cit., p. 248.

<sup>18</sup> Siguiendo los arts. 1258 y 1286 CC y en la doctrina, v. VERDERA Y TUELLS, E.: “La cláusula *claims made* ante la jurisprudencia del T.S.: una primera revisión crítica” en SÁNCHEZ CALERO, F. (Coord.): *Estudios sobre el aseguramiento*, cit., p. 111.

contrarias a las leyes, a la moral o al orden público (art. 1255) o que renuncien a la aplicación de determinadas leyes. Las cláusulas delimitadoras del riesgo, por otro lado, cumplen un papel destacado en los seguros de transporte ya que permiten adecuarse a las necesidades propias del transporte y de los intereses en juego, frente a una concepción excesivamente amplia derivada del principio de universalidad de los riesgos<sup>19</sup>. En este sentido, ya se manifestaba la doctrina, reconociendo que más bien se ha de hablar de un principio de pluralidad –en lugar del de universalidad- de los riesgos<sup>20</sup>.

Con respecto a las cláusulas abusivas, su carácter lesivo impide cualquier perspectiva de admisión a pesar del reconocimiento del principio de autonomía de la voluntad. En cambio, las cláusulas limitativas pueden tener un tratamiento diferenciado al contemplado en la LCS, ya que se entiende que en casos de grandes riesgos no se requiere una especial protección del asegurado, al encontrarse en igualdad de condiciones ambas partes contractuales<sup>21</sup>. Así, el art. 3 LCS no se ha de interpretar en los seguros de grandes riesgos como norma imperativa, sino dispositiva, lo cual no entraña su inaplicación sino el cumplimiento de su función ordenadora de la relación contractual, admitiendo la posible alteración por voluntad expresa de las partes, siempre que no infrinja la normativa general –e imperativa- de las condiciones generales de la contratación (LCGC). Por ello, salvo que las partes fijen otro criterio, las condiciones generales han de respetar<sup>22</sup>: por un lado, el control de incorporación, es decir, su inclusión en la proposición, si la hubiere, en la póliza o en documento complementario, y una redacción clara y precisa, destacando las cláusulas limitativas de los derechos de los asegurados y específicamente aceptadas por escrito<sup>23</sup>; y por otro, el control de contenido<sup>24</sup>, es decir, que tales cláusulas “... en ningún caso podrán tener carácter lesivo para los asegurados”<sup>25</sup>. El incumplimiento de tales

---

<sup>19</sup> Entre muchas, se puede hacer referencia a la STS 2 junio 2006, relativa a la declaración del abono de póliza flotantes o la STS 26 enero 2004, sobre la exclusión del seguro de abordaje en un seguro de embarcaciones de recreo.

<sup>20</sup> GARRIGUES, J.: *Seguros*, cit., p. 373.

<sup>21</sup> En cuanto a la diferencia entre cláusulas lesivas y limitativas, véase EMBID IRUJO, J. M.: “Art. 3 LCS” en BOQUERA MATARREDONA, J. / BATALLER GRAU, J. / OLAVARRIA IGLESIA, J. (Coords.): *Comentarios a la Ley de Contrato de Seguro*, Valencia, 2002, pp. 37 y ss.

<sup>22</sup> Siguiendo a MENÉNDEZ, A.: “El proceso de elaboración de la disciplina sobre condiciones generales en nuestro ordenamiento” en MENÉNDEZ, A. / Díez PICAZO, L. (Dirs.): *Comentarios a la Ley sobre Condiciones Generales de la Contratación*, Madrid, 2002, p. 49.

<sup>23</sup> Art. 2 LCS: “... habrán de incluirse por el asegurador en la proposición de seguro si la hubiere y necesariamente en la póliza de contrato o en documento complementario, que se suscribirá por el asegurado y al que se entregará copia del mismo. Las condiciones generales y particulares se redactarán de forma clara y precisa. Se destacarán de modo especial las cláusulas limitativas de los derechos de los asegurados, que deberán ser específicamente aceptadas por escrito”

<sup>24</sup> Art. 2 LCS: “[...], que en ningún caso podrán tener carácter lesivo para los asegurados”

<sup>25</sup> Cuestión diferente, es la exigencia de cumplir la normativa correspondiente a las condiciones generales de la contratación, cuando cumplan los requisitos establecidos en su articulado (v. arts. 1 ss. LCGC). Sobre la cuestión, es de interés la sentencia de la Audiencia Provincial de Barcelona, de 26 de junio de 2008 (núm. de resolución 232/2008). El ALCS también modifica el régimen de las condiciones del contrato de seguro (art. 581-3 ALCS); sobre el tema, v. ISERN SALVAT, M. R., “Las

controles conducen, lógicamente, a la invalidez de la cláusula, pues tales cláusulas se caracterizan, a diferencia de las cláusulas abusivas, por restringir “los derechos del asegurado, sin producir la desproporción o desequilibrio insuperables de su posición jurídica en la economía del contrato”<sup>26</sup>. No obstante, esta situación se ha de diferenciar de aquellos supuestos en los que, concurriendo el mencionado equilibrio entre las partes contratantes, la limitación de los derechos de una de ellas no proceda de la posición de fuerza de la otra parte, sino de la impericia de la primera al contratar, de la que es única responsable. Cuestión aparte sería si, en realidad, en los seguros de transporte se produce realmente esa situación de equilibrio de fuerzas.

### III. SOBRE LAS NECESARIAS REFORMAS EN EL RÉGIMEN DE LOS SEGUROS DE TRANSPORTE

#### 1. Punto de partida

Sin menoscabo del éxito que supuso la Ley 50/1980, de 8 de octubre, del contrato de seguro, como unánimemente reconoce la doctrina, la experiencia de más de treinta años en la aplicación de esta ley y la vitalidad creciente de la actividad aseguradora, tanto a nivel nacional como internacional, justifican la necesidad de una reforma de su articulado. Ello ha motivado que, hace más de una década, se iniciara un proceso de reforma, del que ya tenemos algunas propuestas de interés. Hasta el momento, este esfuerzo legislativo se ha plasmado en dos opciones, pero que no han tenido el éxito esperado. Por un lado, la elaboración de una nueva ley del contrato de seguro, que se llegó a plasmar en un borrador de 2011<sup>27</sup>. Por otro, una reforma del texto

---

condiciones generales del contrato de seguro y su regulación en la Propuesta de Código Mercantil”, *RDM*, núm. 292, 2014, pp. 457 ss.

<sup>26</sup> EMBID IRUJO, J. M.: “Art. 3 LCS”, cit., p. 40, quien resalta la falta de uniformidad por los Tribunales a la hora de determinar las cláusulas consideradas como limitativas y, en su caso, calificadas como “calificadoras del riesgo” (*ibidem*, p. 41).

<sup>27</sup> Borrador de Anteproyecto de Ley de Contrato de Seguro (BALCS, con su última versión de junio de 2011). Para un análisis del mismo, v. GIRGADO PERANDONES, P.: *El régimen jurídico de los seguros terrestres y marítimos y su reforma legislativa*, Granada, 2012.



vigente que cuenta con más adeptos en la doctrina<sup>28</sup>, en cuyo ámbito cabe situar el citado ACM<sup>29</sup>, si bien su alcance reformista es, más bien, discutible<sup>30</sup>.

La primera opción está, claramente, abandonada. No obstante, desde la perspectiva del seguro de transporte, interesa apuntar el traslado que proponía de sus preceptos de la LCS a la entonces novedosa LCTTM, como un nuevo capítulo décimo<sup>31</sup>. La Exposición de Motivos justificaba el traslado, por un lado, sobre la base de su configuración como seguro de grandes riesgos y, en consecuencia, "... excluido por su naturaleza del ámbito de esta ley"<sup>32</sup>, y, por otro, debido a que la LCTTM asume el papel de "sede natural" de su regulación<sup>33</sup>.

En nuestra opinión -como ya hemos tenido ocasión de señalar en otra ocasión<sup>34</sup>-, ambas explicaciones no están justificadas. Así respecto al fundamento de su condición de *gran riesgo*, no le priva de la aplicación de la LCS, aunque sea con carácter dispositivo. La remisión a otra normativa, además, sólo se postula respecto del seguro de transporte, pero no en los de caución (art. 56 BALCS), de crédito (arts. 57-60 BALCS) o en el caso del reaseguro (arts. 68 y 69 BALCS). En cuanto a la condición de sede natural de la LCTTM, muestra, más bien, una confusión que conviene evitar entre los dos contratos -de transporte y de seguro-, que son, claramente, diferentes, aunque ligados por una misma operación económica. El traslado de sede normativa

---

<sup>28</sup> Calificada como reforma "de mínimos", que "sigue *pari passu* lo dispuesto en la Ley de Contrato de Seguro y su contenido responde casi literalmente al de la normativa vigente"; así, v. PILOÑETA ALONSO, L. M.: "Seguro de transportes terrestres", *RES*, núms. 143-144, 2010, p. 756. En el mismo sentido, v. también ILLESCAS ORTIZ, R.: "El contrato de seguro no necesita una nueva ley", *Revista de Derecho de los Negocios*, 243, 2010, pp. 1 ss., cuyo título ya es suficientemente declarativo de intenciones.

<sup>29</sup> Según señala R. ILLESCAS ORTIZ -en "El contrato de seguro no necesita una nueva ley", cit., p. 3- no existe una necesidad clara de un nuevo texto legislativo, bastando la revisión y actualización en su incorporación al futuro Código Mercantil. Desde esta posición, se defiende una modificación puntual del texto actualmente vigente -como por ej., en la temática relativa a la disminución de los intereses por mora en la liquidación del siniestro- sin llegar a la aprobación de una nueva LCS. Asimismo, el autor citado plantea la importancia que suscitan determinados temas carentes de una atención suficiente en el BALCS; entre otras, destaca la revisión del baremo, el significado de los Principios europeos de Derecho contractual del seguro y el establecimiento o no de un seguro obligatorio de responsabilidad medioambiental.

<sup>30</sup> Idéntica conclusión se podía también deducir de la redacción del BALCS (en su versión de 2010), como pone de manifiesto PILOÑETA ALONSO, L. M.: "Seguros de transporte", cit., p. 757.

<sup>31</sup> v. la Disposición Final primera del BALCS.

<sup>32</sup> cfr. con el texto del art. 2 BALCS.

<sup>33</sup> Además, se actualiza la Exposición de Motivos de la LCTTM con un nuevo párrafo en el punto quinto, que justifica el traslado del régimen de los seguros de transporte, reafirmando que "... la inclusión del transporte terrestre de mercancías dentro del ramo de seguros de los grandes riesgos hacía inadecuada su anterior sede legal. [...] Con ello se pone de manifiesto el papel de la autonomía de la voluntad en este ámbito del mercado asegurador". Se muestra favorable a este traslado PETIT LAVALL, M. V.: "El seguro de transporte terrestre de mercancías: la delimitación temporal del riesgo en la legislación actual y proyectada" en BATALLER GRAU, J. / PEÑAS MOYANO, M. J. (Dirs.): *Un Derecho del seguro más social y transparente*, Cizur Menor, 2017, p. 132.

<sup>34</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 EMPARANZA SOBEJANO, A. / MARTÍN OSANTE, J. M. (Dirs.): *Seguros de transporte de mercancías: situación jurídica actual y perspectivas de futuro*, Madrid, 2013, pp. 30 ss.

puede suponer un riesgo de subordinación de un contrato al otro, obviando la autonomía existente entre ambas modalidades contractuales, así como suscitando equívocos en la aplicación de uno u otro régimen jurídico. Incluso ello podría provocar un conflicto equivalente al existente en el seguro marítimo sobre el carácter supletorio o no de la LCS; en esta ocasión, respecto de los seguros de transporte terrestre<sup>35</sup>.

La explicación del traslado normativo, en nuestra opinión, reside en el intento por importar al transporte terrestre el esquema legal del transporte marítimo que sí contempla un apartado específico dedicado al seguro marítimo (arts. 406-467). Razones históricas y de la propia especialidad del Derecho marítimo justifican este modo de proceder, pero las mismas no concurren en el transporte terrestre. En tal sentido, y aunque no sean pocas las dificultades, entendemos sistemáticamente más correcta la medida opuesta, es decir, la incorporación del régimen jurídico de los seguros marítimos y aéreos a la LCS<sup>36</sup>. De tal modo, la LCS podría presentarse, indubitadamente, como la norma general sobre contratos de seguros.

En un orden procesal, no debe desatenderse las implicaciones derivadas del citado traslado normativo sobre el órgano judicial competente en su aplicación. Conforme señala el art. 86 ter LOPJ, los Juzgados de lo Mercantil son el órgano encargado de la aplicación "... de las pretensiones que se promuevan al amparo de la normativa en materia de transportes, nacional o internacional" (en cuya sede –LCTM- se situaría, tras la reforma, el capítulo X, dedicado al seguro de transportes terrestres)<sup>37</sup>. En cambio, el conocimiento de los asuntos relativos a los contratos de seguros está, actualmente, asignado a los tribunales de primera instancia del domicilio del asegurado (art. 52.2 LEC, art. 24 LCS). Esta *separación* entre órganos competentes en una misma materia –el seguro- puede suponer más un problema que una solución a las peculiaridades de los seguros de transporte<sup>38</sup>. Así, con carácter paradigmático, se puede considerar las disfunciones que plantearía en un asunto tan frecuente en los tribunales como es la calificación de un seguro de responsabilidad civil del porteador o de transporte de mercancías. La equiparación con el Derecho marítimo no parece justificable, especialmente si consideramos que, en dicha sede, no tiene lugar tal *separación*, ya que los Juzgados de lo mercantil conocen de las "pretensiones relativas a la aplicación del Derecho marítimo" (art. 86 ter.2 letra c LOPJ), en su conjunto, y,

---

<sup>35</sup> Sobre el citado conflicto en los seguros marítimos, v. nuestro trabajo "Contrato de seguro marítimo: disposiciones generales y disposiciones comunes a los distintos tipos de seguro marítimo" en EMPARANZA SOBEJANO, A. / MARTÍN OSANTE, J. M. (Dirs.): *Comentarios sobre la Ley de Navegación Marítima*, Madrid, 2015, pp. 627 ss.

<sup>36</sup> En este sentido, ya se pronunciaba DE ANGULO RODRÍGUEZ, L.: "La reforma de la Ley de Contrato de Seguro a los veinte años de su aprobación", *RES*, núm. 104, 2000, p. 830. Como acertadamente señala el autor, la nueva LCS "... debe tener el propósito de agotar la generalidad del tratamiento de todo lo que constituye un contrato de seguro" (*ibidem*).

<sup>37</sup> Art. 86 ter, punto "c": "Los Juzgados de lo mercantil conocerán, asimismo, de cuantas cuestiones sean de la competencia del orden jurisdiccional, respecto de:

[...] b) Las pretensiones que se promuevan al amparo de la normativa en materia de transporte".

<sup>38</sup> Por el contrario, entendemos más oportuno trasladar la aplicación de la normativa en materia de seguros de transporte y de otros seguros de grandes riesgos a los Juzgados de lo Mercantil.

por ello, comprendiendo tanto la normativa de transportes como la de seguros marítimos. Por ello, entendemos que la solución debería de venir orientada a ampliar la competencia de los Juzgados de lo mercantil respecto de los seguros de grandes riesgos.

En cambio, el ACM incorpora el tratamiento de los contratos de seguro en el Libro quinto dedicado a los contratos mercantiles en particular, correspondiéndole el Título noveno (arts. 591-1 a 593-31). Los seguros de transporte mantiene su sección específica –la cuarta- dentro del capítulo segundo dedicado a los seguros de daños (arts. 592-28 a 592-34). Su contenido normativo conserva, en líneas generales, la misma redacción, a diferencia de otros apartados del articulado<sup>39</sup>. A lo largo de la ponencia analizamos el tratamiento de los seguros de transporte en esta última propuesta legislativa.

## 2. Los cambios propuestos

En lo concerniente al régimen de los seguros de transporte, la reforma propuesta no ofrece cambios sustanciales, a diferencia de otros apartados relativos a los contratos de seguro con novedades más significativas<sup>40</sup>. Simultáneamente, conviene resaltar que el ACM atiende al seguro de transporte con ocasión de la regulación de aquellos otros contratos especialmente conectados con la operación económica objeto de aseguramiento; en concreto, nos referimos a los contratos de transporte y de compraventa<sup>41</sup>. A fin de despejar las controversias jurídicas suscitadas por la concurrencia en el tráfico de tal diversidad de sujetos y contratos, los conocidos *incoterms* cumplen una función esencial en la operación traslativa de mercancías<sup>42</sup>. No

---

<sup>39</sup> Los cambios que, según la Exposición de Motivos de la Propuesta de Código Mercantil, son de tal naturaleza que suponen una nueva regulación del contrato de seguro, afectan, especialmente, a otros apartados de su régimen jurídico. Si bien, es cierto que tal novedad es puesta en entredicho por los autores, así VERGEZ SÁNCHEZ, M.: “Reflexiones sobre algunos aspectos relevantes de la reforma de la Ley de Contrato de Seguro”, *RES*, núm. 152, 2012, pp. 293 ss.; y MUÑOZ PAREDES, M. L.: “El contrato de seguro en la Propuesta de Código Mercantil”, *RES*, núm. 155, 2013, pp. 337 ss.

<sup>40</sup> Así, la PCM y el ACM tienen un alto grado de coincidencia, salvo en cuestiones puntuales, con el redactado de la LCS (arts. 592-38 a 592-34). Más cambios ofrece el BALCS, con preceptos que mantienen la redacción anterior (arts. 55 y 58 LCS), otros con cambios puntuales (arts. 57, 59 y 60 LCS) y, los más destacables, integrados en los demás o incluso, parcialmente, eliminados (arts. 54, 56, 61 y 62 LCS).

<sup>41</sup> En sede de contrato de depósito, también se presta atención al seguro, estableciendo la obligatoriedad del depositario de contratar un seguro sobre las mercancías depositadas, en caso de que así lo exija el depositante (art. 551-12). Dicho seguro deberá de cubrir los riesgos de pérdida, daño o menoscabo de las cosas depositadas. Si el depositario es un consumidor, y sin necesidad de que éste lo solicite, el depositante está obligado a informarle de la oportunidad de celebrar un seguro que cubre los riesgos antes mencionados.

<sup>42</sup> Sobre la cuestión, v. el trabajo clásico de MENÉNDEZ, A.: *La venta CIF*, Madrid, 1955, pp. 139 ss.; GÓRRIZ LÓPEZ, C.: “Los *incoterms* 2000”, *ADM*, XVIII, 2000, pp. 235 ss.; y, más recientemente, PENDÓN MELÉNDEZ M. A.: *La compraventa C.I.F.*, Madrid, 2011.

obstante, y con respecto a la transmisión del riesgo, no se puede olvidar que los *incoterms* no tienen “incidencia substantiva” en la contratación del seguro<sup>43</sup>.

En sede de compraventa<sup>44</sup>, por un lado, el art. 511-5 ACM establece que, entre las obligaciones del vendedor, y en caso de entrega con expedición, si estuviera obligado a disponer el transporte del bien”... deberá concertar los contratos necesarios para que éste se efectúe hasta el lugar señalado en el contrato por los medios adecuados a las circunstancias y en las condiciones usuales para tal transporte”. Uno de esos contratos a concertar puede ser el contrato de seguro, según lo pactado por las partes<sup>45</sup>. Y, además, el precepto añade que si el vendedor no estuviera obligado a contratar el seguro de transporte “... deberá proporcionar al comprador, a petición de éste, toda la información disponible que sea necesaria para contratar ese seguro” (art. 511-5.2).

Por otro, en sede de transporte terrestre<sup>46</sup>, la PCM hace referencia expresa al seguro en el contrato de mudanza<sup>47</sup>. Así, se establece la obligación que tiene el porteador de informar al cargador sobre la posibilidad de concluir un contrato de seguro que cubra el riesgo de daños a los bienes objeto de la mudanza (art. 561-74 PCM)<sup>48</sup>. Igualmente, la PCM precisa la diferencia entre esta modalidad de seguro y la correspondiente a un seguro de RC, pues -como resalta expresamente- la conclusión del contrato de seguro “... no liberará de responsabilidad al porteador”<sup>49</sup>.

---

<sup>43</sup> GÓRRIZ LÓPEZ, C.: “Los *incoterms* 2000”, cit., p. 241. Además, ello no es contradictorio con lo que se indica a continuación respecto a la compraventa y la obligatoriedad del vendedor de contratar un seguro que dé cobertura al riesgo sobre las mercancías como consecuencia de su transporte.

<sup>44</sup> Arts. 511-1 a 512-12 ACM.

<sup>45</sup> En tal caso, habrá de tenerse en cuenta las cláusulas *incoterms* empleadas en la operación de transporte.

<sup>46</sup> De la Propuesta de la Comisión General de Codificación (PCM) a la redacción final del ACM se ha “caído” el articulado relativo al contrato de transporte, siendo sustituido por un precepto único (art. 561-1, Título VI, capítulo I), conforme al cual el contrato de transporte terrestre se regirá por su legislación específica. Como mínimo, parece sorprendente esta supresión y contradictoria con el espíritu del propio código mercantil. Así, lo ocurrido con el Código de comercio actualmente vigente –el abandono normativo en favor de legislación especial- se repite, pero ahora incluso antes de su aprobación.

<sup>47</sup> Al respecto, v. la atención ya prestada a la figura en la LCTTM, que establece una serie de disposiciones especiales para esta modalidad de transporte (arts. 71-77).

<sup>48</sup> En idéntico sentido que en la regulación actual (art. 74.4). En el caso de almacenistas y distribuidores, exige el ROTT que las mercancías depositadas estén aseguradas de los posibles daños que puedan sufrir (art. 173.2.b/).

<sup>49</sup> En idéntico sentido que señala el art. 74.4 LCTTM. Respecto de la obligatoriedad de informar sobre la posibilidad de concluir un contrato de seguro que dé cobertura al riesgo de daño en las mercancías objeto de mudanza, conviene resaltar que esa obligación de información comprende no sólo la mera información de la posibilidad de un contrato de seguro sino también la información sobre los riesgos objeto de cobertura y su alcance, es decir, informar sobre el contenido del contrato. En este sentido, v. BADA DE COMINGES: “Art. 74 LCTTM” en DUQUE DOMÍNGUEZ, J. F. / MARTÍNEZ SANZ, F. (Dirs.): *Comentarios a la Ley de Transporte Terrestre*, Cizur Menor, 2010, p. 871- y la SAP (Madrid) 22 octubre 2004.

## A) El interés asegurado

A la hora de articular el régimen jurídico del seguro de transporte, la primera dificultad con la que se enfrenta el legislador emerge en la delimitación del concepto de seguro de transporte de mercancías y, más en concreto, del interés objeto de cobertura por el asegurador<sup>50</sup>. Esta dificultad ha generado una enorme confusión en la práctica a la hora de determinar si el contrato de seguro objeto de análisis se corresponde a un seguro de daños o a uno de responsabilidad civil<sup>51</sup>. Tal decisión afectaba, claramente, a la identificación de los elementos personales en el contrato de seguro, especialmente entre el tomador del seguro y el asegurado. También entre los intereses que se podían entender cubiertos, las mercancías transportadas, el medio utilizado o –y aquí una de las cuestiones que suscita una mayor problemática– la responsabilidad del porteador en el cumplimiento de su obligación de transporte.

El desconcierto en la contratación del seguro de transporte desde la perspectiva de cuál sea el interés objeto de cobertura y cuál su titular, ha conducido a prescindir del art. 56 LCS como opción legislativa en los últimos proyectos de reforma<sup>52</sup>. Tal precepto –según nos recuerda la doctrina<sup>53</sup>– “genera más confusión que claridad”, pues coloca al mismo nivel intereses que son diversos. Así, se pone el acento en que no se puede objetivar el interés de tal modo que se olvide la necesaria relación económica que conecta a un sujeto con el bien asegurado. El interés del porteador o del comisionista es un interés sobre la pérdida patrimonial que implica su responsabilidad. En cambio, el interés asegurable en el seguro de transporte es el del acreedor de la prestación del transporte<sup>54</sup>.

Los problemas se plantean, especialmente, cuando nos encontramos ante un seguro contratado por el porteador como tomador, pero sin identificar al asegurado –ni por cuenta ajena, ni por cuenta de quien corresponda– o con falta de claridad en su determinación<sup>55</sup>. En tal caso, el criterio en los seguros terrestres –conforme al art. 7

---

<sup>50</sup> El régimen de los seguros de transporte terrestre se contempla en la sección cuarta del capítulo del contrato de seguro en el ACM (arts. 582-28 a 582-34). Según el artículo 582-28 ACM (*Noción*): “Por el seguro de transporte terrestre 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, el medio utilizado u otros objetos asegurados”.

<sup>51</sup> Sobre este tema, v. los trabajos de PULIDO BEGINES, J. L. –*Seguro de mercancías y seguro de responsabilidad del porteador terrestre*, Barcelona, 2001– y RUIZ SOROA, J. M. –“La responsabilidad del porteador y el seguro en el transporte terrestre”, *RDM*, núm. 242, 2001, pp. 1989 ss. Más recientemente, y con abundantes sentencias judiciales, v. BOQUERA MATARREDONA, J.: “El seguro de transporte de mercancías por carretera ¿asegura los daños en las mercancías o la responsabilidad del porteador?” en EMPARANZA SOBEJANO, A. / MARTÍN OSANTE, J. M.: (Dir.), *Seguros de transporte*, cit., pp. 47-54.

<sup>52</sup> Así, ocurre tanto en el último ALCS como en la PCM y el ACM.

<sup>53</sup> RECALDE CASTELLS, A.: “Conocimiento de embarque y acción por pérdidas y averías: cuestiones de legitimación activa”, *RDM*, 1989, núm. 193-194, pp. 769-770. En el mismo sentido, v. recientemente, ISERN SALVAT, M. R.: “La legitimación activa”, cit., p. 140.

<sup>54</sup> RECALDE CASTELLS, A.: “Conocimiento de embarque”, cit., p. 771.

<sup>55</sup> En detalle, recientemente, v. BOQUERA MATARREDONA, J.: “El seguro de transporte”, cit., pp. 49 ss. Si el porteador (agencia o comisionista) contrata en nombre propio se trataría de un seguro de RC, como nos recuerda DUQUE DOMÍNGUEZ, J. F.: “Seguros”, cit., p. 815.

LCS- es la presunción *iuris tantum* de que nos encontramos ante un seguro por cuenta propia<sup>56</sup> y, en esta ocasión, se presume que se trata de un seguro de responsabilidad civil del porteador.

En relación con la noción del seguro de transporte, nos parece importante no olvidar la redacción propuesta en el art. 80 del BALCS, a pesar de su abandono como ya hemos indicado. En concreto, dicho precepto trata de despejar dudas sobre la singularidad del seguro de transportes terrestres respecto de otras modalidades de seguros, especialmente, los de responsabilidad civil, concurrentes a una operación de transporte. Así, la norma indica lo siguiente: "Sin perjuicio de cualquier otro seguro que el porteador o los demás intervinientes en un contrato de transporte puedan convenir para cubrir la responsabilidad derivada de dicho contrato, [...]".

Esta precisión<sup>57</sup> aspira a solucionar las dudas suscitadas en la práctica aseguradora y objeto de frecuente interés por los tribunales de justicia<sup>58</sup>. El precepto advierte de la existencia de otros seguros distintos -como pueden ser el de lucro cesante, el del propio vehículo, entre otros-, si bien, como reconoce de manera expresa, parece estar pensando en el de responsabilidad civil del porteador.

Simultáneamente con este añadido a la noción de seguro de transporte terrestre, el borrador de ALCS decide suprimir el art. 56 LCS, ya que no cuenta con su equivalente en la citada versión del ALCS<sup>59</sup>. La redacción del vigente art. 56 LCS puede causar – y, en la práctica, así viene ocurriendo- la deducción equívoca al porteador de que, sobre la base de un hipotético interés en la conservación de las mercancías, pueda contratar un seguro de transporte de mercancías por cuenta propia y, con ello, quedar cubierto “su interés”. En cambio, no plantea dudas la posibilidad de que concluya dicho contrato por cuenta ajena o de quien corresponda. Este carácter confuso ya había sido puesto de manifiesto en nuestra doctrina<sup>60</sup>, pues sitúa en un mismo plano diversos intereses sobre el transporte de mercancías, sin aclarar el modo en que éstos se manifiestan. La supresión del precepto podría haberse evitado, en favor de una redacción más clara y transparente en que se destaque el papel del porteador y el

---

<sup>56</sup> A diferencia de los seguros marítimos, en los que se entiende que el seguro es por cuenta ajena. Como indica EMPARANZA SOBEJANO, A.: “Acción de reclamación”, cit., p. 196, nota 10, la subrogación del asegurador, en tal caso, “... tiene sentido cuando el asegurado ha contratado el seguro en interés propio”.

<sup>57</sup> No estaba recogida en la versión anterior del ALCS (art. 53 ALCS-2010). En cualquier caso, tal versión ya indicaba que la supresión del art. 56 LCS era acertada y servía para confirmar la diferencia entre ambas modalidades de seguros (v. PILONETA ALONSO, L. M.: “Seguro de transportes”, cit., p. 762).

<sup>58</sup> Entre otras, cabe destacar las SSAP Castellón 7 marzo 2001 (JUR/2001/129673), Asturias 2 abril 2001 (JUR/2001/171284) y 11 marzo 2001 (JUR/2002128225), Pontevedra 24 septiembre 2003 (JUR/2006/24334) y Alicante 8 octubre 2003.

<sup>59</sup> La supresión ya estaba prevista en la Propuesta de Bases para la reforma de la Ley de Contrato de Seguro (febrero, 2008).

<sup>60</sup> Como indica RECALDE CASTELLS, A.: “Conocimiento de embarque”, cit., pp. 769-770. Recientemente, EMPARANZA SOBEJANO, A.: “Acción de reclamación del asegurador en las reclamaciones de transporte terrestre: legitimación, contenido y plazos” en EMPARANZA SOBEJANO, A. / MARTÍN OSANTE, J. M. (Dirs.): *Seguros de transporte de mercancías*, cit., pp. 193-211.

modo en que éste pueda también dar cobertura a su responsabilidad. Una reforma con tal orientación, además, abandonaría respecto de los seguros de transportes terrestres la presunción general de, en caso de duda, haber contratado por cuenta propia (art. 7 LCS)<sup>61</sup> en favor del criterio propio de los seguros marítimos, según el cual si no aparece identificado el asegurado se entiende que el seguro es por cuenta ajena.

En realidad, no se puede olvidar que la motivación que lleva a un porteador a concluir por su propia cuenta un seguro de transporte de mercancías consiste en su interés por limitar su responsabilidad ante un posible siniestro durante el transporte<sup>62</sup>. Además, al asegurador le interesa poderse acoger a los límites de responsabilidad establecidos en la normativa de transporte, tanto nacional (LCTTM) como internacional (CMR)<sup>63</sup>. Por tanto, el porteador no tiene un interés sobre las mercancías, sino sobre su propio patrimonio. En la doctrina<sup>64</sup>, como antes hemos indicado, se ha considerado que nos encontramos ante un interés indirecto compatible con el seguro de transporte de mercancías, pero dicha interpretación no nos parece convincente. Pues, entendemos que no se trata de interés indirecto o de ausencia del mismo -en tal caso, nos conduce a la nulidad del contrato por inexistencia de interés del asegurado (art. 25 LCS)-, sino de un seguro y un interés distintos, no sobre las mercancías, sino del porteador-asegurado en salvaguardar su propio patrimonio (seguro de responsabilidad civil)<sup>65</sup>.

En este sentido, la posible concurrencia de dos seguros –uno de transporte de mercancías y otro de responsabilidad civil del porteador- tampoco puede calificarse como un seguro múltiple, porque, a diferencia de éste, no nos encontramos ante “un mismo interés” (art. 32 LCS), sino que el interés es distinto. Por ello, como acertadamente han considerado algunas decisiones de los tribunales<sup>66</sup>, se trata más bien de un seguro de responsabilidad civil, pero no de transporte de mercancías. No obstante, en la doctrina reciente se advierte que no parece pertinente el cambio de calificación de seguro, sino que se ha de mantener su calificación como un seguro de daños sobre las mercancías transportadas, pensando más en un seguro por cuenta

---

<sup>61</sup> “El tomador del seguro puede contratar el seguro por cuenta propia o ajena. En caso de duda se presumirá que el tomador ha contratado por cuenta propia...”.

<sup>62</sup> Igualmente, no debemos olvidar la importancias de conocer sobre quién repercute el precio –la prima- del seguro (BOQUERA, J.: “El seguro de transporte”, cit., p. 56).

<sup>63</sup> Según indica SIERRA NOGUERO, E.: “La naturaleza jurídica del seguro de transporte terrestre de mercancías contratado por un porteador”, *RES*, núm. 137, 2009, p. 123. Más recientemente, del mismo autor, v. “Los seguros contra daños” en GIRGADO PERANDONES, P. (Dir.): *El régimen jurídico*, cit., p. 109.

<sup>64</sup> CALZADA CONDE, M. A.: “La subrogación del asegurador y la protección jurídica de los intereses de los asegurados”, *RDM*, núm. 270, 2008, pp. 1393 ss. No lo consideran compatible, BOQUERA MATARREDONA, J.: *El contrato*, cit., p. 61; más reciente, PACHECO CANETE, M.: “El seguro de los intermediarios del transporte” en EMPARANZA SOBEJANO, A. / MARTÍN OSANTE, J. M. (Dirs.): *Seguros de transporte*, cit., pp. 231-232.

<sup>65</sup> En idéntico sentido, RECALDE CASTELLS, A.: “Conocimiento de embarque”, cit., p. 771.

<sup>66</sup> v. *supra* sentencias citadas.

ajena o por cuenta de quien corresponda<sup>67</sup>. En esta misma dirección, se ha apuntado la posibilidad de que, en el seguro de transporte de mercancías, la indemnización hecha por el asegurador al porteador tenga efectos liberatorios frente al asegurado y titular de las mercancías<sup>68</sup>.

En definitiva, la redacción propuesta –y, por desgracia, rechazada– del art. 80 BALCS pretende reafirmar la naturaleza del seguro de transporte de mercancías como seguro de daños, diferenciándolo nítidamente de cualquier otra modalidad. Sin embargo, el ACM ha desaprovechado la oportunidad de aclarar las diferencias entre ambas modalidades aseguradoras. Además, también ha desperdiciado una ocasión propicia para coordinar –tantas veces reclamada– los seguros de transporte de mercancías con los seguros de RC del porteador con ocasión de una operación de transporte (en concreto, v. art. 21.2 LOTT)<sup>69</sup>. La reforma de los seguros marítimos introduce en su art. 437.5 último párrafo una iniciativa de interés. Conforme a la cual, la exoneración de responsabilidad del tercero causante del daño pactada por este mismo con el asegurado o el tomador del seguro puede servirle como mecanismo de exoneración de responsabilidad. Dos requisitos reclama el legislador marítimo a dicho acuerdo; por un lado, la aceptación expresa por el asegurador de tal pacto; y por otro, su consignación en la póliza de seguro<sup>70</sup>.

Por último, y en relación con la cobertura del interés asegurado, el art. 582-28 ACM en la cobertura del seguro mantiene la referencia –además de a las mercancías porteadas– al “... medio utilizado u otros objetos asegurados”. Al respecto, conviene replantearse si no sería conveniente delimitar el interés asegurado únicamente en las mercancías y, si acaso, al “recipiente” en que se realiza el traslado. La práctica aseguradora instrumentaliza la cobertura de tales intereses en seguros distintos, el primero como seguro de transporte de mercancías y el segundo a través del seguro de vehículos a motor<sup>71</sup>. Y, además, lo hace excluyendo en los condicionados generales

---

<sup>67</sup> SIERRA NOGUERO, E.: "La naturaleza jurídica", cit., pp. 121 ss.

<sup>68</sup> SIERRA NOGUERO, E.: "La naturaleza jurídica", cit., p. 129, nota 18.

<sup>69</sup> Si bien este precepto ha sido modificado, desapareciendo su llamada a la coordinación entre seguros de transporte de mercancías y de responsabilidad civil del porteador (v. *supra* Como señalara el ya derogado art. 21.2 LOTT (véase *supra* nota 2). A la vista de las reformas propuestas, J. BOQUERA MATARREDONA –"El seguro de transporte", cit., pp. 57-58– apunta que el legislador parece reconocer la existencia de un problema, pero que, sin embargo, no aporta una solución satisfactoria. Por ello, la misma autora defiende que, entre otras medidas, se adopte una regulación adecuada del seguro de RC del porteador.

<sup>70</sup> Sobre el tema, v. más en detalle, nuestro trabajo "Contrato de seguro marítimo", cit., pp. 648-649.

<sup>71</sup> En concreto, nos referimos al R.D. Legislativo 8/2004, de 29 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor. Al respecto, y como señala el art. 5.2 de la citada Ley, la cobertura del seguro obligatorio no alcanza "... los daños en los bienes sufridos por el vehículo asegurado, por las cosas en él transportadas ni por los bienes de los que resulten titulares el tomador, el asegurado, el propietario o el conductor;". Sobre la misma, v. REGLERO CAMPOS, F.: "La Ley 21/2007, de 11 de julio, de reforma de la Ley de Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos a Motor: transposición de la Quinta Directiva CE", *InDret*, núm. 4, 2007, pp. 1-37. Como ya indicara, el prof. DUQUE –"Seguros", cit., p. 815– el medio utilizado está, en principio, excluido de la cobertura en el seguro de transporte de mercancías.



de cada una de las pólizas la cobertura del otro interés asegurado. En tal sentido, si atendemos las referencias a la indemnización en el texto legal (arts. 61 y 62 LCS), parece que el legislador está pensando en las mercancías y no en el medio utilizado.

En cuanto a la referencia a “otros objetos asegurados” genera más confusión que ayuda a la hora de delimitar el interés asegurado, por lo que juzgamos más oportuno su supresión. A través de esta vía, se suele realizar una amplia configuración de los seguros de transporte<sup>72</sup>, comprendiendo modalidades dispares como los seguros de responsabilidad civil del porteador, de lucro cesante, de retirada del permiso de conducir, entre otros<sup>73</sup>. Tales coberturas, como es sabido, son ajenas a lo que es, *stricto sensu*, un seguro de transporte de mercancías. Por ello, con el fin de dotar de una mayor claridad y eficacia al contrato, se ha de partir de su exclusión, salvo que las partes, expresamente, acuerden cláusulas específicas comprensivas de tales intereses.

## B) El aseguramiento del transporte multimodal

La atención prestada al transporte multimodal contemplada en la ACM (art. 582-29)<sup>74</sup> es, prácticamente idéntica, a la redacción del art. 55 LCS. Sin menoscabo de tal desinterés legislativo, conviene detenerse, aunque sea brevemente, en esta materia, que se manifiesta como predominante –y cada día con mayor volumen- en el tráfico económico de nuestro tiempo<sup>75</sup>. Con tal fin, merece la pena analizar algunos asuntos de interés; en concreto, la determinación del régimen jurídico de seguros aplicable en tal modalidad de transporte cuando sea difícil conocer el carácter accesorio o no del transporte.

El punto de partida es la aplicación de la normativa correspondiente al medio en que se produjo el siniestro. En caso de que éste no se pueda determinar, situación no infrecuente, la normativa a aplicar dependerá de cuál es “la parte más importante” de

---

<sup>72</sup> Así, v. MORILLAS JARILLO, M. J.: *Seguros de transporte* en ILLESCAS ORTIZ, R.: *El transporte terrestre nacional e internacional*, Madrid, 1997, pp. 404 y 406 ss.; ROJO ÁLVAREZ-MANZANEDA, C.: “Capítulo 3: El seguro de incendios, El seguro contra el robo. El seguro de transportes terrestres. El seguro agrario”, pp. 135-138, quienes reconocen que algunos de estos seguros, incluidos en los seguros de transporte –seguro de responsabilidad civil del porteador, de accidentes de viajeros, de retirada del permiso de conducir, entre otros- no encajan en la categoría de los seguros de daños materiales del art. 54, como indica TIRADO SUÁREZ, F. J.: “Art. 54 LCS”, cit., p. 1200.

<sup>73</sup> En cambio, tanto el art. 54 –“los daños materiales”- como los arts. 55 y ss., parecen más bien pensados en un seguro sobre las mercancías transportadas.

<sup>74</sup> Art. 582-29 ACM: “*Pluralidad de medios de transporte*. 1. En el caso de que el viaje se efectúe utilizando diversos medios de transporte, y no pueda determinarse el momento en que se produjo el siniestro, se aplicarán las normas del seguro de transporte terrestre si el viaje por este medio constituye la parte más importante del mismo.

2. En el caso de que el transporte terrestre sea accesorio de uno marítimo o aéreo se aplicarán a todo el transporte las normas del seguro marítimo o aéreo.”

<sup>75</sup> Como indica J. M. MARTÍN OSANTE –“Art. 67” en DUQUE DOMÍNGUEZ, J. F./ MARTÍNEZ SANZ, F.: *Comentarios*, cit., pp. 799 ss.- la peculiaridad de este modo de transporte –multimodal- reside no en el empleo de varios transportes (pues, por ej., podría trasladarse en varios vehículos terrestres y no calificarse como multimodal), sino en la aplicación de diversos regímenes jurídicos.

dicho transporte<sup>76</sup>. En el régimen jurídico del transporte multimodal se plantea análoga cuestión -en relación con la responsabilidad del porteador- cuando no se pueda identificar, con claridad, cuál es la fase del trayecto en la que se produjeron los daños. La normativa de transporte, y con el fin de dar una solución, establece que, en tal caso, se ha de aplicar su propia normativa (art. 68.3 LCTTM)<sup>77</sup>. Es una respuesta diferente a la mencionada para el seguro y, en cierta medida, dota de preferencia – salvo que se pruebe lo contrario- al régimen terrestre<sup>78</sup>. La importancia de aplicar uno y otro suscita un gran interés en sede de seguros en relación con la subrogación del asegurador contra el tercero causante del daño<sup>79</sup>. En nuestra opinión, idéntica conclusión a la del transporte se puede importar al régimen de su aseguramiento. Por ello, sería conveniente que el ACM asuma el criterio mencionado de la LCTTM y considere preferente su regulación de los seguros cuando no se pueda, con claridad, identificar la fase del transporte en que se produjeron los daños. Así, de este modo, el futuro Código Mercantil cumpliría la función de acentuar su papel como norma general para todos los seguros.

### C) El riesgo objeto de cobertura

El ACM no aporta novedad en la delimitación del riesgo objeto de cobertura del seguro de transporte<sup>80</sup>, a salvo de la reducción de seis a tres meses del plazo de

---

<sup>76</sup> En este sentido, puede ser de interés las referencias al transporte multimodal en la LCTTM (en general, los arts. 67-70, y -en caso de transporte con porteadores sucesivos- los arts. 64-66). La póliza UNESPA, en caso de transporte marítimo o aéreo que sea accesorio, admite "... los vehículos o medios adecuados a este fin, de acuerdo con las condiciones estipuladas en esta póliza" (art. 11, segundo párrafo).

<sup>77</sup> Al respecto, conviene recordar la limitación de su aplicación al transporte multimodal nacional y no internacional, al que se le aplica el Convenio CMR/1956, si es por carretera, y el convenio CIM/1999, si es por ferrocarril.

<sup>78</sup> Por otro lado, es interesante la referencia en la D.A.1ª LCTTM al transporte fluvial y la afirmación de que se le aplicará el régimen jurídico de la LCTTM; pues en sede de seguros, lo frecuente es que se le aplique la normativa de seguros marítimos. Es cierto que son contratos distintos, pero conviene destacar este criterio, aparentemente, discutible.

<sup>79</sup> Sobre los problemas prácticos que plantea esta situación, v. DEL CORTE, J.: "Algunas cuestiones prácticas del seguro en el transporte multimodal" *Rdt*, núm. 8, 2011, pp. 129-137; recientemente, EMPARANZA SOBEJANO, A.: "Acción de reclamación", cit., p. 196.

<sup>80</sup> El seguro de transporte de mercancías es un seguro independiente y autónomo de otros seguros. El riesgo objeto de cobertura no es el transporte en sí mismo, sino todos los riesgos concurrentes con ocasión del transporte. En el seguro de transporte, por ello, el riesgo se plantea como una situación que tiene lugar durante dicha operación y que se puede ampliar a momentos anteriores (carga) y posteriores (descarga). Así, se señala que el transporte sirve como "aglutinante" de todos los riesgos que pueda suscitarse durante su realización (v. KOENIG, W.: *Schweizerisches Privatversicherungsrecht*, 2ª ed., Berna, 1967, pp. 303 ss.).

Cfr. El art. 57 LCS con el art. 582-30 ACM. Según este último (*Delimitación del riesgo*): "1. El seguro de transporte terrestre puede contratarse por viaje o por un tiempo determinado. En cualquier caso, el asegurador indemnizará, de acuerdo con lo convenido en el contrato de seguro, los daños que sean consecuencia de siniestros acaecidos durante el plazo de vigencia del contrato, aunque sus efectos se manifiesten con posterioridad, dentro de los tres meses siguientes a la fecha de su expiración, salvo que la póliza establezca un periodo superior.

2. El asegurador no responderá por el daño debido a la naturaleza intrínseca o vicios propios de las mercancías transportadas."

manifestación de los efectos consecuencia del siniestro objeto de cobertura. Probablemente, la reducción del citado plazo tenga su fundamento en razones de economía procesal<sup>81</sup>; no obstante, el precepto propuesto reconoce la posibilidad de establecer en la póliza un plazo superior.

En cuanto al período desde el que se ha de computar el plazo, se discute si ha de partirse del momento en que se pone fin al riesgo del transporte o bien al de su cumplimiento contractual. Como se ha indicado en la doctrina<sup>82</sup>, parece razonable entender que el plazo se compute desde que termina el riesgo del transporte, pues responde de un modo más adecuado al objeto causal del contrato de seguro, eludiendo los problemas que pueda suscitar el cumplimiento del transporte.

Por otro lado, y respecto del régimen de las condiciones generales en el contrato de seguro, el texto surgido de la Comisión General de Codificación –la PCM- ofrecía dos novedades dignas de atención, por su relevancia, en sede de seguros de transporte. Primeramente, el art. 591-3 PCM expresa que –al igual que ya hiciera el art. 4 ALCS- la póliza del seguro “... deberá contener únicamente las condiciones generales, especiales o particulares que sean aplicables al contrato de seguro que suscriba el tomador del seguro”. El sentido de esta redacción radica en el intento por evitar que sea el tomador –o, en su caso, el asegurado- quien haya de interpretar la póliza, como reconoce la propia Exposición de Motivos<sup>83</sup>.

En cuanto a la segunda novedad y a diferencia del ALCS (art. 4), la PCM pretendía eliminar la diferencia entre cláusulas limitativas de derechos y cláusulas delimitadoras del riesgo<sup>84</sup>. En esta ocasión, el motivo justificativo es la búsqueda de una mayor “simplificación”<sup>85</sup>. No se trata, por tanto, de formular un régimen propio y específico en los contratos de seguros, sino que –sin menoscabo de su indiscutible relevancia en dicha sede- se remite a la normativa general sobre condiciones generales y de tutela del consumidor, también prevista en el propio PCM<sup>86</sup>. Así, el texto propuesto reconoce una concepción más amplia de las cláusulas limitativas, comprendiendo no sólo a las limitadoras de derecho ya existente, sino también a las que excluyen, limiten

---

<sup>81</sup> Sobre la determinación del período de cobertura en el proceso legislativo, v. TIRADO SUÁREZ, F. J.: “Art. 57 LCS”, cit., pp. 1276-1277.

<sup>82</sup> TIRADO SUÁREZ, F. J.: “Art. 57 LCS”, cit., p. 1276, quien justifica “por razones de equidad” la aplicación del plazo desde el término del riesgo del transporte.

<sup>83</sup> En concreto, v. el apartado VI-144 de la Exposición de Motivos de la PCM. Reconociendo como plenamente justificada la medida, TAPIA HERMIDA, A. J.: “Condiciones generales, cláusulas limitativas y cláusulas abusivas ante la reforma de la Ley de Contrato de Seguro”, *RES*, núm. 155, 2013, p. 320.

<sup>84</sup> Como es sabido, el criterio vigente distingue entre cláusulas simplemente delimitadoras del riesgo y las que excluyen, limitan o condición su cobertura. Sobre ambos tipos de cláusulas en los seguros de transporte de mercancías, con amplia jurisprudencia, v. PETIT LAVALL, M. V.: “Las cláusulas limitativas y delimitadoras”, cit., pp. 92 ss.

<sup>85</sup> Igualmente, en el apartado VI-116 de la citada Exposición de Motivos, que reclama al asegurador “...la exigencia de que identifique de manera completa la naturaleza del riesgo cubierto, describiendo, de forma clara, destacada y comprensible, las garantías y coberturas otorgadas en el contrato, así como respecto a cada una de ellas las exclusiones y limitaciones que les afecten destacadas tipográficamente”.

<sup>86</sup> Por razones de evidente coherencia interna del futuro Código Mercantil.

o condicionen la cobertura del riesgo, y, por tanto, comprende derechos aún no nacidos<sup>87</sup>.

No obstante, ambas novedades se han visto frustradas en el texto finalmente formulado por el ACM (art. 581-3), con una redacción, en nuestra opinión, favorable a los intereses de las entidades aseguradoras. Por un lado, suprime el carácter único de las condiciones que se han de entregar al tomador y aplicables al contrato, lo que implica volver a la situación anterior caracterizada por un exceso de información recibida por el tomador y que no cumplía su fin, sino que, al contrario, le desinformaba. Por otro, y aquí el redactado nos parece más grave, difumina el significado de las cláusulas limitativas mediante su incorporación al contrato por el transcurso del tiempo –dos meses- y sin necesidad de aceptación del tomador<sup>88</sup>. La solución adoptada, además, es contradictoria con la exigencia de que tales limitaciones figuren “de forma destacada y comprensible” y sean “aceptadas por el tomador” (art. 581-3, punto 4 ACM). En lugar de excluir su aplicación por incumplir sus requisitos de incorporación al contrato, el legislador les premia con un “saneamiento” por transcurso del tiempo. Mucho nos tememos, que el mantenimiento de tal medida en la redacción final del futuro Código mercantil conducirá, más bien, a que los tribunales, en tal caso y en protección del asegurado, dejen de calificarlas como cláusulas limitativas y empiecen a considerarlas como abusivas, con el perjuicio que ello lleva consigo.

Además, el ACM se detiene con mayor concreción en la naturaleza del riesgo asegurado, frente a la lacónica redacción de la normativa vigente (art. 8 LCS). Así, el ACM determina que, al margen de otras indicaciones también relevantes, la póliza exprese la naturaleza del riesgo cubierto –aspecto al que se reduce el régimen vigente- y, además, exige que se describa “de forma clara y comprensible” cuáles son las garantías y coberturas otorgadas en el contrato, destacando tipográficamente las exclusiones y limitaciones que les afectan (art. 8.2 letra *c* ACM).

#### D) El período temporal de cobertura

Una de las cuestiones que suscita un mayor debate es la delimitación temporal de la cobertura de los riesgos en los seguros de transporte. La normativa vigente y la proyectada tratan en el tema, indistintamente, en dos preceptos: uno, relativo al inicio y el final del período de cobertura (arts. 58 LCS y 582-31 ALCS), y el otro, al alcance de ésta durante los momentos de detención y parada (arts. 59 y 582-32)<sup>89</sup>. En la Propuesta de 2008 se planteó la supresión –afortunadamente, desechada- de ambos artículos sobre la base de su carácter dispositivo y de la posibilidad de deducir su

---

<sup>87</sup> MUÑOZ PAREDES, M. L.: “El contrato de seguro”, cit., pp. 341 ss.

<sup>88</sup> Así, el segundo párrafo del punto 4 en el art. 581-3 ACM señala lo siguiente: “Las condiciones del contrato, incluidas las limitativas, se entenderán aceptadas si, transcurridos dos meses desde el pago de la prima, el tomador no ha manifestado su voluntad de resolver el contrato”.

<sup>89</sup> Sobre esta materia, v. *in extenso* GARCÍA ÁLVAREZ, B.: “La duración de la cobertura del seguro de transporte terrestre de mercancías” en EMPARANZA SOBEJANO, A. / MARTÍN OSANTE, J. M. (Dir.): *Seguros de transporte*, cit., pp. 63 ss.

contenido de otros preceptos de la LCS. Como ya hemos indicado anteriormente<sup>90</sup>, no parece suficientemente justificado tal argumento, ya que las normas dispositivas son igual de exigibles que las imperativas, con la particularidad de que las partes pueden disponer de otras reglas diferentes en virtud del principio de autonomía de la voluntad<sup>91</sup>. Al respecto, conviene recordar que no se puede considerar lo dispositivo como innecesario o meramente decorativo. Más bien, al contrario, el verdadero alcance de la norma dispositiva -como recuerda la doctrina<sup>92</sup>- no se limita a cumplir "... una función meramente supletoria, sino que, como toda norma -en este caso, dispositiva- cumple 'una función ordenadora' del contrato".

Con relación a la primera cuestión (art. 582-31 ACM)<sup>93</sup>, el inicio -"... desde que se entregan las mercancías..."- y el término de la cobertura -"... cuando se entreguen al destinatario..."- implican un período más restringido que el aplicado a la normativa del transporte<sup>94</sup>. En esta sede, se presume que el contrato determinará el lugar y el tiempo pactado, exigiendo al porteador que cumpla con lo acordado (art. 18.1 LCTTM). No obstante, el legislador se preocupa por precisar el momento exacto si nada dice el contrato. En tal caso, si falta la referencia a la hora exacta, el porteador ha de poner el vehículo a disposición del cargador con antelación suficiente para que pueda ser cargado el día señalado, y, en concreto para el caso de transporte de mercancías por carretera, "... antes de las dieciocho horas del día señalado"<sup>95</sup>. Lo cual no empece, como se ha apuntado, a que las partes puedan alcanzar un acuerdo más flexible recurriendo a una cláusula expresa.

---

<sup>90</sup> V. *supra* el epígrafe II.4 (Los límites a la autonomía privada).

<sup>91</sup> Como indica EMBID IRUJO, J. M.: "Aspectos institucionales y contractuales de la tutela del asegurado en el Derecho español", *RES*, núm. 91, 1997, p. 21, "la regla general de la imperatividad no excluye la autonomía de la voluntad en el Contrato de Seguro".

<sup>92</sup> DE CASTRO, F.: *Las condiciones*, cit., p. 80. Desde la perspectiva específica del seguro de transporte, v. nuestro trabajo "Límites a la autonomía privada en los seguros de grandes riesgos, con especial atención a los seguros de transporte terrestre" en FERNÁNDEZ DE LA GÁNDARA, L. / EMBID IRUJO, J. M. / RECALDE CASTELLS, A. / LEÓN SANZ, F. J. (eds.): *Liber amicorum Prof. José María Gondra Romero*, Madrid, 2012, pp. 277 ss.

<sup>93</sup> Art. 582-31 ACM. *Inicio y fin de la cobertura* "1. La cobertura del seguro se entenderá que comienza desde que se entregan las mercancías al porteador para su transporte en el punto de partida del viaje asegurado, y terminará cuando se entreguen al destinatario en el punto de destino, siempre que la entrega se realice dentro del plazo previsto en la póliza.

2. No obstante, cuando se pacte expresamente, el seguro puede extenderse a los riesgos que afecten a las mercancías desde que salen del almacén o domicilio del cargador para su entrega al transportista hasta que entran para su entrega en el domicilio o almacén del destinatario".

<sup>94</sup> El mismo período de cobertura, *salvo pacto en contrario*, se establece en las cláusulas UNESPA (art. 10, primer párrafo). No obstante, este clausulado distingue si el transporte se realiza por terceros, que sigue el criterio mencionado, y en todos los demás casos, en los que la cobertura se comprende desde que el vehículo inicia el viaje con las mercancías a bordo hasta el momento de llegada del vehículo al lugar de destino (art. 10, segundo párrafo).

<sup>95</sup> Sobre la importancia de este momento temporal en sede de transporte, v. EMPARANZA SOBEJANO, A.: "Art. 18 LCTTM" en DUQUE DOMÍNGUEZ, J. F. / MARTÍNEZ SANZ, F. (Dirs.), *Comentarios*, cit., págs. 233-234, aclarando la falta de coherencia legislativa en la redacción del citado art. 18, respecto a la falta de indicación de la hora y no del plazo.

Por otro lado, el texto propuesto conserva la referencia a la cláusula “de almacén a almacén”, que, como es sabido, cumple un papel significativo en el tráfico internacional, especialmente marítimo, de donde procede<sup>96</sup>. En el seguro de transporte terrestre de mercancías, sin embargo, su función es distinta de la existente en Derecho marítimo<sup>97</sup>, ya que comporta una ampliación de los riesgos asumidos por el asegurador, sin que se alcance a calificar, en modo alguno, como una cláusula limitativa, ni tampoco delimitadora del riesgo objeto de cobertura<sup>98</sup>. De tal modo, se puede sostener que nos encontramos ante una expansión de la cobertura del seguro de transportes terrestres a otros contextos no exactamente de movimiento de las mercancías<sup>99</sup>.

En esta sede, se ha de plantear, además, un supuesto típico del daño en las mercancías como es el derivado del retraso en la entrega (art. 47.1 LCTTM)<sup>100</sup>. En concreto, la cuestión, desde la perspectiva del seguro, reside en si el elemento temporal se encuentra o no incluido dentro del riesgo asegurado, es decir, si el retraso en la entrega puede calificarse como siniestro. El seguro de transporte de mercancías, y salvo pacto expreso en contrario, no cubre el riesgo de fracaso –por retraso– en la entrega de las mercancías, al igual que tampoco su incidencia en el patrimonio de alguna de las partes en el contrato; cubre únicamente el daño en las mercancías (v. arts. 54 LCS y 592-28 ACM)<sup>101</sup>. En tal caso, y con el fin de dar cobertura a tal supuesto, las partes procuran redactar en el clausulado de la póliza su inclusión específica entre los riesgos del transporte. No obstante, en la redacción del clausulado la entidad aseguradora se preocupa por destacar que, si el retraso en la entrega sea imputable al porteador o asegurado, quede excluida la cobertura de tal riesgo<sup>102</sup>.

En relación con la segunda cuestión, el depósito transitorio de las mercancías, la inmovilización o cambios del vehículo (art. 582-32 LCS)<sup>103</sup>, tampoco sufre cambios

---

<sup>96</sup> Entre muchos, v. URÍA, R.: *El seguro marítimo*, Barcelona, 1940, pp. 104 y ss.; MENÉNDEZ, A.: “La cláusula de almacén a almacén en el seguro marítimo español”, *RDM*, 1966, pp. 23 ss.

<sup>97</sup> En Derecho marítimo, desempeña “una típica función económico-social de asimilación al trayecto marítimo de las etapas anteriores o posteriores a la misma, ya sea fluvial por carretera o ferrocarril, de acuerdo con la especial configuración del transporte combinado y de la concreta modalidad del transporte por medio de contenedores (TIRADO SUÁREZ, F. J.: “Art. 58 LCS”, cit., p. 1307).

<sup>98</sup> Como nos recuerda BOQUERA MATARREDONA, J.: “Art. 58 LCS”, cit., p. 680.

<sup>99</sup> Como indica el prof. DUQUE, la referencia a “almacén” es equivalente a la de “domicilio”, pero puede romperse cuando en la póliza se indique otra cuestión. Recientemente, v. GARCÍA ÁLVAREZ, B.: “La duración de la cobertura”, cit., pp. 67-68. Según la autora, el segundo párrafo amplía la cobertura establecida en el primero, y, al mismo tiempo, sirve para restringir el alcance de éste cuando no se pacte la cláusula “de almacén a almacén”.

<sup>100</sup> Sobre el citado precepto, v. el análisis de PÜTZ, A.: “Art. 18 LCTTM” en DUQUE DOMÍNGUEZ, J. F. / MARTÍNEZ SANZ, F. (Dirs.): *Comentarios*, cit., pp. 553 ss.

<sup>101</sup> Díez-PICAZO, L.: *Fundamentos*, IV, cit., p. 653.

<sup>102</sup> Sobre la cuestión, v. PÜTZ, A.: “El pago de la indemnización el siniestro en el seguro de transporte” en EMPARANZA SOBEJANO, A. / MARTÍN OSANTE, J. M. (Dirs.): *Seguros de transporte* cit., pp. 164-165 y nota 14.

<sup>103</sup> “Art. 582-32 ACM. *Depósito de las mercancías, inmovilización o cambio del vehículo*. 1. Salvo pacto expreso en contrario, la cobertura del seguro prevista en los artículos anteriores comprenderá el depósito transitorio de las mercancías y la inmovilización del vehículo o su cambio durante el viaje cuando se

respecto del texto vigente. En todo caso, conviene recordar que la póliza viene delimitar el alcance de esta ampliación legal de cobertura respecto de la operación de transporte. Así, el depósito transitorio, en principio, sólo comprende el período de duración del viaje, pudiendo ampliarse a los momentos previos a su inicio o incluso al posterior a su llegada a destino. Y viceversa, mediante pacto estipulado en la póliza se puede limitar e incluso excluir la citada cobertura. Lo mismo se puede decir respecto de la inmovilización o cambio del vehículo, si bien en este último caso es difícil de determinar que éste tenga lugar, pues, como se observa en la práctica, en las pólizas no se suele identificar el vehículo empleado en la operación de transporte<sup>104</sup>.

Por último, el hecho de que la causa de tales supuestos –depósito transitorio, inmovilización o cambios en el vehículo- se deba a las incidencias propias del transporte y no proceda de alguno de los acontecimientos excluidos del seguro cumple una función delimitadora del riesgo cubierto y no una limitación de los derechos del asegurado. La determinación de tales incidencias no es tarea fácil y tiene graves consecuencias, pues, como antes se ha indicado, implica dar o no cobertura al riesgo durante ese período temporal. En este sentido, la redacción final del ACM habría de precisar mejor qué se entiende por “incidencias propias del transporte asegurado” u optar por una expresión más acertada. En la doctrina<sup>105</sup>, recientemente, se ha resaltado las dudas que suscita tal expresión, señalando que el sentido del precepto más bien parece referirse a aquellas circunstancias posibles en el marco del contrato de transporte y que no puedan calificarse como modificaciones culpables del citado contrato<sup>106</sup>.

#### E) Los cambios en el transporte y la cobertura del seguro

Como punto de partida, y en cuanto a la alteración del medio de transporte, itinerario o plazos de viaje, cabe reconocer la mayor claridad que ofrece la versión de la ACM (582-33)<sup>107</sup> en comparación con el texto vigente (art. 60 LCS). En concreto, la

---

deban a incidencias propias del transporte asegurado y no hayan sido causados por algunos de los acontecimientos excluidos del seguro.

2. La póliza podrá establecer un plazo máximo y transcurrido éste sin reanudarse el transporte, cesará la cobertura del seguro".

<sup>104</sup> Desde el punto de vista de la normativa de transporte, tampoco se exige la identificación del vehículo, sino únicamente la del porteador que realiza la operación de transporte (art. 10 LCITM). No obstante, la Orden FOM/ 238/ 2003, de 31 de enero, dictada al amparo de la D.A. 11ª ROTT, establece unos requisitos de documentación del transporte – con finalidad de control e inspección-, conforme a los cuales se ha de indicar cuál es la matrícula del vehículo o vehículos utilizados en la ejecución del transporte, y, en caso de cambio, deberá hacerse constar tal circunstancia en la documentación referida. Sobre el tema, v. DUQUE DOMÍNGUEZ, J. F.: “Art. 10 LCITM” en DUQUE DOMÍNGUEZ, J. F. / MARTÍNEZ SANZ, F. (Dirs.): *Comentarios*, cit., pp. 154 ss.

<sup>105</sup> GARCÍA ÁLVAREZ, B.: “La duración de la cobertura”, cit., p. 82.

<sup>106</sup> En el sentido de que tal modificación no ha de ser culpable, v. PÜTZ, A.: “El pago de la indemnización”, p. 165, nota 16.

<sup>107</sup> Art. 582-33 ACM. “*Alteración del medio de transporte, itinerario o plazos del viaje*. El asegurado no perderá su derecho a la indemnización cuando se haya alterado el medio de transporte, el itinerario o los plazos del viaje o éste se haya realizado en tiempo distinto al previsto, en tanto la modificación no sea

propuesta suprime la referencia existente a los arts. 11 y 12 LCS a favor de una redacción breve de su contenido<sup>108</sup>. En la doctrina<sup>109</sup>, ya se había indicado que los plazos “excesivamente amplios” contemplados en los ya citados arts. 11 y 12 LCS se contradecía con “la dinamicidad” propia de los seguros de transporte. Por ello, se consideraba que sería más adecuado -en sede de seguros de transporte- un tratamiento específico del fenómeno de la agravación del riesgo en lugar de una remisión al criterio general contemplado en los arts. 11 y 12 LCS.

En cambio, nos parece poco convincente la opción legislativa –contemplada en el primer BALCS en 2010- favorable a la supresión del citado apartado. Su permanencia o supresión, realmente, no supone una alteración significativa respecto a la situación anterior, pues las partes, en cualquier caso, son libres de pactar un régimen más específico y propio de los seguros de transporte, y, en caso de no hacerlos los arts. 11 y 12 LCS hubieran seguido cumpliendo el papel supletorio que le asigna el art. 60 LCS<sup>110</sup>. No obstante, entendemos más oportuno su mantenimiento en aras a evitar interpretaciones equívocas y, de tal modo, dotar de la tan necesaria seguridad jurídica a las partes del seguro.

Con respecto a la redacción del ACM, cabe destacar dos cuestiones de interés. Por un lado, la relativa a la condición cuya concurrencia implica la pérdida del derecho a la indemnización por el asegurado, en concreto, la imputabilidad de la modificación a la actuación del asegurado. La segunda examina la incidencia de tal modificación en el aumento o disminución del riesgo. En nuestra opinión, la interpretación de ambas cuestiones no ha de quedar al margen de la normativa específica del transporte, porque no se ha de olvidar que el asegurado, con frecuencia, no es el porteador y el contrato de transporte no exige, en principio, que se delimite el medio de transporte, el itinerario o los plazos de viaje empleados. Por ello, al asegurado –sea cargador o destinatario de las mercancías- le es ajeno, salvo prueba en contrario, tales operaciones en el transporte.

Respecto de la primera cuestión, si bien el daño sufrido por las mercancías implica la indemnización al asegurado, la alteración del itinerario por voluntad del mismo provoca la pérdida de su derecho a la indemnización. Al respecto, conviene poner el acento en el cambio de itinerario como causa del daño, pues tal motivo es el único que justifica la pérdida del citado derecho. Por el contrario, si habiendo cambio de

---

imputable al asegurado, sin perjuicio de lo dispuesto para los supuestos de agravación o disminución del riesgo”.

<sup>108</sup> La supresión de la referencia a los arts. 11 y 12 LCS ya aparece recogida en la Propuesta de Bases de 2008 y en el BALC (art. 85: “salvo que la modificación sea imputable al propio asegurado y haya contribuido a agravar el riesgo de siniestro”).

<sup>109</sup> TIRADO SUÁREZ, F. J.: “Art. 60 LCS”, cit., p. 1329. Recientemente, MARTÍN OSANTE, J. M.: “Los deberes del asegurado en el seguro de transporte terrestre de mercancías” en EMPARANZA SOBEJANO, A. / MARTÍN OSANTE, J. M. (Dirs.): *Seguros de transporte*, cit., p. 118, quien pone de manifiesto la falta de ajuste de los plazos del art. 12 LCS con los más breves establecidos en la ejecución del contrato de transporte.

<sup>110</sup> No obstante, PILOÑETA ALONSO, L. M.: “Seguro de transportes”, cit., p. 774, resalta la alteración significativa de tal supresión.



itinerario, falta el nexo de causalidad con el daño sufrido, no parece justificado que tal supuesto suponga para el asegurado la pérdida del derecho a la indemnización<sup>111</sup>.

Con respecto a la segunda cuestión, la incidencia de la modificación en el aumento o disminución del riesgo, se ha de poner en claro si los cambios realizados son los causantes del siniestro, de la agravación o disminución del riesgo o implican algún otro tipo de consecuencias. El hecho de que se suprima la remisión a los arts. 11 y 12 LCS, nos ha de conducir, en primer lugar, a valorar si ello tiene algún tipo de significado. Es decir, si, en tal caso, estamos hablando de una especialidad de la configuración de la agravación del riesgo en los seguros de transporte.

Por último, cabe atender a las consecuencias negativas que puede causar una interpretación inexacta del carácter dispositivo del art. 582-33 ACM (y su equivalente art. 60 LCS). En concreto, nos referimos a la posibilidad de que se establezca una cláusula contractual contradictoria con dicho precepto o que traslade los criterios de imputación al porteador. En tal caso, el asegurado perdería el derecho a la indemnización, sin que la modificación proceda de su modo de actuar. No obstante, y sobre la base de la autonomía de la voluntad, no cabe admitir tales cláusulas, que alteran cuestiones esenciales e inherentes a los seguros de transportes -como la aquí mencionada-, pues, de lo contrario, se verían conculcados principios de orden público así como la exigencia de la buena fe contractual (arts. 1255 y 1258 CC).

#### F) La indemnización del daño

El ACM simplifica el tratamiento del cálculo de la indemnización en un único precepto (art. 582-34)<sup>112</sup>, respecto de los dos preceptos hasta ahora vigentes (arts. 61 y 62 LCS). En principio, cabe reconocer –al menos, desde una perspectiva sistemática- el sentido de tal medida, porque ambos preceptos se dedican a la misma cuestión: la determinación de los daños objeto de indemnización. No obstante, a tal reducción le acompaña, además, una serie de cambios de cierta importancia y, por ello, requieren de una mayor atención.

En primer lugar, y aunque aparentemente se trate de una cuestión formal, la referencia a “las mercancías o valores” cambia por la de “las mercancías o bienes”. En consecuencia, se pretende alcanzar una delimitación más amplia -y también más genérica- del objeto del transporte, en consonancia con lo previsto en la definición

---

<sup>111</sup> En este sentido, la alteración del medio de transporte, itinerario o plazos de viaje no se ha de valorar como un tema de responsabilidad del asegurado y, por tanto, no indemnizable, sino desde la perspectiva exclusivamente del seguro y de sus coberturas.

<sup>112</sup> Art. 582-34 ACM: “*Daños a indemnizar*. El asegurador indemnizará los daños que se produzcan en las mercancías o bienes conforme a lo dispuesto seguidamente:

- a) Se considerarán comprendidos en los gastos de salvamento para la minoración del daño los que fueren necesarios o convenientes realizar para reexpedir los objetos transportados.
- b) En caso de pérdida total del vehículo el asegurado podrá abandonarlo al asegurador, si así se hubiese pactado, siempre que se observen los plazos y los demás requisitos establecidos por la póliza”.

de este seguro, que no sólo da cobertura a las “mercancías porteadas”, sino también al “medio utilizado” y a “otros objetos asegurados”<sup>113</sup>.

En segundo lugar, respecto de los gastos de salvamento, el ACM ofrece una mayor claridad -tanto respecto de las propuestas anteriores<sup>114</sup> como respecto de la norma vigente<sup>115</sup>- al identificar como tales a los que pretendan la minoración del daño. No obstante, la ausencia de remisión al art. 17 LCS implica que pueda entenderse que quien indemniza es el porteador y no el asegurador, como, en efecto, ocurre<sup>116</sup>. Y éste se encuentra obligado con el tomador conforme al contrato de seguro y con sus límites específicos, señalados en la póliza. En este sentido, no podemos olvidar su significado como “reembolso de gastos independientes de la indemnización”, ya que el tomador o asegurado están actuando como “mandatario del asegurador”<sup>117</sup>. Así, serán de cuenta de este último los gastos, siempre que no sean inoportunos o desproporcionados a los bienes salvados, “hasta el límite fijado en el contrato” [de seguro y no de transporte]<sup>118</sup>. [...] Tal indemnización no podrá exceder de la suma asegurada” (art. 17, párr. 3º).

En la doctrina<sup>119</sup>, se ha propuesto que, *de lege ferenda*, asegurado y porteador asuman el deber de adoptar las “medidas razonables” con el fin de salvar las mercancías restantes. Posteriormente, el asegurado y el tomador -cuando no sea jurídicamente responsable del siniestro- podrán reclamar el importe de estos gastos de salvamento al asegurador. Los gastos de salvamento son indemnizables en tanto en cuanto el siniestro lo es, salvo que se haya contratado una *Garantía complementaria de reembolso de gastos*<sup>120</sup>.

---

<sup>113</sup> Lo califica de “más adecuado”, PILOÑETA ALONSO, L. M.: “Seguro de transportes”, cit., p. 775. El cambio ya se indicaba en la Propuesta de Bases de 2008.

<sup>114</sup> En cambio, el BALCS (2011) no se remite a su equivalente en seguros, sino al de la normativa de transporte donde se ubicaba el seguro de transporte. En concreto, se indicaba que: “1º. Se considerarán comprendidos en los gastos de salvamento del apartado 2 del artículo 58 los que fueren necesario o conveniente realizar para reexpedir los objetos transportados”). Con ello, vuelve a ponerse de manifiesto uno de los problemas que hemos resaltado por el cambio de ubicación de los seguros de transporte, en este caso, el riesgo de confusión entre dos modalidades contractuales distintas.

<sup>115</sup> La norma vigente se remite al art. 17 LCS.

<sup>116</sup> Como es sabido, los gastos de salvamento están vinculados al deber de salvamento del art. 17 LCS. Como indica DUQUE DOMÍNGUEZ, J. F. -“Seguros de incendio, contra el robo, de transportes terrestres y lucro cesante (arts. 45-67)” en VERDERA Y TUELLS, E. (Dir.): *Comentarios*, I, cit., p. 824-“el asegurado está obligado a realizar todo lo que sea preciso para reexpedir las mercancías”.

<sup>117</sup> DE ANGULO RODRÍGUEZ, L.: “La reforma”, cit., p. 832. Sobre el límite a la cobertura de los gastos de salvamento, v. MARTÍN OSANTE, J. M.: “Los deberes del asegurado”, cit., p. 122.

<sup>118</sup> No cabe coincidencia, salvo casualidad, entre la cuantía indemnizatoria conforme al régimen jurídico del transporte y la del de seguros, como pone de manifiesto PILOÑETA ALONSO, L. M.: “Seguro de transportes”, cit., p. 778.

<sup>119</sup> PILOÑETA ALONSO, L. M.: “Seguro de transportes”, cit., p. 777.

<sup>120</sup> TIRADO SUÁREZ, F. J.: “Art. 61 LCS”, cit., pp. 1331 y 1335. En la Propuesta de Bases de 2008 se proponía detallar de forma expresa cuáles eran los gastos incluidos en el concepto de “reexpedición”, indicando a los gastos de descarga, almacenaje transitorio y nueva carga. Sin menoscabo de que dicho elenco cumpliera una función de lista abierta en el cual se podían incluir otros supuestos, la falta de concreción y su carácter abierto vino a suponer el abandono de la propuesta, pues no quedaría claro

En tercer lugar, cabe resaltar que las diversas propuestas de reforma de la LCS conservan la figura del abandono, procedente del seguro marítimo, en contraposición con su aparente desaparición en la LCTTM, salvo en este último que, por acuerdo de las partes, se decida su permanencia en la carta de porte. La justificación de tal diferencia de tratamiento se explica sobre la base de que en el transporte el abandono representa un mecanismo empleado por el titular de las mercancías para reclamar el cumplimiento por el porteador; en cambio, en los seguros implica una forma de liquidación de la indemnización, a veces, más sencilla<sup>121</sup>.

En cuarto lugar, el criterio de valoración de las mercancías sufre modificaciones sobre su redacción actual -art. 62 LCS- en las diversas propuestas de reforma<sup>122</sup>. Tanto la PCM como el ACM, en cambio, prefieren suprimir directamente el precepto<sup>123</sup>. En principio, ello implica que en la determinación del daño la norma de referencia es el art. 26 LCS –general para todos los seguros de daños- y, por tanto, se considerará como valor del interés asegurado en el momento inmediatamente anterior a la realización del siniestro. De este modo, deja sin resolver si el valor de referencia será el del origen del transporte o el que tenga en destino. No obstante, como ocurre en la práctica de estos seguros, son las condiciones generales y, en su caso, las particulares las que se preocupan por determinar el modo de cálculo de la indemnización.

Por último, cabe destacar que se desatiende algunas cuestiones de interés como la reclamada conexión con la póliza estimada (art. 28 LCS). Igualmente, cabe resaltar que la redacción actual se limita, únicamente, a la indemnización “en caso de pérdida total” y obvia el supuesto de pérdida parcial.

#### IV. VALORACIÓN FINAL

La reforma de los seguros marítimos es una ocasión propicia para atender algunas cuestiones específicas del seguro de transporte cuando se realiza por vía terrestre. Tanto la doctrina como las resoluciones judiciales han puesto de manifiesto la

---

cómo determinar tales gastos de salvamento, si con criterios subjetivos (la voluntad de las partes) u objetivos (conforme a cada situación concreta). En todo caso, no debemos olvidar el carácter *iuris et de iure* de que los gastos de reexpedición son gastos de salvamento (art. 60 LCS: “Se considerarán comprendidos en los gastos de salvamento”).

<sup>121</sup> En el mismo sentido, TIRADO SUÁREZ, F. J.: “Art. 61 LCS”, cit., p. 1347.

<sup>122</sup> Sobre el citado precepto y su significado, v. nuestro trabajo “Algunas consideraciones sobre el valor de las mercancías en el contrato de seguro de transporte (art. 62 LCS). El caso especial de las pólizas estimadas”, *RES*, núm. 118, 2004, págs. 193 y ss.

<sup>123</sup> Por el contrario, el BALCS de 2011, conservaba el primer párrafo del art. 62 al precepto anterior (con un tercer apartado al art. 86) y suprimía su segundo párrafo: “Salvo en pacto en contrario, la indemnización cubrirá, en caso de pérdida total, el precio que tuvieran las mercancías en el lugar y en el momento en que se *cayeran* y, además, todos los gastos realizados para entregarlos al transportista y el precio del seguro si recayera sobre el asegurado”. Si bien, a efectos de determinar la indemnización, en el ALCS de 2011 desaparece la distinción entre mercancías destinadas o no a la venta y se homogeneiza con el criterio del valor de las mercancías “en el lugar y en el momento en que se *cayeran* [*sic*]” (presumible error de redacción, *in rectius*, “cargarán”).

importancia de una mayor precisión normativa. En tal sentido, conviene resaltar, especialmente, la necesidad de aclarar cuál es el papel del porteador en el seguro del transporte, superando la confusión, cuando el mismo contrata el seguro, con la cobertura de los seguros de responsabilidad civil. Una atención específica en el sentido expresado en el texto puede ser útil y dotar de claridad a los operadores económicos, especialmente a los porteadores. Con ello, el legislador cumple aquel mandato que reclamara hace ya tiempo el art. 21.2 LOTT –a pesar de su eliminación por la Ley 9/2013, de 4 de julio. Tampoco puede descuidarse el interés que suscita el establecimiento de puntos de conexión – que no de confusión- con la legislación propia del contrato de transporte, en detrimento de un poco justificado traslado a su sede legal. Tal medida permitiría, de un modo más oportuno, resolver los conflictos de aplicación normativa que genera una misma operación económica, el transporte.

En cuanto a las perspectivas de futuro de este proceso de reforma, abandonada la iniciativa de un nueva ley del contrato de seguro, entendemos, que la solución final de la reforma se encamina hacia una reforma parcial del texto vigente –bien incorporada al futuro Código mercantil, bien manteniendo su independencia legislativa actual-, aunque la atención prestada al régimen de los seguros de transporte será, lamentablemente, escasa.