

# Seguro de transporte terrestre de mercancías y seguro de responsabilidad civil del porteador

(a propósito de la Sentencia del Tribunal Supremo 1064/2025, de 2 de julio)

Al hilo de la Sentencia del Tribunal Supremo 1064/2025, de 2 de julio, se tratan un conjunto de cuestiones relativas al seguro de responsabilidad civil del porteador y al seguro de transporte terrestre de mercancías de las que, desde hace tiempo, se han venido ocupando la doctrina y los tribunales.

---

## ALBERTO DÍAZ MORENO

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

### 1. Antecedentes

§1. Una sociedad limitada (transportista, porteadora) se comprometió con el cargador a realizar un transporte de mercancía congelada desde España hasta Francia. La carga fue rechazada en su destino porque llegó con una temperatura inadecuada, lo que la convirtió en inútil a efectos comerciales.

§2. Para indemnizarlo por los daños sufridos por la mercancía, el asegurador

de la carga abonó al cargador la cantidad de 42541,17 euros y, posteriormente, subrogándose en la posición de éste, demandó a la compañía transportista responsable. Ésta, por su parte, formuló una demanda (en el 2013) contra una segunda compañía aseguradora (reclamando la cantidad antes indicada), basándose para ello en el denominado *contrato de seguro de responsabilidad para el transporte terrestre por carretera* que habían suscrito el porteador y la aseguradora demandada.

§3. La póliza mencionada describía el objeto del seguro en los siguientes términos:

1. El objeto del contrato de seguro es la responsabilidad del tomador del seguro derivada de contratos de transporte onerosos:
  - 1.1. bien realizados mediante vehículos de la propia empresa (expresamente relacionados en el listado anexo) o realizados por vehículos que sustituyan a los listados, siempre que dicha sustitución sea acreditable;
  - 1.2. bien realizados por transportistas externos subcontratados, previa solicitud expresa de cobertura. En este caso, el asegurador tendrá derecho de recobro con posterioridad, según el apartado II de este condicionado.

Además, al referirse al interés asegurado, la póliza hacía mención expresa del aseguramiento de las responsabilidades contractuales del tomador del seguro conforme a las previsiones del Convenio relativo al Contrato de Transporte Internacional de Mercancías por Carretera (Convenio CMR) y de la legislación nacional sobre transporte terrestre de mercancías.

§4. El segundo procedimiento de los mencionados se mantuvo suspendido por prejudicialidad civil mientras se sustanciaba el primero (en el cual la porteadora era demandada, y que acabó en con-

dena en el 2015). Finalmente (ya en el 2016), el juzgado de primera instancia dictó sentencia por la que estimó íntegramente la demanda de la transportista y condenó a la aseguradora demandada a pagar 41451,17 euros más sus intereses (a efectos de cuyo cálculo se tuvo en cuenta el periodo de suspensión del procedimiento por prejudicialidad).

§5. La Audiencia Provincial de Córdoba (Sección Primera) desestimó el recurso de apelación interpuesto por la aseguradora demandada y confirmó la sentencia de primera instancia en su Sentencia 691/2020, de 30 de junio (ECLI:ES:APCO:2020:696).

§6. La aseguradora formalizó un recurso de casación articulado en dos motivos. En el primero de ellos, se adujo que la Audiencia había atribuido (erróneamente) al contrato de seguro concertado por las partes la naturaleza de un seguro de transporte terrestre cuando, en realidad, se trataba de un seguro de responsabilidad civil del tomador. En el segundo motivo se argumentó que los intereses del artículo 20 de la Ley de Contrato de Seguro (LCS) no habrían empezado a devengarse sino cuando la actora adquirió la condición de perjudicada, lo que únicamente sucedió al ser condenada en el primer proceso (2015).

§7. El recurso de casación fue desestimado por la Sentencia del Tribunal Supremo 1064/2025, de 2 de julio (ECLI:ES:TS:2025:3124), cuyo contenido nos dará la oportunidad de exponer ciertas consideraciones sobre el seguro del transporte terrestre y sobre el de responsabilidad civil del transportista.

## 2. El contexto en el que se encuadraba el litigio

§ 8. Para comprender adecuadamente las cuestiones que se suscitaron en la sentencia comentada, puede resultar conveniente formular algunas observaciones que sitúen la controversia en su contexto apropiado.

§ 9. En un supuesto típico, ante la pérdida o avería de la carga, el asegurado (pensemos típicamente en el cargador, pero puede serlo el destinatario cuando asuma la posición de acreedor de la prestación de transporte —*vide* art. 35 de la Ley del Contrato de Transporte Terrestre de Mercancías o LCTTM—), sea o no el tomador del seguro, reclamará la correspondiente indemnización al asegurador de la mercancía (indemnización que se calculará de conformidad con la disciplina legal y convencional del contrato de seguro suscrito). Como consecuencia del pago de la indemnización, la compañía aseguradora se subrogará en la posición del asegurado, esto es, en los derechos y acciones que le correspondan frente al responsable del siniestro (art. 43 LCS). Por tanto, el asegurador de la carga podrá reclamar del porteador responsable sólo si el asegurado que percibió la indemnización estuviera él mismo legitimado para ejercer tal acción con base en el contrato de transporte (cosa que no siempre sucederá; por ejemplo, el asegurado podría ser el propietario de la mercancía, pero no parte del contrato de transporte, o podría ser un cargador que, debido a las circunstancias, careciera de legitimación frente al transportista —recuérdese lo establecido en el artículo 35 de la Ley del Contrato de Transporte

Terrestre de Mercancías—). De esta forma, si el transportista es responsable civilmente de los daños producidos de acuerdo con el régimen legal aplicable al contrato de transporte (*vide* arts. 46 y ss. LCTTM) y, supuesta la legitimación del asegurado en cuya posición se haya subrogado la compañía aseguradora, ésta podrá reclamar al porteador las cantidades que correspondan de conformidad con el régimen (legal y convencional) del contrato de transporte (y, por consiguiente, sólo cuando se den los presupuestos para que el porteador pueda ser tenido por responsable civil de acuerdo con la disciplina —nacional o internacional— aplicable). Siempre, naturalmente, con el máximo de la cantidad abonada al asegurado y dentro de los límites indemnizatorios recogidos en el mencionado régimen de la responsabilidad del transportista. Y todo ello, aun cuando el transportista fuera el tomador del seguro de transportes por cuenta ajena (justamente, por cuenta del asegurado en cuya posición se subroga la aseguradora). Más aún: si el porteador tuviera contratado un seguro que cubriese su responsabilidad civil, la aseguradora de la carga, en su condición de subrogada, estaría legitimada para dirigirse directamente contra la aseguradora de la responsabilidad civil del transportista (art. 76 LCS). Y, en caso de haber existido subtransportes, si esta última aseguradora llegara a abonar la correspondiente indemnización al perjudicado, podría a su vez subrogarse en la posición del porteador contractual para dirigirse frente al porteador efectivo —causante inmediato del daño— reclamando la cantidad correspondiente (*cfr.* STS 105/2008, de 12 de febrero [ECLI:ES:TS:2008:2544]; *vide*, no obstante, y por ejemplo, la Sentencia de la

Audiencia Provincial de Navarra, Sección Tercera, 607/2016, de 21 de diciembre [ES: APNA:2016:1088]).

§10. En el caso resuelto por la sentencia comentada, la aseguradora de la mercancía, después de abonar al cargador (que era también el tomador del seguro de transportes) la indemnización por los daños sufridos por la carga durante el desplazamiento, reclamó judicialmente al porteador la cantidad previamente abonada al asegurado (su legitimación para ejercer esta acción derivaba en este caso de la subrogación en la posición del cargador en un transporte en que la mercancía había sido rechazada por el destinatario al haber llegado averiada). El transportista fue condenado a pagar y, como tomador y asegurado, demandó a la compañía aseguradora con la que había contratado la cobertura de su responsabilidad civil para obtener la suma en la que se había cifrado su responsabilidad. Este segundo litigio —que estuvo suspendido por prejudicialidad en tanto no se resolvía el primero— es el que terminó con la Sentencia del Tribunal Supremo 1064/2025, de 2 de julio, que ahora nos ocupa.

§11. Debe advertirse que ni en esta resolución ni en la sentencia de segunda instancia se explican las razones por las que, en su momento, la aseguradora de la carga decidió no ejercer la acción directa del artículo 73 de la Ley de Contrato de Seguro y optó por demandar únicamente al transportista responsable. Pero, fuera como fuese, lo cierto es que fue el propio porteador asegurado (y responsable del deterioro de las mercancías) quien reclamó la correspondiente indemnización a la compañía con la que había con-

certado el aseguramiento de su eventual responsabilidad civil. A este respecto, el Tribunal Supremo explicó que en un «contrato de seguro de responsabilidad civil, la diferencia fundamental entre el tomador y/o asegurado del contrato y el tercero perjudicado es que cuando se produce el siniestro el asegurado puede ejercitar la acción contractual contra la compañía de seguros que surge de la propia suscripción de la póliza; mientras que el tercero perjudicado, en tanto que no es parte en el contrato de seguro, puede ejercitar la acción directa [*ex lege*] que le confiere el artículo 76 de la Ley de Contrato de Seguro».

§12. Pues bien, aunque —como veremos más adelante (*infra*, § 24)— el Tribunal Supremo no tuvo excesivas dudas al calificar el contrato celebrado entre el porteador (actor) y la aseguradora (demandada) como un seguro de responsabilidad civil, lo cierto es que se planteó el problema de la naturaleza del contrato, lo que llevó a examinar sucintamente la diferencia esencial existente entre el seguro de responsabilidad civil del porteador y el seguro de daños a la mercancía. La relación entre ambas figuras y su «convivencia» en el ámbito de los transportes terrestres es un asunto con muy variados aspectos, sobre los que se ha discutido frecuentemente en la doctrina y en los tribunales. A esta cuestión dedicaremos las breves líneas que siguen.

### 3. Naturaleza del contrato de seguro suscrito por las partes

3.1. *Contrato de seguro de transporte y contrato de seguro de responsabilidad civil del porteador. Conceptos*

§13. El desarrollo del transporte como actividad económica se encuentra históricamente vinculado con la evolución de la industria del seguro. Los intereses que se ven involucrados en las operaciones de transporte y los riesgos soportados son muy diversos, lo que da lugar a que sean varios los tipos de seguros que pueden contratarse en relación con dichas operaciones. En estas notas, y siempre con referencia a los transportes terrestres, nos centraremos en los seguros de las mercancías (estos últimos regulados como «seguros de transporte terrestre» en los artículos 53 a 56 de la Ley de Contrato de Seguro) y en los de responsabilidad civil del porteador (arts. 73 a 76 LCS).

## ***El seguro de transporte terrestre cubre los daños directos que se puedan producir en la carga «con ocasión» del transporte***

§14. El seguro de las mercancías (que también denominaremos en lo sucesivo *seguro de transporte*) se define legalmente como aquel por el que «el asegurador se obliga dentro de los límites establecidos por la ley y en el contrato, a indemnizar los daños materiales que puedan sufrir con ocasión o consecuencia del transporte las mercancías porteadas».

§15. Esta modalidad de seguro cubre los daños *directos* que se puedan

producir en las mercancías transportadas por cualquier riesgo (es decir, los generados «con ocasión» del transporte, salvo los exceptuados en la póliza: rige así el tradicional principio de «universalidad de riesgos» —cuyos alcance y vigencia no están hoy fuera de discusión, hasta el punto de que a veces se prefiere hablar de un principio de «pluralidad de riesgos»: *cfr.* STS 548/2020, de 22 de octubre [ECLI:ES:TS:2020:3415]—). Obsérvese que, como regla, no quedan cubiertos, por tanto, otros daños —como los causados por la demora en la entrega— o, en general, los daños «indirectos» (los derivados de la avería o pérdida de la mercancía, pero que no son sufridos por ésta de forma inmediata: daños conse-

cuentes, lucro cesante...). También conviene observar que el seguro de las mercancías transportadas es, por definición, un seguro de «grandes riesgos» (art. 11a de la Ley 20/2015, de 14 de julio). Así

pues, no le será aplicable el artículo 2 de la Ley de Contrato de Seguro (art. 44.2 LCS), que atribuye carácter imperativo a las normas de dicha ley, por lo que el régimen legal del contrato de seguro de transporte debe considerarse básicamente dispositivo (sin perjuicio —cabe entender— de la aplicación de la normativa específica protectora de consumidores y usuarios cuando el tomador pueda incluirse en una de estas categorías).

§16. El asegurado es quien tiene interés directo en que las mercancías no sufran daños por los riesgos cubiertos (no necesariamente su propietario), esto es, quien sufrirá un perjuicio económico si las mercancías se averían o se pierden «con ocasión» de la operación de transporte. Frecuentemente el asegurado será el cargador o el vendedor de la mercancía (aunque puede serlo también, por ejemplo, el destinatario). El tomador puede coincidir con el asegurado, pero es también perfectamente posible que sea una persona distinta si el seguro se contrata por cuenta ajena. De hecho, no es infrecuente en el mundo del transporte que el porteador suscriba como tomador una póliza de seguro de transportes por cuenta ajena (del cargador) o por cuenta «de quien corresponda», quedando entonces el asegurado (y potencial receptor de la indemnización) por definir.

§17. El seguro de responsabilidad civil del porteador cubre, como cualquier otro seguro de ese tipo, «el riesgo del nacimiento a cargo del asegurado de la obligación de indemnizar a un tercero los daños y perjuicios causados por un hecho previsto en el contrato de cuyas consecuencias sea civilmente responsable el asegurado» (art. 73 LCS).

§18. Esta clase de seguro es contratada por el transportista para quedar cubierto frente al riesgo de que se genere el daño que supone para su patrimonio el nacimiento de la obligación de reparar los daños causados

por el incumplimiento o cumplimiento defectuoso de las obligaciones que le incumben precisamente en su condición de porteador. Estrictamente no queda cubierto, por tanto, el riesgo de que las cosas transportadas sufran averías o se pierdan (de hecho, el daño en las mercancías supone automáticamente una lesión para el asegurado en el seguro de transporte, pero no para el asegurado en el seguro de responsabilidad civil, ya que en este caso la lesión no se verifica si no surge dicha responsabilidad). El asegurado, por tanto, será el porteador. Y el perjudicado (es decir, aquél frente a quien el transportista sea civilmente responsable) tendrá acción directa frente al asegurador en los términos del artículo 76 de la Ley de Contrato de Seguro. Es importante recordar que en este tipo de seguros el asegurador sólo está obligado a abonar la indemnización en la medida en la que el transportista resulte responsable civilmente, mientras que, en el seguro de transporte de mercancías, la prestación de la compañía aseguradora no se encuentra condicionada a la existencia de dicha responsabilidad. Finalmente, convendrá observar que el seguro de responsabilidad civil del transportista terrestre sólo será considerado un contrato de seguro de grandes riesgos cuando se cumplan ciertos criterios que evidencien que la empresa del tomador presenta una cierta dimensión (*cfr.* art. 11c Ley 20/2015).

§19. En esta línea, en la sentencia comentada, el Tribunal Supremo distinguió estos dos tipos de seguro

(*supra*, §§14-18) desde el punto de vista del interés asegurado. Por un lado —se apuntó— está el interés del dueño de las mercancías (o de quien lo tenga en su conservación) que, en el caso de que sufran daños o menoscabos durante el transporte, queda cubierto por el seguro de transporte terrestre (o seguro de daños a la mercancía) regulado en los artículos 53 a 62 de la Ley de Contrato de Seguro. Por otro lado, estaría el interés del porteador en salvaguardar su patrimonio en caso de resultar civilmente responsable frente al acreedor de la prestación de transporte por la defectuosa ejecución del contrato; este interés queda protegido por el seguro de responsabilidad civil (arts. 73 a 76 LCS).

### 3.2. *La relación y las conexiones (a veces confusas en la práctica) entre el seguro de transporte terrestre y el seguro de responsabilidad civil del porteador*

§20. A la vista de lo que se acaba de exponer, no parece que debiera ser excesivamente difícil distinguir estos dos seguros y entender su respectivo funcionamiento cuando concurren en una misma operación de transporte.

§21. Sin embargo, en ocasiones, la práctica da lugar, por diferentes razones, a situaciones en las que se puede generar cierta confusión entre ambas modalidades de contrato de seguro (que a veces «conviven» en las operaciones de transporte terrestre dando cobertura a los distintos intereses que confluyen en ellas) y

pueden producirse dificultades para entender cómo funciona cada una de dichas modalidades.

§22. Para empezar, no es infrecuente en el tráfico que transportista y asegurador suscriban una póliza única con una doble cobertura. Esto es: probablemente con ánimo de simplificar la contratación, en ocasiones las pólizas utilizadas en la práctica hacen referencia a dos intereses distintos (el que recae directamente sobre las mercancías y el que se proyecta sobre el patrimonio del porteador), lo que supone que, en rigor, se formalizan en un solo documento dos contratos de seguro distintos. En estos casos las dificultades para conocer exactamente el régimen convencional pueden ser notables, porque no es raro que los clausulados empleados adolezcan de falta de claridad y precisión. Y estas dificultades aumentan por el hecho de que el tomador de ambos seguros es el mismo (el porteador) y por la frecuente omisión en la póliza de la identificación del asegurado o de la fórmula «por cuenta de quien corresponda».

§23. En otras ocasiones la póliza suscrita pretende referirse a un único seguro, pero con notable imprecisión y falta de rigor técnico en los términos usados, lo que, en los casos más graves, complica la tarea de identificar con exactitud los riesgos cubiertos y los intereses protegidos y, por tanto, la determinación de la exacta naturaleza del seguro concertado.

§24. En nuestro caso particular, y en relación con esta cuestión, la sentencia que comentamos señaló:

Más allá de las denominaciones utilizadas en las pólizas, que a veces no son acertadas o resultan equívocas, lo relevante es que los riesgos del cargador o de los interesados en las mercancías (vendedor, comprador, etc.) se refieren a daños en las cosas, por lo que lo procedente es un seguro de transporte

## ***No cabe que el porteador que asume la obligación de mercancías ajenas suscriba un seguro de transporte por cuenta propia y se designe él mismo como asegurado***

de mercancías. Mientras que el riesgo del porteador consiste en los perjuicios que puede sufrir su patrimonio como consecuencia de haber incurrido en responsabilidad civil y tener que soportar la consiguiente reclamación, por lo que correspondería un seguro de responsabilidad civil.

Y, a la vista del contenido de la póliza (*supra*, §3), el Tribunal Supremo entendió que la Audiencia, a pesar de indicar (un tanto confusamente) que «nos encontramos ante un verdadero seguro de transporte terrestre», finalmente acertó en su calificación del negocio al manifestar que con

el seguro en cuestión el tomador pretendía «amortiguar las consecuencias adversas que para él tendría la posibilidad de ser declarado responsable de la pérdida o averías [*sic*]».

§25. A estas dificultades de carácter «documental» (*supra*, §§22-24) se añaden otras de mayor significado, especialmente la que se refiere a la circunstancia (a mi juicio claramente patológica) de que el tomador llegue a contratar el seguro de mercancías (sea o no junto con un seguro de responsabilidad civil) por cuenta propia,

esto es, figurando él mismo como asegurado. No es ésta una práctica inhabitual que, por lo demás, encuentra cierto apoyo en el peculiar y equívoco tenor del artículo 56 de la Ley de Contrato de Seguro y en la presunción recogida en el artículo 7.II de la misma ley. Recordemos, en efec-

to, que el primer precepto de los mencionados permite la contratación del seguro de transporte a «todos los que tengan interés en la conservación de las mercancías», lo que ha dado pie a entender —erróneamente en mi opinión (*infra*, §§26-28)— que no sólo es posible que el transportista contrate el seguro de las mercancías —lo que sin duda es factible—, sino incluso que lo haga por su propia cuenta, como asegurado, por tener interés en que las mercancías no sufran daños. El segundo de los preceptos citados dispone que «en caso de duda se presumirá que el tomador ha contratado por cuenta propia», lo que resulta importante dado que, en la práctica, las pólizas no siempre indican quién es el asegurado.

§ 26. Sin embargo, lo cierto es que el porteador no tiene un interés *directo* en la conservación de las mercancías (cuestión distinta es que quien lleva a cabo el desplazamiento de la carga con sus propios medios sea el propietario de las mercancías, en cuyo caso podría ser tomador y asegurado de un seguro de transporte —que cubra los daños de la mercancía durante el viaje—, pero no habrá propiamente un contrato de transporte<sup>1</sup>). Nótese que la pérdida o la avería de los efectos transportados no repercuten de manera inmediata en el porteador, que no ve lesionado su patrimonio por la mera producción de esos daños. Por ello no cabe que pueda contratar un seguro sobre las mercancías por cuenta propia (ha de advertirse, con todo, que existen resoluciones judiciales que cuestionan esta conclusión<sup>2</sup>). Otra cosa es que se reconozca que, de manera *indirecta* u oblicua, el transportista tiene cierto interés (pero no un «interés asegurable» técnicamente mediante un seguro de daños en las cosas) en que las mercancías lleguen a su destino en buen estado, sin menoscabos o deterioros. Pero esté «interés» no es, en rigor, más que el de evitar que pueda surgir para él una obligación de indemnizar que grave su patrimonio si él fuera responsable de los daños sufridos por la carga. En otros términos: el interés que realmente tiene el porteador debe cubrirse —en buena

técnica aseguradora— mediante la contratación de un seguro de responsabilidad civil.

§ 27. En este sentido, la Sentencia del Tribunal Supremo 391/2002, de 25 de abril (ECLI:ES:TS:2002:2977), explica: «La doctrina más autorizada ha puesto de relieve que la empresa porteadora, aun estando interesada en la conservación de las mercancías, no puede contratar en interés propio un verdadero seguro de transporte; no aseguraría en realidad los riesgos del mismo sino los de la responsabilidad derivada del contrato de transporte». En la misma línea, el artículo 4.2 del Convenio CMR establece, en su versión en lengua francesa, lo siguiente: «En particulier, seraient nulles toute clause par laquelle le transporteur se ferait céder le bénéfice de l'assurance de la marchandise ou toute autre clause analogue, ainsi que toute clause déplaçant le fardeau de la preuve».

§ 28. Resulta, por tanto, que el seguro de la mercancía contratado por el porteador por cuenta propia no es admisible en términos de técnica aseguradora. No cabe, en suma, que el porteador que asume contractualmente la obligación de transportar mercancías ajenas suscriba un seguro y se designe él mismo como asegurado. Cuando hay un contrato de

---

<sup>1</sup> Cfr. la Sentencia de la Audiencia Provincial de Barcelona (Sección Decimoquinta), de 29 de enero de 1996 (AC\1996\88); la Sentencia de la Audiencia Provincial de Madrid (Sección Décima), de 13 de julio del 2002 (AC\2003\880), y la Sentencia de la Audiencia Provincial de Pontevedra (Sección Primera) 437/2005, de 12 de septiembre (ECLI:ES:APPO:2005:935).

<sup>2</sup> Por ejemplo, la Sentencia de la Audiencia Provincial de Asturias (Sección Quinta) 112/2002, de 11 de marzo (ECLI:ES:APO:2002:947), y la Sentencia de la Audiencia Provincial de Murcia 124/2011, de 10 de marzo (ECLI:ES:APMU:2011:577).

transporte, si el porteador contrata un seguro de transporte terrestre (es decir, si actúa como tomador), debe hacerlo por cuenta ajena (sin que, en mi opinión, pueda jugar ciegamente la presunción de actuación por cuenta propia del artículo 7 de la Ley de Contrato de Seguro, dado que no hay duda de que el porteador no tiene un interés asegurable bajo esta modalidad de seguro; en este sentido, más adecuado parece, para evitar confusiones, el criterio que rige para el contrato de seguro marítimo, según el cual éste se entenderá «concertado por cuenta de quien resulte titular del interés en el momento del siniestro»: art. 412 de la Ley de Navegación Marítima). A estos efectos (*vide* STS 13/2022, de 12 de enero [ECLI:ES:TS:2022:28]) puede designarse nominalmente el asegurado, esto es, el titular del interés (quién va a soportar directamente las consecuencias dañosas de la pérdida o avería de las mercancías) o puede dejarse inicialmente indeterminada la identidad de dicho asegurado para que sea identificado posteriormente el titular del interés en el momento del siniestro («seguro por cuenta de quien corresponda»).

§ 29. Debe observarse, por lo demás, que el hecho de que el seguro de las mercancías lo contrate el transportista por cuenta ajena no impide que pueda ser utilizado buscando, en rigor, resultados prácticos similares a los que tendría para el porteador la contratación de un seguro de responsabilidad civil. Esto puede suceder cuando el asegurador renuncia contractualmente a subrogarse en la posición del asegurado (por ejemplo, del cargador) frente al porteador/tomador para el caso de que éste fuera responsable

civilmente del daño en la carga. Para el transportista, el resultado práctico puede ser equivalente al de contar con un seguro de responsabilidad civil (y, quizás, con un menor coste, ya que la prima podría ser —aun con el incremento asociado a la renuncia a la subrogación— inferior a la de un seguro de responsabilidad civil). Para el asegurado esta situación también puede resultar conveniente porque la reclamación basada en el contrato de seguro no estará condicionada a que el transportista sea responsable del daño y no estará sometida a los límites legales de la deuda indemnizatoria del porteador. Conviene recordar, por el contrario, que no es posible obtener resultados equivalentes si, en el contrato de transporte, el cargador exonera al porteador de responsabilidad (o «aligera» el régimen legal de responsabilidad que le afecta). En efecto, dado el carácter imperativo de la disciplina legal (recuérdese que serán ineficaces «las cláusulas contractuales que pretendan reducir o aminorar el régimen de responsabilidad del porteador» previsto en la Ley del Contrato de Transporte Terrestre de Mercancías —art. 46—), el asegurador de la carga podrá dirigirse contra el transportista, subrogándose en los derechos del asegurado/cargador, en los términos legales, a pesar de la existencia de un pacto (inválido) en el sentido apuntado.

§ 30. Si, no obstante lo expuesto más arriba (*supra*, §§ 26-28), el porteador llegase a contratar un seguro de transporte por cuenta propia, podría valorarse la situación de diversas maneras. De un lado, cabría considerar que, en rigor, y al margen del tenor concreto de la póliza, lo que realmente se habría contratado sería un

seguro de responsabilidad civil y, consecuentemente, se afirmaría la aplicación del régimen correspondiente (lo cual incluiría la acción directa del perjudicado contra el asegurador: art. 76 LCS<sup>3</sup>). De otro lado, también sería posible entender, especialmente cuando faltase en la póliza cualquier referencia a la figura del asegurado, que se trataría de un contrato de seguro de mercancías celebrado por cuenta de quien realmente fuera el titular del interés en el momento del siniestro<sup>4</sup>. Podría pensarse igualmente que la existencia de un interés indirecto o reflejo del porteador justifica la contratación por éste de un

seguro sobre las mercancías por cuenta propia, lo cual excluiría la posibilidad de que el cargador o el destinatario pudieran dirigirse contra la aseguradora<sup>5</sup>. O, incluso, cabría sostener que, en estos casos, ni el interesado directamente en la carga ni el transportista tomador (pretendido asegurado) tendrían acción contra el asegurador; el primero, por no ser asegurado en el contrato de seguro y no existir acción directa por no tratarse de un seguro de responsabilidad civil; el segundo, por no tener un interés directo que pueda fundamentar el percibo de la indemnización<sup>6</sup>.

---

<sup>3</sup> Cfr. la Sentencia del Tribunal Supremo 391/2002, de 25 de abril (ECLI:ES:TS:2002:2977); la Sentencia de la Audiencia Provincial de Barcelona (Sección Decimoquinta) 234/2009, de 7 de julio (ECLI:ES:APB:2009:9238), y la Sentencia de la Audiencia Provincial de Tarragona (Sección Primera) 337/2007, de 18 de septiembre (ECLI:ES:APT:2007:1609).

<sup>4</sup> Cfr. la Sentencia del Tribunal Supremo 105/2008, de 12 de febrero (ECLI:ES:TS:2008:2544), y la Sentencia de la Audiencia Provincial de Madrid (Sección Duodécima) 274/2004, de 4 de febrero (ECLI:ES:APM:2004:1464).

<sup>5</sup> Cfr. la Sentencia de la Audiencia Provincial de Castellón (Sección Primera) 91/2001, de 7 de marzo (ECLI:ES:APCS:2001:327); la Sentencia de la Audiencia Provincial de Asturias (Sección Quinta) 112/2002, de 11 de marzo (ECLI:ES:APO:2002:947), y la Sentencia de la Audiencia Provincial de Murcia 124/2011, de 10 de marzo (ECLI:ES:APMU:2011:577).

<sup>6</sup> Cfr. la Sentencia de la Audiencia Provincial de Pontevedra (Sección Primera) 437/2005, de 12 de septiembre (ECLI:ES:APPO:2005:935).