

# *Revista de Derecho del Transporte*

Terrestre | Marítimo | Aéreo y Multimodal

*Rdt · 2017 · N.º 19*



# SUMARIO

## DOCTRINA

	<u>Pág.</u>
ALBERTO EMPARANZA SOBEJANO, <i>La responsabilidad por la estiba y amarre deficiente de las mercancías en el transporte por carretera</i> .....	13
LUIS ALBERTO MARCO ARCALÁ, <i>El futuro marco de protección de los pasajeros aéreos en el Derecho de la Unión Europea: la modificación en curso de los Reglamentos 261/2004 y 2027/1997</i> .....	33
NIEVES LÓPEZ SANTANA, <i>El artículo 279 de la Ley de Navegación Marítima. Especial consideración a la intervención impuesta de una empresa de terminal de transporte en los puertos de origen y destino</i> .....	77
JUAN FLAQUER RIUTORT, <i>Pérdida en tierra de la mercancía transportada por vía aérea: ¿contrato de transporte o de depósito? Reflexiones al hilo de la Sentencia del Tribunal Supremo, de 25 de noviembre de 2016</i> .....	111
OLGA FOTINOPOULOU BASURKO, <i>La noción híbrida de gente de mar en el CTM 2006 de la OIT y su plasmación en el ordenamiento español y francés: visión comparada con especial referencia a los alumnos en prácticas embarcados</i> .....	125
LUZ MARTÍNEZ DE AZCOITIA CERVIGÓN y JOSÉ SÁNCHEZ-FAYOS MARTÍN-PEÑA, <i>La hipoteca naval en el ordenamiento jurídico español tras la entrada en vigor de la Ley 14/2014 de navegación marítima</i> .....	143
NEREA IRACULIS ARREGUI, <i>La controvertida negociación individual y separada de las cláusulas de jurisdicción y arbitraje en la Ley de navegación marítima...</i>	173

## SECCIONES

### TRANSPORTE TERRESTRE

A. Jurisprudencia .....	211
I. Reseñas de jurisprudencia .....	211
1. Tribunal de Justicia de la Unión Europea.....	211

	Pág.
2. Tribunal Supremo .....	212
3. Tribunales Superiores de Justicia.....	213
4. Audiencias Provinciales.....	215
a) Transporte nacional de mercancías por carretera .....	215
a') Reclamación del precio.....	215
b') Acción directa del porteador efectivo .....	217
c') Responsabilidad del porteador.....	218
d') Contrato de mudanza .....	221
b) Transporte internacional de mercancías por carretera (CMR). .....	222
a') Responsabilidad del transportista .....	222
b') Transporte sucesivo .....	224
c) Transporte de viajeros por ferrocarril.....	225
5. Juzgados de lo Mercantil .....	226
a) Transporte nacional de mercancías por carretera .....	226
a') Reclamación del precio.....	226
b') Responsabilidad del porteador.....	228
c') Otras cuestiones .....	229
b) Transporte internacional de mercancías por carretera (CMR). .....	230
c) Transporte de viajeros por carretera.....	231
d) Logística .....	232
II. Comentarios de jurisprudencia .....	232
1. «Reflexiones sobre Uber a propósito de la decisión de la Court of Appeals for the Seventh Circuit», por <i>Carlos Górriz López</i> .....	232
2. «Blablacar: ¿un posible supuesto de competencia desleal? (Comentario a la Sentencia del Juzgado de lo Mercantil núm. 2 de Madrid, de 2 de febrero de 2017)», por <i>Silvia Boboc</i> .....	241
B. Derecho de la competencia .....	251
I. Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia .....	251
II. Autoridades Autonómicas de la Competencia.....	253
C. Recensiones y bibliografía .....	253
I. Recensiones: Sánchez-Gamborino, Francisco, <i>La llamada culpa grave en el transporte de mercancías por carretera</i> , Marge Books, Barcelona, 2016, 564 p., por <i>Sonia Rodríguez Sánchez</i> .....	253
II. Bibliografía.....	258

	Pág.
<b>TRANSPORTE MARÍTIMO</b>	
A. Noticias.....	263
B. Legislación.....	267
I. Nacional.....	267
1. Construcción naval.....	267
2. Contaminación marina.....	270
3. Seguridad marítima.....	272
4. Laboral marítimo.....	275
II. Comunitaria.....	276
1. Construcción naval.....	276
2. Servicios portuarios.....	277
3. Laboral marítimo.....	277
III. Convenios e instrumentos internacionales.....	278
IV. Comentarios de legislación.....	279
1. «Propuestas de reformas a la Ley de navegación marítima en materia de contratos de utilización de buques, de agentes consignatarios de buques y embarcaciones y de Derecho internacional privado», por <i>Rodolfo A. González-Lebrero</i> .....	279
C. Jurisprudencia.....	312
I. Reseñas de jurisprudencia.....	312
1. Tribunales Superiores de Justicia.....	312
D. Recensiones y bibliografía.....	314
I. Recensiones.....	314
1. SIERRA NOGUERO, Eliseo, <i>El seguro de responsabilidad civil derivada de la navegación de buques. Especial referencia a los seguros obligatorios</i> , Fundación Mapfre, Madrid, 2016, 473 p., ISBN 978-84-9844-604-3, por <i>José Manuel Martín Osante</i> .....	314
2. ARROYO MARTÍNEZ, Ignacio y RUEDA MARTÍNEZ, José-Alejo (dirs.), <i>Comentarios a la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima</i> , Cizur Menor, Civitas Thomson-Reuters, 2016, 1576 p., ISBN: 9788491358732, por <i>Pedro Jesús Baena Baena</i> .....	319
3. CAMPUZANO, Ana Belén y SANJUÁN, Enrique (dirs.), <i>Comentarios a la Ley de Navegación Marítima</i> , Valencia, Tirant lo Blanch, 2016, 583 p., ISBN: 978-84-9119-817-8, por <i>Cecilio Molina Hernández</i> .....	321
II. Bibliografía.....	326

	Pág.
<b>TRANSPORTE AÉREO Y MULTIMODAL</b>	
A. Legislación.....	333
I. Administrativa.....	333
II. Laboral.....	340
B. Jurisprudencia.....	343
I. Reseñas de jurisprudencia.....	343
1. Transporte aéreo.....	343
a) Pasajeros.....	343
a') Daños y perjuicios.....	343
b') Retraso.....	348
c') Incidencias con el equipaje.....	352
d') Denegación de embarque y cancelación.....	356
b) Mercancías.....	357
c) Condiciones generales de la contratación.....	357
d) Otras cuestiones: reclamación de cantidad por intervención quirúrgica que impide volar.....	359
e) Cuestiones laborales.....	360
f) Jurisprudencia chilena.....	362
II. Comentarios de jurisprudencia	
1. «El cártel de carga aérea en la Unión Europea: un análisis de las decisiones de la Comisión Europea de 9 de noviembre de 2010 y de 17 de marzo de 2017 y de sus consecuencias», por <i>María Victoria Petit Lavall</i> .....	367
2. «De nuevo sobre el periodo de responsabilidad y Ley aplicable en el transporte aéreo de mercancías: comentario de la sentencia del Tribunal Supremo de 25 de noviembre de 2016», por <i>Juan Pablo Rodríguez Delgado</i> .....	383
C. Derecho de la competencia.....	396
I. Acuerdos.....	396
II. Concentraciones.....	396
III. Ayudas de Estado.....	398
D. Recensiones y bibliografía.....	403
I. Bibliografía.....	403
1. Artículos en revistas y capítulos de libros: transporte aéreo.....	403
2. Artículos en revistas y capítulos de libros: transporte multimodal.....	410

---

	<u>Pág.</u>
SEGUROS	
A. Legislación .....	411
I. Estatal .....	411
II. Autonómica.....	412
B. Noticias.....	413
C. Jurisprudencia .....	414
I. Reseñas de jurisprudencia .....	414
1. Seguros marítimos .....	414
2. Seguros terrestres.....	417
a) Seguro de transporte terrestre de mercancías.....	417
a') Riesgo e interés asegurado.....	417
b') Obligaciones de las partes. Interpretación .....	418
c') Determinación de la indemnización.....	419
d') Legitimación activa. Subrogación del asegurador .....	420
e') Legitimación pasiva. Responsabilidad del porteador.....	424
f') Prescripción de la acción. Extinción de contrato.....	427
b) Seguro de responsabilidad civil del porteador.....	427
c) Seguro de transporte terrestre de viajeros.....	428
3. Seguros aéreos .....	431
II. Comentarios de jurisprudencia: «En torno al alcance de la fijación convencional del valor del interés asegurado en los seguros de cascos. Comentario a la SAP Islas Baleares 6 de junio de 2016», por <i>Pablo Girgado Perandones</i> .....	434
D. Recensiones y bibliografía .....	441
I. Bibliografía.....	441

# **DOCTRINA**

# LA RESPONSABILIDAD POR LA ESTIBA Y AMARRE DEFICIENTE DE LAS MERCANCÍAS EN EL TRANSPORTE POR CARRETERA\*

Alberto Emparanza Sobejano  
Catedrático de Derecho Mercantil  
Universidad del País Vasco (UPV/EHU)

## RESUMEN

*En este trabajo se pretende explicar el régimen aplicable a la estiba y amarre de las mercancías en los vehículos de transporte por carretera. La cuestión parece resuelta en la regulación aplicable a este tipo de transportes. Sin embargo, en la práctica hay cierta confusión sobre quién es el responsable de los daños que sufran las mercancías a consecuencia de una deficiente estiba. Para eliminar dichas dudas se examinan las consecuencias jurídicas que la incorrecta estiba puede conllevar, tanto de carácter privado como público. El trabajo finaliza con el análisis de las recomendaciones de los operadores de transporte y de los cargadores en orden para conseguir una estiba de las mercancías más segura y eficaz.*

**Palabras clave:** transporte por carretera, estiba, amarre, responsabilidad.

**SUMARIO:** I. LA REGULACIÓN DE LA ESTIBA Y AMARRE DE LAS MERCANCÍAS: 1. Planteamiento. 2. La obligación legal de carga y estiba de las mercancías: 2.1. Atribución de la obligación al cargador. 2.2. Atribución de la obligación al porteador.—II. LAS CONSECUENCIAS DE LA ESTIBA Y AMARRE DEFICIENTE DE LAS MERCANCÍAS: 1. Responsabilidad por los daños en las mercancías derivados de la estiba y/o amarre deficiente: 1.1. La responsabilidad por daños derivados de la estiba en el Derecho alemán. 1.2. La responsabilidad por daños derivados de la estiba en el transporte internacional de mercancías por carretera (CMR). 1.3. La responsabilidad por daños derivados de la estiba en nuestro ordenamiento. 2. Las inspecciones técnicas en carretera y las sanciones por la deficiente estiba y su necesaria actualización: 2.1. Las inspecciones técnicas en carretera. 2.2. Las sanciones actuales por la deficiente estiba y su necesaria actualización.—III. LA LABOR DE LAS ORGANIZACIONES DE TRANSPORTISTAS Y DE CARGADORES A FAVOR DE LA IMPLANTACIÓN DE BUENAS PRÁCTICAS EN LA ESTIBA DE LAS MERCANCÍAS: 1. El Código de buenas prácticas para la estiba segura de la carga en el transporte por carretera. 2. La Guía del sector papelero para las operaciones de carga y descarga de camiones en fábrica.—IV. ORIENTACIONES FINALES.

---

\* Fecha de recepción del trabajo: 11/03/2017. Fecha de aceptación del trabajo: 30/05/2017.

Este trabajo es el resultado de las investigaciones realizadas en el seno del Grupo de Investigación financiado por el Departamento de Educación del Gobierno Vasco (IT-1146-16) del que quien suscribe es el investigador principal.



## Responsibility for stowage and mooring deficient goods in road transport

### ABSTRACT

*This paper aims to explain the regime applicable to stowage and mooring of goods in road transport vehicles. The issue seems to be resolved in the regulation applicable to this type of transport. However, in practice there is some confusion as to who is responsible for the damage to the goods as a result of wrong stowage. In order to eliminate such doubts are examined, the legal consequences that the incorrect stowage can entail. The work ends with the analysis of the recommendations of the transport operators and the shippers in order to obtain a safer and more efficient stowage of the goods.*

**Keywords:** road transport, stowage, responsibility.

**SUMMARY:** I. THE REGULATION ON STOWAGE AND TRIMMING OF GOODS: 1. Approach. 2. The legal obligation to load and stow the goods: 2.1. Attribution of the obligation to the shipper. 2.2. Attribution of the obligation to the carrier.—II. THE CONSEQUENCES OF DEFICIENT STOWAGE AND TRIMMING OF THE GOODS: 1. Liability for damages to the goods derived from deficient stowage and/or trimming: 1.1. Liability for damages derived from stowage under German law. 1.2. Liability for damages derived from stowage under CMR. 1.3. Liability for damages derived from stowage under domestic law. 2. Technical inspections during road transport and sanctions for deficient stowage and their necessary revision: 2.1. Technical inspections during road transport. 2.2. Sanctions in case of deficient stowage and their revision.—III. THE EFFORTS OF ORGANIZATIONS OF CARRIERS AND SHIPPERS IN FAVOUR OF THE IMPLEMENTATION OF GOOD PRACTICES FOR STOWAGE OF THE GOODS IN LORRIES: 1. The Code of Good Practice for the safe stowage of cargo in road transport. 2. The Guide of the paper industry for loading and unloading operations of lorries in factories.—IV. FINAL ORIENTATIONS.

## I. LA REGULACIÓN DE LA ESTIBA Y AMARRE DE LAS MERCANCÍAS

### 1. Planteamiento

En este trabajo se pretende poner de relieve la necesidad de determinar con precisión a quién corresponde realizar la estiba y amarre de las mercancías en el vehículo destinado a llevar a cabo el transporte de las mercancías por carretera, así como las responsabilidades que se pueden generar como consecuencia de que dicha estiba y/o amarre se efectúen de manera deficiente y ocasionen daños a las mercancías transportadas. El trabajo se va a centrar principalmente en un análisis jurídico de estas cuestiones, acompañado de ciertas explicaciones sobre su operativa, que pongan de relieve la trascendencia que estas labores revisten en el normal desarrollo del transporte de mercancías por carretera. La adecuada estiba y sujeción de las mercancías durante su transporte constituye una fase crucial en el buen funcionamiento de la cadena logística del transporte porque puede contribuir decisivamente a prevenir accidentes y percances en el traslado de las mercancías. No es de extrañar, por ello, que una de las causas principales de los

accidentes en las carreteras tiene su origen en la inadecuada sujeción de las mercancías al vehículo en el que se transportan. La seguridad vial se ve así amenazada seriamente cuando los transportistas trasladan mercancías en sus camiones sin estar debidamente sujetas. La falta de una estiba adecuada puede propiciar el desplazamiento de las mercancías durante su traslado, lo que puede desembocar en su pérdida o deterioro o, incluso, en la causación de un accidente que perjudique los intereses de terceros.

En este contexto, se pretende precisar, en primer lugar, la identidad de los sujetos intervinientes en el transporte que están obligados a cargar, estibar y, en su caso, amarrar las mercancías al vehículo en el que se va a proceder a su traslado. Para ello, se abordará un análisis en profundidad de la normativa aplicable, así como de la existente en el ámbito internacional, que puede servir de referencia para conocer otras realidades normativas también aplicables en determinadas circunstancias. En segundo lugar, se afrontarán las consecuencias jurídicas que puede conllevar el incumplimiento de las exigencias de estiba y amarre de las mercancías, distinguiéndose las de carácter patrimonial, de aquellas que revisten carácter administrativo, vinculadas a la normativa propia de la seguridad vial. Finalmente, se concluirá el trabajo con una breve exposición sobre la labor que las organizaciones nacionales e internacionales están llevando a cabo para implantar las medidas necesarias para mejorar la estiba y amarre de las mercancías en los transportes por carretera, medidas que están llamadas a tener un positivo impacto en el desarrollo adecuado del transporte.

## **2. La obligación legal de carga y estiba de las mercancías**

### ***2.1. Atribución de la obligación al cargador***

Para empezar esta exposición es necesario deshacer un equívoco ciertamente arraigado en el mundo del transporte. Con gran frecuencia se ha entendido que el transportista es el sujeto que debe estibar y sujetar las mercancías en el camión y que, por tanto, es quien debe responder de los daños que dicha estiba o sujeción deficiente provoca en tales mercancías o, incluso en posibles terceros perjudicados. Dicha idea está basada en el hecho de que es frecuente que en la práctica los transportistas, normalmente por razones tanto comerciales como operativas, sean quienes proceden a llevar a cabo este tipo de actuaciones.

Sin embargo, esta convicción carece de un fundamento normativo expreso. El art. 20 de la Ley 15/2009, de 11 de noviembre, de Contrato de Transporte Terrestre de Mercancías (en adelante LCTTM) establece que en los transportes nacionales la estiba y amarre de las mercancías la debe realizar quien sea el sujeto encargado de realizar la carga y descarga. Y esta obligación corresponde al cargador, esto es, a la empresa que ha contratado el transporte, ya cargue directamente o se lo ordene a otra empresa para que se encargue materialmente de hacerlo. La única excepción a este régimen legal está prevista para aquellos casos en que el transporte constituya una modalidad de transporte de paquetería, en cuyo caso

el art. 20.3 LCTTM establece expresamente que es el transportista, o su chófer, el obligado a cargar, estibar y amarrar, en su caso, las mercancías al camión. Por tanto, si no se ha pactado nada expresamente al respecto, corresponderá al cargador o persona o empresa que él designe, realizar la carga, estiba y amarre de las mercancías en el camión utilizado para el transporte<sup>1</sup>. Este pronunciamiento también ha recibido indudable respaldo en la Orden FOM/1882/2012, de 1 de agosto, por la que se aprueban las condiciones generales de contratación de los transportes de mercancías por carretera, en cuya cláusula 5.3 se establece que el porteador ha recibido el envío «cuando esté totalmente cargado y estibado en el vehículo», asumiendo a partir de entonces la responsabilidad de lo que suceda desde ese momento, pero quedando al margen de realizar las operaciones de carga y estiba de las mercancías en el vehículo de transporte<sup>2</sup>.

## 2.2. *Atribución de la obligación al porteador*

Es cierto que, en principio, es el cargador quien debe encargarse de estibar y amarrar las mercancías, con base en el art. 20 LCTTM, como ya se expuso con detenimiento en el apartado anterior. Pero también lo es, que este régimen en el que el cargador es el responsable de la adecuada estiba y amarre de las mercancías, y de los daños que estas puedan sufrir cuando se produzcan por una errónea estiba, no resulta aplicable cuando se trate de un transporte de paquetería, o cuando las partes hayan pactado que sea el transportista quien lleve a cabo dichas labores.

a) No existen dudas sobre qué debe entenderse por transporte de paquetería. En tal sentido se entiende que es aquella modalidad de transporte que implica el envío de bultos relativamente pequeños que corresponden habitualmente a más de un cargador. La normativa, no obstante, va más allá al atribuir al porteador la obligación de carga y estiba de las mercancías extendiendo el régimen específico de la paquetería a los transportes que supongan el envío de un número reducido de bultos, siempre que «puedan ser fácilmente manipulados por una persona sin otra ayuda que las máquinas o herramientas que lleve a bordo el vehículo utilizado» (art. 20.3 LCTTM). Dicho régimen de las operaciones de estiba y desestiba es imperativo y no podrá ser alterado por voluntad de las partes, porque el propio precepto impide tal posibilidad al establecer expresamente

<sup>1</sup> Un ejemplo de este supuesto se recoge en la reciente Sentencia de la Audiencia Provincial de Barcelona (Sección 15.ª) de 22 de septiembre de 2015 (JUR 2015/243589) en la que se atribuye al cargador la responsabilidad por los daños sufridos en las mercancías transportadas, sobre la base de que fue el propio cargador, o más bien, una empresa contratada por él, quien cargó y amarró incorrectamente la mercancía. En el procedimiento quedó acreditado por el correspondiente informe pericial que los daños se produjeron por dicha mala estiba, razón que fue la que llevó al Tribunal a estimar que era la empresa cargadora quien debía soportar los perjuicios causados sobre las mercancías transportadas.

<sup>2</sup> Sobre dicha cláusula y el alcance de las condiciones generales de contratación de los transportes por carretera *vid. in extenso* EMPARANZA, «Autonomía privada y régimen jurídico del contrato de transporte por carretera: las condiciones generales de IRU (International Road Union Transport) y la Orden FOM/1882/2012 de 1 de agosto», *Revista de Derecho Mercantil*, 286, 2012, pp. 25 y ss., esp. 57-58.

dicho régimen «en todo caso»<sup>3</sup>. La justificación de la regla es bastante evidente. No parece razonable en un envío en el que participan varios cargadores dejar en manos de ellos las operaciones de carga y estiba. Sería totalmente ineficiente y alejado de cualquier lógica atribuir a cada cargador realizar dicha tarea. Estas razones son las que explican que en este tipo de transportes solo resulte posible atribuir al porteador la realización de estas tareas<sup>4</sup>.

b) Más controvertida resulta la alusión a que el porteador se hará cargo de las operaciones de carga y estiba cuando así se haya acordado y asumido por el porteador antes de la efectiva presentación del vehículo para su carga o descarga. Esta obligación del transportista emerge, en primer lugar, siempre que el acuerdo se haya suscrito con anterioridad al momento de la carga. Se pretende así evitar los pactos inducidos o actuaciones de hecho por las cuales los transportistas, exigidos por las circunstancias, se ven obligados a cargar las mercancías en el camión a pesar de que no se ha pactado así, ni lo quieren hacer, porque es que incluso, carecen de los medios y de la formación adecuada para poderlo hacer. Nos estamos refiriendo a situaciones de distinta índole en las que el transportista se ve directa o indirectamente obligado a llevar a cabo esta labor porque el cargador hace todo lo posible para que el transportista actúe así, al demorarse en la puesta a disposición de las mercancías, utilizar pocos operarios para realizar tales labores o incluso, ordenárselo, aun sin tener derecho a ello.

Pero además, en segundo lugar, el pacto celebrado con antelación a la fase de la carga, debe contener una aceptación expresa del transportista de que se va a hacer cargo de la estiba y amarre de las mercancías en el camión, pacto del que se pueda desprender con nitidez que el transportista es el responsable de llevar a cabo tales tareas. Lógicamente la realización de dichas labores deberá hacerse a cambio de la consiguiente retribución y hará necesario que el conductor disponga de los instrumentos y conocimientos precisos para poder llevar a cabo dichas labores de estiba.

Por tanto, para que el transportista tenga que llevar a cabo la estiba y amarre de las mercancías deben cumplirse ambos requisitos. La mejor forma de acreditar la existencia de dicho acuerdo expreso es que el pacto se plasme en la carta de porte que documenta el envío, o, en su defecto, en un email u otro documento similar en el que quede debida constancia del acuerdo alcanzado. Solo de esta forma resultará incuestionable que el transportista es quien debe hacer las labores de carga y estiba, y no habrá dudas sobre quién recae la responsabilidad en el caso de que las mercancías sufran daños causados por la mala estiba.

<sup>3</sup> En este sentido lo destacan MARTÍNEZ SANZ y GARCÍA ÁLVAREZ, «Artículo 20», en DUQUE y MARTÍNEZ SANZ (dirs.), *Comentarios a la Ley de Transporte Terrestre*, Cizur Menor, 2010, p. 260.

<sup>4</sup> En este sentido, MORILLAS, «Carga, descarga, estiba y desestiba: obligaciones y responsabilidad», *Revista de Derecho del Transporte*, 6, 2010, p. 115; se hace de estos planteamientos la STS de 9 de julio de 2015 (ID CENDOJ 28079110012015100447), en la que expresamente se declara la responsabilidad del transportista por los daños causados por la inadecuada estiba al tratarse de un transporte de grupaje (FD 1.º).