

BASE DE DATOS DE Norma DEF.-**TRIBUNAL SUPREMO**

Sentencia 604/2021, de 14 de septiembre de 2021

Sala de lo Civil

Rec. n.º 5035/2018

SUMARIO:

Transporte marítimo bajo conocimiento de embarque anterior a la Ley de Navegación Marítima. Daños en la mercancía por defectos de trincaje. Prescripción de la acción de la aseguradora del cargador frente a la empresa que realizó el trincaje. La labor de trincaje o sujeción de la carga es una modalidad de contrato de obra, y la obligación de la empresa de trincaje es de resultado y no simplemente de medios. En el caso, la relación entre la cargadora (en cuya posición contractual se subroga la aseguradora demandante) y la empresa de trincaje es la propia de un contrato marítimo, que incluye diversas fases, entre ellas la estiba y el trincaje de la mercancía, por lo que la responsabilidad a tener en cuenta es la que correspondería al transitario, como encargado de todas las operaciones de transporte. La cargadora no contrató directamente con la empresa subcontratada, sino que lo que celebró fue un contrato con un transitario que se hizo cargo de todas las labores propias o logística del transporte marítimo, desde la recepción de la mercancía hasta su entrega, incluida la sujeción de la mercancía en los contenedores, como labor previa y accesoria de la carga en el buque. En consecuencia, las acciones de la cargadora (y de la aseguradora por subrogación) por los daños en la carga son las propias de un contrato de transporte marítimo y no aisladamente las de un contrato de trincaje. Contrato de transporte marítimo que entraña una unidad negocial de todas las figuras necesarias para culminar la finalidad del transporte de la mercancía, y en el que el transitario, como intermediario, realiza todas las gestiones heterogéneas precisas para su buen fin. De ahí, que el plazo de ejercicio de la acción sea el propio del transporte marítimo, el mismo que hubiera correspondido frente al transitario, al que la demandante elude demandar, consciente de este plazo, e intenta sortear mediante la acción contra la empresa de trincaje. Dicho lo anterior y teniendo en cuenta que el transporte se realizó bajo el régimen de conocimiento de embarque, las normas sobre prescripción aplicables son las previstas en el art. 3.6 del Convenio de Bruselas de 1924 y en el art. 22 de la Ley de Transporte Marítimo de 22 de diciembre de 1949. El plazo opera respecto de las operaciones que, en conjunto, conforman el transporte marítimo y no solo en cuanto a las reclamaciones contra el porteador. Conforme a la jurisprudencia, el transitario y sus auxiliares deben entregar la mercancía en destino en el mismo estado en que fue embarcada. Es decir, es una obligación de resultado exigible en los mismos términos que al porteador. No es correcto afirmar que los mencionados preceptos solo se aplican a los daños producidos tras el embarque, puesto que el transporte marítimo abarca desde el tiempo transcurrido desde la carga de las mercancías hasta su descarga y como hemos visto la carga comprende también, como labor previa, las imprescindibles tareas de estiba y trincaje.

PRECEPTOS:

Ley 50/1980 (LCS), art. 43.

Convenio de Bruselas, de 25 de agosto de 1924 (Transporte de Mercancías bajo Conocimiento de Embarque), art. 3.6.

Ley de 22 de Diciembre de 1949(Transporte Marítimo de Mercancías en Régimen de Conocimiento de Embarque), art. 22.

Código civil, arts. 1.588 a 1.600 y 1.964.

PONENTE:

Don Pedro Jose Vela Torres.

Magistrados:

Don IGNACIO SANCHO GARGALLO

Don RAFAEL SARAZA JIMENA

Don PEDRO JOSE VELA TORRES

Don JUAN MARIA DIAZ FRAILE

TRIBUNAL SUPREMO

Sala de lo Civil

Sentencia núm. 604/2021

Fecha de sentencia: 14/09/2021

Tipo de procedimiento: CASACIÓN

Número del procedimiento: 5035/2018

Fallo/Acuerdo:

Fecha de Votación y Fallo: 09/09/2021

Ponente: Excmo. Sr. D. Pedro José Vela Torres

Procedencia: AUD.PROVINCIAL DE VIZCAYA SECCION N. 5

Letrada de la Administración de Justicia: Ilma. Sra. Dña. María Angeles Bartolomé Pardo

Transcrito por: MAJ

Nota:

CASACIÓN núm.: 5035/2018

Ponente: Excmo. Sr. D. Pedro José Vela Torres

Letrada de la Administración de Justicia: Ilma. Sra. Dña. María Angeles Bartolomé Pardo

TRIBUNAL SUPREMO

Sala de lo Civil

Sentencia núm. 604/2021

Excmos. Sres.

D. Ignacio Sancho Gargallo

D. Rafael Sarazá Jimena

D. Pedro José Vela Torres

D. Juan María Díaz Fraile

En Madrid, a 14 de septiembre de 2021.

Esta sala ha visto el recurso de casación interpuesto por Axa Seguros Generales S.A., representada por el procurador D. Miguel Ángel Baena Jiménez, bajo la dirección letrada de D. Isidro Galobart Regás, contra la sentencia núm. 266/2018, de 11 de mayo, dictada por la Sección 5.ª de la Audiencia Provincial de Vizcaya, en el recurso de apelación núm. 39/2018, dimanante de las actuaciones de juicio ordinario núm. 84/2017 del Juzgado de Primera Instancia n.º 4 de Baracaldo. Ha sido parte recurrida Hijos de Cabanellas S.L., representada por el procurador D. Felipe Juanas Blanco y bajo la dirección letrada de D.ª Begoña Atxa Azurmendi.

Ha sido ponente el Excmo. Sr. D. Pedro José Vela Torres.

ANTECEDENTES DE HECHO

Primero.

Tramitación en primera instancia

1.- La procuradora D.^a Leyre Cañas Luzarraga, en nombre y representación de Axa Seguros Generales S.A., interpuso demanda de juicio ordinario contra Hijos de Cabanellas S.L. en la que solicitaba se dictara sentencia:

"condenando al demandado al pago a favor del actor AXA SEGUROS GENERALES SA, el importe de 662.703,77 Euros, más los intereses y costas legales que procedan"

2.- La demanda fue presentada el 13 de enero de 2017 y repartida al Juzgado de Primera Instancia n.º 4 de Baracaldo se registró con el núm. 84/2017. Una vez admitida a trámite, se emplazó a la parte demandada.

3.- La procuradora D.^a Idoia Malpartida Larrinaga, en representación de Hijos de Cabanellas S.L., contestó a la demanda mediante escrito en el que solicitaba:

"[...] se sirva dictar sentencia por la que, desestimando íntegramente la demanda:

1. Absuelva a mi representada de todos los pedimentos, haciendo expresa imposición de las costas a la actora.

2. Subsidiariamente, proceda a fijar la cuantía de los daños, conforme al límite o porcentaje que se determine, de acuerdo a las responsabilidades concurrentes (SELZI S.L.)".

4.- Tras seguirse los trámites correspondientes, la magistrada-juez del Juzgado de Primera Instancia n.º 4 de Baracaldo dictó sentencia n.º 259/2017, de 13 de noviembre, con la siguiente parte dispositiva:

"Se desestima la demanda interpuesta por D.^a Leyre Cañas, Procuradora de los Tribunales y de Axa Seguros Generales S.A. contra Hijos de Cabanellas S.L., con condena en costas a la parte actora".

Segundo.

Tramitación en segunda instancia

1.- La sentencia de primera instancia fue recurrida en apelación por la representación de Axa Seguros Generales S.A.

2.- La resolución de este recurso correspondió a la sección 5.^a de la Audiencia Provincial de Vizcaya, que lo tramitó con el número de rollo 39/2018 y tras seguir los correspondientes trámites, dictó sentencia en fecha 11 de mayo de 2018, cuya parte dispositiva establece:

"Que desestimando el recurso de apelación interpuesto por la representación de AXA SEGUROS GENERALES, S.A., contra la sentencia dictada el día 13 de enero de 2017, por la Ilma. Sra. Magistrada del Juzgado de Primera Instancia Número Cuatro de Baracaldo, en el Juicio Ordinario nº 84 de 2017 del que dimana el presente rollo, debemos confirmar y confirmamos dicha resolución, todo ello con expresa imposición al apelante de las costas devengadas en esta segunda instancia".

Tercero.

Interposición y tramitación del recurso de casación

1.- La procuradora D.^a Leyre Cañas Luzarraga, en representación de Axa Seguros Generales, interpuso recurso de casación.

Los motivos del recurso de casación fueron:

"Primero.- Infracción de la normativa jurídica y jurisprudencia consolidada del Tribunal Supremo que regula la figura del contrato de estiva y/o trincaje de la mercancía como un contrato de obra, vulnerando la sentencia el artículo 1.588 del Código Civil.

"Segundo.- Infracción de la normativa jurídica y jurisprudencia que establece que la normativa contenida en el Convenio Internacional para la Unificación de ciertas reglas en materia de conocimiento de embarque firmado en Bruselas del 25 de agosto de 1924, Reglas de la Haya, modificado posteriormente por los Protocolos de 23 de febrero de 1968 y 21 de diciembre de 1979, Reglas de La Haya-Visby, vulnerando la sentencia el artículo 3 de dicha normativa (Reglas de la Haya- Visby)".

2.- Las actuaciones fueron remitidas por la Audiencia Provincial a esta Sala, y las partes fueron emplazadas para comparecer ante ella. Una vez recibidas las actuaciones en la Sala y personadas las partes por medio de los procuradores mencionados en el encabezamiento, se dictó auto de fecha 3 de febrero de 2021, cuya parte dispositiva es como sigue:

"Admitir el recurso de casación interpuesto por la representación procesal de AXA Seguros Generales, S.A. contra la sentencia dictada con fecha 11 de mayo de 2018 por la Audiencia Provincial de Vizcaya, Sección Quinta, en el recurso de apelación n.º 39/2018, dimanante del juicio ordinario n.º 84/2017 del Juzgado de Primera Instancia n.º 4 de Baracaldo".

3.- Se dio traslado a la parte recurrida para que formalizara su oposición, lo que hizo mediante la presentación del correspondiente escrito.

4.- Al no solicitarse por las partes la celebración de vista pública se señaló para votación y fallo el 9 de septiembre de 2021, en que tuvo lugar.

FUNDAMENTOS DE DERECHO

Primero.

Resumen de antecedentes

1.- En febrero de 2007, Construcciones y Auxiliar de Ferrocarriles S.A. (CAF S.A.) contrató como transitaria a la empresa ABX Logistics España S.A., para el transporte desde Beasain (Guipúzcoa) hasta la India, de 1260 juegos de ejes de ruedas de vagones de ferrocarril.

ABX se comprometió a la logística de la mercancía desde su salida de fábrica hasta su destino.

2.- La transitaria subcontrató la estiba de la mercancía a transportar con la empresa Selzi S.L. y el trincaje o sujeción de los ejes de ruedas de ferrocarril con la empresa Hijos de Cabanellas S.A.

Los trabajos de estiba y de trincaje en los correspondientes contenedores fueron realizados en los almacenes de Selzi S.L., en Zierbena (Vizcaya), en el mismo mes de febrero de 2007.

3.- En un primer envío, la mercancía fue embarcada en Bilbao, en régimen de conocimiento de embarque, rumbo al puerto de Rotterdam, donde a su llegada se apreció que había sufrido daños durante su transporte marítimo. En el informe de averías se constató que los ejes transportados estaban mal trincados en el interior de los contenedores, lo que durante la navegación posibilitaba su movimiento y fricción de los cabos con los extremos de los ejes, con la consecuente rotura de sus fibras.

4.- Después del primer embarque, Hijos de Cabanellas realizó un segundo trincaje de 180 ejes de ruedas, correspondientes al mismo contrato, que fueron embarcados en Bilbao, bajo conocimiento de embarque, rumbo al puerto de Le Havre, donde a su llegada se volvieron a apreciar daños en las mercancías y se determinó pericialmente que existían defectos de trincaje en el interior de los contenedores, que fueron los causantes de los daños.

5.- Los daños constatados en Rotterdam y Le Havre ocasionaron que la mercancía tuviera que ser devuelta a Bilbao, para su posible salvamento, con los consiguientes gastos de retorno.

6.- CAF tenía concertado un seguro de transportes con Axa Seguros Generales S.A. (Axa), en virtud del cual la aseguradora le indemnizó en la cuantía de 662.703,73 €, importe total de los daños y gastos ocasionados en ambos transportes.

7.- Tras el indicado pago, el 13 de enero de 2017 Axa formuló una demanda contra Hijos de Cabanellas S.A., en ejercicio de la acción subrogatoria del art. 43 de la Ley de Contrato de Seguro (LCS), en la que reclamó el pago de 662.703,73 €, con sus intereses.

8.- Previa oposición de la parte demandada, la sentencia de primera instancia desestimó la demanda, por considerar prescrita la acción.

9.- Recurrida dicha sentencia por la aseguradora demandante, la Audiencia Provincial desestimó el recurso de apelación. En lo que ahora interesa, consideró que el plazo para el ejercicio de la acción por la cargadora contra la transitaria demandada era el de un año desde la entrega, establecido en los arts. 3, apartado 6, del Convenio de 25 de agosto de 1924, y 22 de la Ley de transporte marítimo de 22 de diciembre de 1949.

10.- Axa ha interpuesto un recurso de casación.

Segundo.

Primer motivo de casación. El trincaje de la mercancía como una de las labores accesorias del contrato complejo de transporte marítimo

Planteamiento:

1.- El primer motivo del recurso de casación denuncia la infracción del art. 1588 CC, en relación con la jurisprudencia del Tribunal Supremo que configura el contrato de estiba y/o trincaje de la mercancía como un contrato de obra.

2.- En el desarrollo del motivo se aduce, resumidamente, que la operación de trincaje o sujeción de la carga es una modalidad atípica de contrato de obra, al que, de acuerdo con la jurisprudencia, se le aplican los arts. 1588 a 1600 CC. Por lo que también le resulta aplicable el plazo de prescripción del art. 1964 CC.

Decisión de la Sala:

1.- No se discute que la labor de trincaje o sujeción de la carga es una modalidad de contrato de obra, por lo que, como a tal contrato individualmente considerado, le resultan aplicables las previsiones de los arts. 1588 a 1600 CC y así lo viene reconociendo la jurisprudencia de esta sala desde la sentencia de 31 de enero de 1983. Así como que la obligación de la empresa de trincaje es de resultado y no simplemente de medios (sentencia 284/1991, de 18 de abril):

"bien sea contrato de arrendamiento de servicios o de obra más técnicamente el segundo a tenor del art. 1.588 del mismo Código Civil , puesto que la finalidad causal del negocio es el resultado final de la carga y estiba de la mercancía, ello no obsta a que si en el cumplimiento del mismo se produce un daño, directa o indirectamente pero con causa inicial en un defectuoso cumplimiento de la obligación contraída por el ejecutante de la obra y que refleja patentemente ese nexo causal, incluido el de la culpa in eligendo o in vigilando, como se proclama en la sentencia recurrida, deba pechar con la responsabilidad inherente a la falta de ejecución y cumplimiento correcto del negocio jurídico, según los arts. 1.103 y 1.258 del Código Civil , pues teniendo como tenía la aquí recurrente el compromiso de la carga y estiba del contenedor y la mercancía y por fallo mecánico o humano se produce una avería en el contenedor al ser manipulado, el riesgo inmanente que lleva aparejada la industria de su dedicación le obliga a reparar esa avería y a las consecuencias de la misma".

2.- Sin embargo, esa consideración resultaría trascendente si nos encontráramos ante una reclamación entre las partes del contrato de trincaje, ABX e Hijos de Cabanellas (incumplimiento por mala ejecución, impago de los trabajos, etc.). Pero la relación entre la cargadora CAF (en cuya posición contractual se subroga la aseguradora demandante) y la empresa de trincaje es la propia de un contrato marítimo, que incluye diversas fases, entre ellas la estiba y el trincaje de la mercancía, por lo que la responsabilidad a tener en cuenta es la que correspondería al transitario, como encargado de todas las operaciones de transporte. CAF no contrató directamente con Hijos de Cabanellas, sino que lo que celebró fue un contrato con un transitario que se hizo cargo de todas las labores propias o logística del transporte marítimo, desde la recepción de la mercancía hasta su entrega, incluida la sujeción de la mercancía en los contenedores, como labor previa y accesoria de la carga en el buque.

3.- En consecuencia, las acciones de CAF (y de Axa por subrogación) por los daños en la carga son las propias de un contrato de transporte marítimo y no aisladamente las de un contrato de trincaje (arrendamiento de obra). Contrato de transporte marítimo que entraña una unidad comercial de todas las figuras necesarias para culminar la finalidad del transporte de la mercancía (sentencia 289/2006, de 27 de marzo), y en el que el transitario, como intermediario, realiza todas las gestiones heterogéneas -administrativas, fiscales, aduaneras, logísticas, etc.- precisas para su buen fin (sentencias 357/1988, de 30 de abril; y 541/2013, de 13 de septiembre).

De ahí, que el plazo de ejercicio de la acción sea el propio del transporte marítimo, el mismo que hubiera correspondido frente al transitario (al que la demandante elude demandar, consciente de este plazo, e intenta sortear mediante la acción contra la empresa de trincaje).

Como indicó la sentencia 348/2011, de 26 de mayo:

"La prestación consistente en acondicionar y sujetar debidamente los voluminosos y pesados objetos dentro de cada contenedor, pese a no haber sido ejecutada por el porteador efectivo, sino, en tierra, antes de cargar las mercancías a bordo del buque y por un tercero subcontratado por la recurrente, no fue independiente, sino accesoria de la del transporte.

"De ahí que, al ser uno mismo el sujeto contractualmente obligado - la transitaria -, la responsabilidad nacida de una deficiente realización de aquella haya de ser la establecida para el incumplimiento de las obligaciones principales asumidas: la del transportista marítimo - sometida a un particular régimen de caducidad -".

4.- Este es, cabalmente, el mismo caso que trató la citada sentencia 348/2011, de 26 de mayo, ya que al describir el supuesto de hecho indicó:

"La organizadora del transporte quedó obligada por el contrato, entre otras prestaciones, a manipular los troqueles para introducirlos en los contenedores y sujetarlos debidamente, en evitación de daños durante el trayecto. Dicha prestación la ejecutó un tercero, por cuenta de la obligada".

Por lo que la aplicación de dicha sentencia por la Audiencia Provincial era plenamente pertinente, en cuanto que había descartado la aplicación del art. 1964 CC y afirmado la de los arts. 3.6 del Convenio de 1924 y 22 de la Ley de 22 de diciembre de 1949.

5.- Como consecuencia de lo expuesto, el primer motivo de casación debe ser desestimado.

Tercero.

Segundo motivo de casación. El régimen de caducidad en el contrato de transporte marítimo bajo conocimiento de embarque

Planteamiento:

1.- El segundo motivo de casación denuncia la infracción del art. 3.6 del Convenio internacional para la unificación de ciertas reglas en materia de conocimiento de embarque, firmado en Bruselas el 25 de agosto de 1924, modificado por los Protocolos de 23 de febrero de 1968 y 21 de diciembre de 1979 (Reglas de La Haya-Visby).

2.- En el desarrollo del motivo, la parte recurrente considera, resumidamente, que la normativa contenida en las Reglas de La Haya-Visby solamente es aplicable al porteador marítimo, como se desprenden de sus arts. 1 y 3. Además, tales reglas solo regulan la responsabilidad del porteador desde el embarque de la mercancía en el buque, por lo que están excluidas las actividades anteriores al embarque, como el trincaje.

Decisión de la Sala:

1.- Una vez que hemos afirmado que el plazo de ejercicio de la acción era el propio del transporte marítimo, en el que el transitario asume las funciones del porteador y las tareas de trincaje son accesorias de ese transporte, y teniendo en cuenta que el mismo se realizó bajo el régimen de conocimiento de embarque, las normas sobre prescripción (rectius, caducidad) aplicables son las previstas en el art. 3.6 del Convenio de Bruselas de 1924 y en el art. 22 de la Ley de Transporte Marítimo de 22 de diciembre de 1949 (sentencia 348/2011, de 26 de mayo).

Asimismo, debemos reiterar que el plazo opera respecto de las operaciones que, en conjunto, conforman el transporte marítimo y no solo en cuanto a las reclamaciones contra el porteador. Conforme a la jurisprudencia antes citada, el transitario (y sus auxiliares) debe entregar la mercancía en destino en el mismo estado en que fue embarcada. Es decir, es una obligación de resultado exigible en los mismos términos que al porteador.

2.- No es correcto afirmar que los mencionados preceptos solo se aplican a los daños producidos tras el embarque, puesto que el transporte marítimo abarca desde "el tiempo transcurrido desde la carga de las mercancías hasta su descarga" (sentencia 437/2016, de 29 de junio) y como hemos visto la carga comprende también, como labor previa, las imprescindibles tareas de estiba y trincaje.

La industrialización, tecnologización y complejidad del transporte marítimo de mercancías, sobre todo mediante el uso de contenedores, motiva que en la actualidad no pueda considerarse como un mero traslado de mercaderías de un puerto a otro, sino que debe ser considerado como un conjunto de operaciones orientadas a la realización del transporte en las máximas condiciones de seguridad, desde el domicilio del remitente hasta el del destinatario. Conjunto operativo que engloba la preparación del envío, su organización, la coordinación de los distintos intervinientes, la puesta a disposición de los vehículos utilizados, el transbordo de las mercancías y su carga y descarga del buque.

3.- Además, aunque el origen de los daños estuviera en un defectuoso trincaje de la mercancía en los contenedores antes de su carga en los dos buques utilizados con destino a Rotterdam y Le Havre, respectivamente (causa mediata), los daños se produjeron durante el transporte marítimo, en las travesías, al moverse los ejes dentro de los contenedores y chocar entre ellos (causa inmediata).

4.- Como consecuencia de lo cual, este segundo motivo de casación también debe ser desestimado.

Cuarto.

Costas y depósitos

1.- La desestimación del recurso de casación conlleva que deban imponerse sus costas a la parte recurrente, según establece el art. 398.1 LEC.

2.- A su vez, dicha desestimación comporta la pérdida del depósito constituido para su interposición, de conformidad con la disposición adicional 15ª, apartado 9, LOPJ.

FALLO

Por todo lo expuesto, en nombre del Rey y por la autoridad que le confiere la Constitución, esta sala ha decidido:

1.º- Desestimar el recurso de casación interpuesto por Axa Seguros Generales S.A. contra la sentencia núm. 266/2018, de 11 de mayo, dictada por la Sección 5ª de la Audiencia Provincial de Bizkaia, en el recurso de apelación núm. 39/2018.

2.º- Imponer a la recurrente las costas causadas por el recurso de casación y ordenar la pérdida del depósito constituido para su formulación.

Líbrese al mencionado tribunal la certificación correspondiente, con devolución de los autos y del rollo de Sala.

Notifíquese esta resolución a las partes e insértese en la colección legislativa.

Así se acuerda y firma.

El contenido de la presente resolución respeta fielmente el suministrado de forma oficial por el Centro de Documentación Judicial (CENDOJ). La Editorial CEF, respetando lo anterior, introduce sus propios marcadores, traza vínculos a otros documentos y hace agregaciones análogas percibiéndose con claridad que estos elementos no forman parte de la información original remitida por el CENDOJ.