

Estiba en contenedor: una sentencia del Tribunal Supremo, sus historias y algún comentario

DAVID AMABLE MORÁN BOVIO

Resumen

La Sentencia del Tribunal Supremo, Sala de lo Civil, de 14 de septiembre de 2021, con el número 604/2021, resuelve un caso sobre daños durante el transporte marítimo internacional, bajo régimen de conocimiento de embarque, ocasionados por defectuosa estiba en el contenedor de los bienes (ejes para vagones de ferrocarril). Ordena, también la caducidad de la acción, según la Convención de Bruselas-Protocolo de Visby. El devenir previo y ulterior de esa decisión, el derecho aplicable en la actualidad, el aplicado en la sentencia, el que podría ser vigente en un futuro, y el que hubiese regido de haber sido otra la singladura, junto a algunas opiniones sobre el particular, delimitan el ejercicio.

Contenido

1. Preludio.– 2. Introducción.– 3. Hechos.– 3.1. Según el demandante.– 3.2. Relato del demandado.– 4. Del Juzgado de lo Mercantil al Constitucional.– 5. Derecho aplicable.– 5.1. Derecho supranacional.– 5.2. Derecho nacional. 6. Derecho aplicado.– 7. Ficción.– 7.1. Si el trayecto hubiese sido distinto.– 7.2. Si la Convención sobre ETT estuviese vigente.– 7.3. Si otra hubiese sido la suerte de las Reglas de Rotterdam.– 8. Conclusiones.

1. PRELUDIO

José Luis Gabaldón y yo nos tratamos poco. Menos de lo que me gustaría (manifestación adicional de nuestra naturaleza limitada). Sin embargo, suenan cercanas sus remotas palabras, tan cordiales, acerca de la tarea que probablemente me haya deparado mayor satisfacción profesional¹: “pienso de modo diferente, pero no acierto a llevarte la contraria”. Las he reproducido casi siempre que he hablado de ese volumen. Sintetizan una delicada manifestación de la diferencia académica (y del reconocimiento).

La convocatoria a su homenaje me ha traído esa rememoración. También algunas otras. La mayor parte de éstas vinculadas a José Luis Rodríguez Carrión: amigo del alma de nuestro homenajeado. Los dos “José Luis”, en abrazada imagen por cuánto y cómo se querían, se respetaban y, así lo creo, se admiraban. En Cádiz, en el despacho del Abogado y profesor compañero, oí nombrar en diferentes ocasiones a quien da motivo al presente volumen, siempre con el sosiego y la calma del profundo cariño.

¹ *Extremos del periodo de aplicación mínimo en la CB-PV (Convención de Bruselas-Protocolo de Visby sobre transporte de mercancías bajo conocimiento de embarque)*, McGraw-Hill, Madrid, 1998. Se citará como Morán (1), seguido de la página y eventualmente de la nota o notas al pie (con la abreviatura n. o nn., respectivamente) que sirvan de referencia en esa obra. Igual fórmula se emplea para otras alusiones.

2. INTRODUCCIÓN

Las páginas siguientes se centran en una sentencia de nuestro Tribunal Supremo: Sala primera, de 14 de septiembre de 2021, con número 604/2021². Así que lo inmediato habrá de ser tanto sintetizar sus antecedentes fácticos (sub 3), como su recorrido procedimental (sub 4). Quedará entonces claro de qué se habla: derecho aplicable a la carga de las mercancías en el contenedor, con anterioridad a su transporte internacional en buque (sub 5). La decisión judicial, sin embargo, invita a algo más: en primer término, a manifestar la diferencia entre el derecho aplicable supranacional y nacional (sub 5.1 y 5.2, respectivamente) y el derecho aplicado (sub 6), pues éste se aparta de aquél, en tal grado, que, en segundo lugar, invita a repasar las tareas de la comunidad internacional en pro de las soluciones a las fases intermedias en el transporte marítimo supranacional, pues aportan diferentes luces para entender la sentencia objeto de comentario.

En tal itinerario se siguen tres senderos diferentes (sub 7): primero, si la derrota del buque hubiese sido otra (sub 7.a), tal que hubiese impuesto la aplicación de las Reglas de Hamburgo³, segundo, en cabriola completamente quimérica pero complemento preciso para las Reglas de Hamburgo (sub 7.b), si la Convención de ETT⁴ hubiese llegado a ser derecho positivo, tercero, (sub.7.c) si las Reglas de Rotterdam⁵ estuviesen vigentes. Se concluye con unas consideraciones finales (sub 8).

Esas secciones se someten a un método disímil: mientras las dos primeras dedicadas a la manifestación de los hechos a los que la disputa se refiere y su itinerario procesal, habrán de moverse en la sencilla exposición, el siguiente (en ambos apartados) ha de ser jurídico normativo, pues trata de indicar el derecho aplicable. Al hablar de éste se pretende realizar una abstracción del caso, a fin de presentar qué reglas rigen el transporte internacional de mercaderías por mar, particularmente en relación a las tareas, por así decir, terrestres, en ese traslado marítimo. En el término del derecho nacional, a fin de evitar toda dispersión, el texto se adhiere enteramente al caso, valiéndose, sobre todo, de los escritos de la demandante.

El, así llamado, derecho aplicado, comparte igual corte con el recién aludido, pues requiere centrarse en lo expresado por el Tribunal Supremo. Las divisiones con las que ese epígrafe continúa, sin embargo, regresan al ámbito de la abstracción y le añaden un sesgo condicional (como delata la conjunción que abre esos tres epígrafes), a fin de evidenciar el derecho que podría regir la materia, ya cuando la trayectoria del buque

² Alberto Díaz Moreno, mi querido amigo y compañero, me alertó acerca de esa decisión y me invitó a comentarla, muy poco después de su publicación. Esa llamada de atención y la oferta subsiguiente al comentario, se hallan en el origen de estas páginas.

³ Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías (Hamburgo, 1978) ("Reglas de Hamburgo"), en vigor desde el primero de noviembre de 1992, para la mayoría de los treinta y cinco Estados miembros, cuya lista se halla en https://uncitral.un.org/en/texts/transportgoods/conventions/hamburg_rules/status.

⁴ Convenio de las Naciones Unidas sobre la Responsabilidad de los Empresarios de Terminales de Transporte en el Comercio Internacional (Viena, 1991). Carece de vigencia.

⁵ Convenio de las Naciones Unidas sobre el Contrato de Transporte Internacional de Mercancías Total o Parcialmente Marítimo (Nueva York, 2008) ("Reglas de Rotterdam"), con cinco ratificaciones (de las veinticinco requeridas para su entrada en vigor).

hubiese sido otra, o ya porque, en igual juego inventivo, la norma a que se alude carece de aplicabilidad, aunque podría llegar a tenerla si las circunstancias cambiasen: el caso de la Convención ETT y el de las Reglas de Rotterdam.

Las fuentes se acomodan a la rúbrica de los epígrafes: las resoluciones judiciales en las diferentes instancias y los escritos de las partes⁶ completan el fondo de donde se extraen los hechos y su secuencia procesal. El derecho aplicable se encuentra, por una parte, entre los preceptos de la Convención de Bruselas y del Protocolo de Visby que rigen la cuestión. Tal origen recomendaría el recurso a la jurisprudencia y a la doctrina en la materia, a fin de entender tanto las disposiciones como el modo en que rigen la realidad. La índole supranacional de ese derecho, aconsejaría aún más la consulta a jurisprudencia con diversa procedencia al igual que ocurre con la doctrina. Mas la contención que se ha observar en estas páginas, recomienda, en esa sección y en otras de corte semejante, la cita exclusiva a escritos que hubo ocasión de publicar⁷.

Por otra parte, preciso será emplear el escrito de apelación, particularmente, para presentar el derecho nacional, una vez cerrado el acceso al derecho uniforme, pues tal podría ser el régimen jurídico aplicable al caso (según la pretensión del actor).

Tal agrupación permitirá advertir, por contraste, la singularidad del derecho aplicado. Por lo demás, los materiales para la hipotética aplicación al caso de las Reglas de Hamburgo, han de asemejarse a los de la sección de derecho aplicable supranacional: disposiciones, jurisprudencia y comentarios doctrinales (con la restricción anotada hace un momento: sólo cabe aludir a trabajos propios). Otro tanto cabe indicar para los dos epígrafes restantes, sin alcanzar a la jurisprudencia por su condición de derecho no vigente.

3. HECHOS

Construcciones y Auxiliar de Ferrocarriles S.A. (CAF), en Beasain (Guipúzcoa), recibe en febrero de 2007 un pedido desde la India: allá interesan 1260 ejes completos para vagones de ferrocarril. Encarga a ABX Logistics España (ABX) el transporte puerta a

⁶ La invitación aludida en la nota precedente me condujo a enlazar con los letrados. A ellos, particularmente a quien representa a AXA, Sr. D. Isidro Galobart Regás, agradezco las facilidades ofrecidas y la sencillez de su disposición.

⁷ En relación a ese aspecto (trabajos editados en punto a los límites temporales de la responsabilidad del porteador marítimo), el apartado de gratitudes ha de registrar la debida al compañero en la Universidad Carlos III de Madrid y amigo nuestro homenajeado, el Profesor Illescas: él me condujo (en su segunda época con la hispalense) a lo que acabaría siendo la Convención ETT. De ese estudio brotó el interés por lo que el delegado de México en esas labores calificó como «el periodo de nadie», y Knauth [A.W., *Ocean Bills of Lading*, 4.^a Ed., Baltimore, 1953, p.141] bautiza como el «*Before and After Problem*», con relación al transporte marítimo, tramo tan decisivo en el presente comentario.

Tengo para mí que el tándem Gabaldón-Illescas ha logrado que florezcan muy sobresalientes especialistas con magníficos estudios sobre Derecho de la Navegación en la Universidad Carlos III de Madrid. Precisamente esos trabajos, los de los profesores Manuel Alba, Tatiana Arroyo y Juan Pablo Rodríguez Delgado, a quienes tanto debo, me pesan de modo particular al adoptar esa restricción bibliográfica en las páginas siguientes: hacen que lamente la decisión; pero creo que otra, no me resulta posible. Lógicamente, mi pena se extiende al tándem académico antes aludido, cuyas contribuciones también me convendrían. Otro tanto he de añadir para aportaciones de diferentes colegas y amigos en nuestro solar patrio.

puerta. ABX subcontrata a Selzi S.L. la estiba. Hijos de Cabanellas S.L. se ocupa del trincaje de las piezas en contenedores.

El resto de elementos precisos para la clarificación de los hechos y, en consecuencia, del derecho aplicable y la distribución de responsabilidades, se ausenta del conjunto de sentencias y escritos. Se carece de: conocimientos de embarque, contratos entre CAF y ABX, ABX y AXA, ABX y Selzi, Selzi e Hijos de Cabanellas, ABX y APL (porteador hasta Rotterdam), ABX y MSC (porteador hasta Le Havre).

3.1. Según el demandante

La primera expedición (360 ejes en 30 contenedores) se dirige (para su posterior reembarque a destino) al puerto de Rotterdam. Ahí APL, el porteador marítimo, observa daños en seis contenedores a resultas del desplazamiento de los ejes en el interior de la unidad para el transporte. Tanto que suspende el desplazamiento siguiente y notifica a ABX.

Ésta acuerda con Hijos de Cabanellas una inspección en el muelle de Rotterdam. Las dos entidades periciales que actúan coinciden, con fórmulas diferentes, en sus informes acerca del motivo para el siniestro: «trincaje o sujeción deficiente permitiendo el movimiento de los ejes en el interior de los contenedores [... durante ...] el transporte»⁸.

La magnitud del daño recomienda devolver los bienes a CAF. Se incurren en gastos de desestiba y reestiba, además de los de transporte.

Dicha experiencia invita a un examen semejante en el puerto de Le Havre, donde se dirigió otro envío (180 ejes en 15 contenedores). El resultado fue idéntico también en los informes periciales: trincaje inadecuado de las pesadas piezas en las unidades empleadas para el transporte marítimo: con el baqueteo y vaivén que a éste acompaña, se sueltan los ejes de su débil sujeción y se dañan al rozarse entre ellos, al igual que las unidades para agrupar la carga. De modo que la mercancía hubo de ser retornada a CAF.

Un tercer peritaje promovido por el actor en los pleitos (AXA Seguros) resulta aún más concluyente, pues además de detallar uno de los defectos en la estiba (el tipo de cable empleado y el método para la sujeción) indica la ausencia de protesta alguna por mala mar en los trayectos⁹, lo cual concentra sobre la defectuosa estiba la causalidad en el siniestro.

La cuantía de los daños se evalúa por un perito independiente¹⁰ en 698.539,64 € (490.295,06, de la primera expedición, 208.244,58, de la segunda). Esa cantidad es abonada por AXA a ABX. Y, en virtud del artículo cuarenta y tres de la Ley de contrato de seguro, AXA ejercita el derecho de subrogación y reclama a Hijos de Cabanellas igual cantidad, a resultas de los defectos en la prestación (arrendamiento de obra y mandato) comprometida.

3.2. Relato del demandado

⁸ Escrito de demanda, hecho octavo. Comisarios: Van Ameyde Marine y Advance Survey.

⁹ Escrito de demanda, hecho décimo. Comisario: Barton Marine Surveyors.

¹⁰ Advance Survey. Escrito de la demanda, hecho décimo primero.

El escrito de contestación a la demanda se ciñe a un par de cuestiones: el rol de Selzi en el transporte y el efecto del tiempo transcurrido entre el siniestro y la interposición de la acción.

En cuanto a lo primero, hace ver que Hijos de Cabanellas actúa a las órdenes de Selzi, compañía que, cuando los materiales llegan a su almacén desde CAF, los separa de sus cunas de madera que aseguraban un transporte indemne, e instruye a Hijos de Cabanellas cómo ha de proceder al trincaje¹¹. Tal perspectiva desemboca en la excepción de litis consorcio pasivo necesario que figura en el petitum, de modo que haya de concurrir Selzi con Hijos de Cabanellas y la responsabilidad haya de distribuirse entre ambas.

En cuanto al orden temporal, se averigua el siniestro en Rotterdam, el nueve de marzo de 2007 (el de Le Havre carece de data). La demanda se interpone en diciembre de 2014. Arguye la demandada la unidad del transporte marítimo, de modo que las labores de estiba y trincaje se integren en él, tal que resulten amparadas por la prescripción anual común al Convenio de Bruselas (art.3.6) y a la Ley de Transporte Marítimo de 1949 (art.22).

4. DEL JUZGADO DE LO MERCANTIL AL CONSTITUCIONAL

La demanda interpuesta ante el Juzgado de lo Mercantil, se resuelve mediante Auto¹² que declara ausencia de competencia objetiva. La funda en la alegación del demandante acerca del fundamento para su acción: incumplimiento de los deberes relativos al arrendamiento de obra y mandato (cuya prestación correspondía a Hijos de Cabanellas)¹³. Otorga peso mayor a esa argumentación que a la de la demandada: integración en el transporte marítimo de las operaciones de trincaje en el contenedor. Así se franquea la salida al Juzgado de Primera Instancia.

Corresponde, ésta, al número cuatro de Barakaldo¹⁴. Se fija la sentencia en la legitimación de la actora, merced a la testifical que imprime veracidad suficiente al cobro por parte de ABX de la indemnización abonada por AXA¹⁵, lo que convierte a la aseguradora en actora de pleno derecho por subrogación.

También atiende a la prescripción. Ésta es reconocida enteramente (y con amplitud). Primero, porque ofrece una versión unitaria del contrato de transporte marítimo, en el que sus fases se integran bajo idéntico régimen jurídico (con extensa reproducción de una decisión jurisprudencial en el Fundamento de derecho tercero, curiosamente contradicha, también en el derecho aplicable, en la siguiente sentencia insertada en igual fundamento)¹⁶, después, porque semejante asunción implica la extensión del régimen de prescripción a toda la prestación globalmente considerada, con

¹¹ Contestación a la demanda, Hechos cuarto, 3.º y 4.º.

¹² 343/2015, de 6 de julio de 2015.

¹³ Ibid., Fundamento de derecho 1., último párrafo. Conviene retener semejante estimación, pues tal juicio deja de aparecer en el pleito (para contrariedad del demandante).

¹⁴ Sentencia n.º259/2017, de 13 de febrero de 2017.

¹⁵ Cuestión contenida en la contestación a la demanda.

¹⁶ la cuestión se ve con detalle sub 6.

independencia de las circunstancias topológicas del acaecimiento. Afirma finalmente que el siniestro sucede en la fase marítima, sin detenerse en la causalidad de su origen. Acaba con la condena en costas a la actora, y concede recurso de apelación ante la Audiencia.

Éste se formaliza y, puede sintetizarse su resultado¹⁷ con facilidad: acaba en igual punto que la Primera Instancia y con idénticos argumentos. Sostiene que la sentencia apelada aplica correctamente la del Supremo (de la que vuelve a insertar diez párrafos) reproducida en la sentencia de Primera Instancia y combatida en el recurso, con la completa desatención al escrito del recurrente¹⁸. Queda, pues, fuera del debate, la diferencia que ofrece el escrito de recurso, entre contrato de transporte marítimo, el de estiba y el de trincaje, particularmente cuando estas tareas auxiliares son contratadas por el transitario, no por la naviera, que además aporta jurisprudencia originada en la Sala que resuelve.

La sentencia de la Audiencia abre recurso al Supremo. Se ejerce¹⁹ y es admitido²⁰. El Tribunal Supremo estima, en el primer motivo de casación, que el pleito se entabla entre AXA e Hijos de Cabanellas, porque aquella se subroga en la posición de CAF, para el traslado de los ejes a la India. De modo que AXA adquiere la categoría de porteador y su prestación ha de estimarse de forma unitaria, para que comprenda el transporte marítimo con todas sus operaciones accesorias²¹. El segundo motivo de casación se limita al régimen temporal para la prescripción de la acción. Pero esa decisión queda compuesta con la resolución de la Sala al primer motivo: si AXA adquiere la condición de porteador, se rige por el límite temporal prescrito para el ejercicio de las acciones en la Convención de Bruselas y Protocolo de Visby, también al accionar contra Hijos de Cabanellas. Además, se vuelve a condenar en costas a la demandante.

Parece lógico que se presente escrito con solicitud de complemento a la sentencia recién aludida²². Pues la sentencia del Supremo estima algo inédito: que AXA resulte asegurador de CAF, cuando ésta carece de personación en el pleito, así que se solicita declaración sobre el particular.

El auto correspondiente se dicta²³. En síntesis: «nada hay que complementar o aclarar». La presentación de escrito sobre nulidad de actuaciones puede estimarse inevitable²⁴. La respuesta²⁵, a la vez que admite el error material en que incurre la sentencia (al escribir CAF donde debía decir ABX), mantiene que tal alteración queda al margen de la decisión: Hijos de Cabanellas cubría una fase de un contrato complejo (el transporte desde Beasain a la India), «y que a dicho contrato complejo se le aplica el plazo de caducidad del contrato de transporte marítimo»²⁶. En consecuencia, «[n]o hay, por

¹⁷ Sentencia n.º 266/2018, de once de mayo de 2018.

¹⁸ Que, precisamente, hace uso de la obra de nuestro homenajeado con Ruiz Soroa, Manual de Derecho de Navegación Marítima, tercera edición, p. 699, para indicar la naturaleza del contrato de trincaje.

¹⁹ Escrito de 22 de octubre de 2018.

²⁰ Auto de tres de febrero de 2021, ponente Scoane Spiegelberg.

²¹ Sentencia del Tribunal Supremo, n.º 604/2021, de catorce de septiembre, decisión de la Sala acerca del primer motivo de casación.

²² Escrito de 23 de septiembre.

²³ El quince de marzo de 2022.

²⁴ Lleva fecha de dieciocho de abril de 2022.

²⁵ Auto de 17 de julio de 2023.

²⁶ Ibid., fundamento de derecho segundo.

tanto, en la sentencia ninguna alteración del supuesto fáctico controvertido, ni, en consecuencia, vicio alguno de congruencia que vulnere el art. 24 de la Constitución Española o genere indefensión»²⁷.

El recurso al Constitucional se anuncia en el escrito de nulidad de actuaciones²⁸. En efecto, se presenta y el Tribunal Constitucional resuelve con la inadmisión²⁹.

5. DERECHO APLICABLE

5.1 Derecho supranacional

En una valoración abstracta de la hipótesis contemplada en la sentencia objeto de comentario, el derecho aplicable al transporte internacional de mercancías por vía marítima bajo conocimiento de embarque, lo constituyen las normas de la Convención de Bruselas con su Protocolo de Visby (CB-PV)³⁰ (cuya regla de prescripción es reiterada en las diferentes instancias del caso).

Un conjunto de disposiciones en CB-PV han de ser tenidas en cuenta para empezar a pensar la cuestión suscitada³¹: los artículos 1.e), 2, 3.2, 3.3, 3.6, 3.7, 3.8, 4.2.i) y 7. Además ha de ser atendido el artículo 4bis y su complemento: el 4.5.e).

El 1.e), al definir para el Instrumento el significado del término, «transporte marítimo», acota su amplitud: «comprende el tiempo transcurrido desde la carga de las mercancías a bordo del buque hasta su descarga del buque»³². El artículo 2, secuencia los deberes del porteador comprendidos en la Convención: «carga, conservación, estiba, transporte, vigilancia, cuidado y descarga»³³. Mientras que el 3.2 se fija en cómo el porteador ha de realizarlos («cuidar diligentemente») sin dejar de reiterarlos: «procederá de manera apropiada y cuidadosa a la carga, conservación, estiba, transporte, custodia y descarga de las mercancías transportadas»³⁴.

El artículo 3.8 contribuye a la exégesis de los reproducidos al otorgarles carácter imperativo: «Toda cláusula, convenio o acuerdo en un contrato de transporte que exonere al porteador o al buque de responsabilidad por pérdida o daño referente a las mercancías, que provengan de negligencia, falta o incumplimiento de los deberes y obligaciones señalados en este artículo, o atenuando dicha responsabilidad en otra forma que no sea la determinada en el presente Convenio, serán nulos y sin efecto y se tendrán por no puestos»³⁵.

²⁷ Por expresarlo con los términos del auto aludido, así concluye el fundamento de derecho segundo.

²⁸ Segundo párrafo, en el Motivo segundo, epígrafe 1.3, tercer párrafo,

²⁹ Providencia de la Sección Cuarta, Sala Segunda, con fecha de diez de enero de 2024, con la consideración de que carece de trascendencia constitucional.

³⁰ Instrumento de Ratificación en Gaceta de Madrid, N.º 212, 31 de julio de 1930, págs.724 y ss. BOE, N.º 36, de 11 de febrero de 1984, págs.3674 y ss. para el Protocolo de Visby. Las citas en nuestro idioma de los preceptos aludidos se traen de esas versiones. Morán (1), nn.115-127 con el texto de referencia presenta una síntesis de la historia de CB-PV.

³¹ Morán (1), pág.29, nn.131-132 y texto de referencia, para los motivos de tan inusual acumulación.

³² Ibid. (1), págs.30-31, nn.133-137, antecedentes y formación del precepto.

³³ Ibid., págs.31-32, n.138 (para los precedentes).

³⁴ Ibid., pág.32, n.139, con igual propósito. Para las tareas de la pretendida reforma del precepto, págs.46-48, nn. 170-179.

³⁵ Ibid., págs.33-34, n.140-141 con las consideraciones que preceden al precepto.

El artículo 7 resuelve la posible ampliación convencional del ámbito recién apuntado: «Ninguna de las disposiciones del presente Convenio prohíbe al porteador o al cargador insertar en un contrato estipulaciones, condiciones, reservas o exenciones relativas a las obligaciones y responsabilidades del porteador o del buque por la pérdida o los daños que sobrevengan a las mercancías o concernientes a su custodia, cuidado y conservación antes de la carga y después de la descarga del buque, en el que las mercancías se transportan por mar»³⁶.

Si el titular de la carga o quienes lo representan, realiza alguna operación relacionada con el transporte, responderá de ella, a tenor del artículo 4.2.i): «Ni el porteador ni el buque serán responsables por pérdida o daño que resulten o provengan ... De un acto u omisión del cargador o propietario de las mercancías o de su agente o representante»³⁷.

El “conocimiento recibido para embarque” de la mercancía, que se disciplina del 3.3 al 3.7, posee un interés limitado en la tarea (su carácter temporal y eventual así lo ordenan, junto a las dudas suscitadas en su génesis que alcanzan, también, su régimen jurídico). Ofrece, sin embargo, consideraciones interesantes acerca del periodo en que el porteador ha de responder de las mercancías según el régimen de la Convención³⁸.

El artículo 3.6 ha de ser reproducido (parcialmente: párrafos primero-segundo y cuarto), pues contribuye a la determinación del momento en que se inicia la responsabilidad del porteador por las mercancías: «El hecho de retirar las mercancías, constituirá, salvo prueba en contrario, una presunción de que han sido entregadas por el porteador en la forma consignada en el conocimiento, a menos que antes o en el momento de retirar las mercancías y de ponerlas bajo la custodia de la persona que tenga derecho a su recepción, con arreglo al contrato de transporte, se dé aviso por escrito al porteador o a su Agente en el puerto de descarga de las pérdidas o daños sufridos y de la naturaleza general de estas pérdidas o daños. Si las pérdidas o daños no son aparentes, el aviso deberá darse en los tres días siguientes a la entrega. ... Sin perjuicio de lo dispuesto en el párrafo 6 bis, el porteador y el buque quedarán en todo caso descargados de cualquier responsabilidad relacionada con las mercancías a menos que se entable la acción correspondiente dentro de un año a contar desde la entrega de las mismas, o desde la fecha en que hubieren debido entregarse. Dicho plazo podrá prorrogarse, sin embargo, mediante acuerdo concertado entre las Partes [sic, mayúscula] con posterioridad al hecho que dio lugar a la acción».

Finalmente, el artículo 3 párrafo 6bis, añadido con el Protocolo de Visby, disciplina la temporalidad para la repetición, en el caso, según las sentencias en diferentes instancias, la acción interpuesta por la aseguradora: «Podrán ejercitarse acciones de repetición contra terceros, incluso después de expirado el plazo de un año previsto en el párrafo precedente, siempre y cuando ello se haga dentro del plazo fijado por la ley del Tribunal que entiende del asunto. Sin embargo, dicho plazo no podrá ser inferior a tres meses, a contar desde el día en que la persona que ejercite la acción de repetición haya

³⁶ Ibid., pág.34, n.142.

³⁷ Ibid., págs.34-35, n.143. Para las tareas de la no alcanzada reforma, págs.46-48, nn. 170-179.

³⁸ Ibid., págs.35-42, nn.144-161.

liquidado la reclamación, o haya recibido notificación de la citación correspondiente, en una acción contra ella».

La conclusión de ese conjunto normativo resulta patente: habría que atender a lo dispuesto en el conocimiento de embarque de cada expedición³⁹. Porque si esos documentos dejan sin ampliar la responsabilidad del porteador a las operaciones portuarias, estiba y trincaje en los contenedores nunca podría disciplinarse por las reglas de CB-PV.

Y, en tal criterio, la atribución del régimen jurídico de CB-PV a unas operaciones a las que, salvo pacto expreso patente en el conocimiento de embarque, jamás puede ser aplicada, carece de algún fundamento.

Cabrían otras dos opciones: la emisión de un conocimiento recibido para embarque y que las labores de estiba y trincaje las cumplieren empleados del porteador. Estas opciones se dejan al margen, porque así procede el supuesto de hecho: se deja de mencionar también el conocimiento recibido para embarque, junto a una estiba y trincaje en el contenedor completamente ajenas al porteador marítimo.

Mas, igual argumento, la atención al supuesto de hecho, impone prescindir de cualquier hipotética extensión de la responsabilidad del porteador: ninguna de las partes aporta conocimiento de embarque alguno: el demandante, porque resulta completamente extraño a su pretensión, el demandado, porque su defensa parece no requerirlo (aunque habría de ser quien, para garantizar la aplicabilidad de CB-PV, evidenciase la ampliación de la responsabilidad del porteador a operaciones en tierra con el conocimiento de embarque correspondiente).

En consecuencia, hemos de hablar de CB-PV sin pacto de ampliación de la responsabilidad del porteador a las operaciones que van más allá de la aventura marítima. Dicho de otro modo: habría que ceñirse a la fase estricta cubierta por CB-PV, pues se carece de prueba acerca de la ampliación de la responsabilidad del porteador a las operaciones en tierra: el propósito del artículo 7 CB-PV.

Y, en conclusión: la CB-PV carecería de aplicabilidad al supuesto de hecho contemplado en el caso: por una parte, resulta evidente el origen de los daños, derivado de una estiba defectuosa de los ejes en el contenedor (reforzado por la ausencia de protesta de mar al concluir la fase primera de navegación), por otra, se trata de una misión que cumple alguien completamente ajeno a la actividad empresarial del porteador marítimo. La responsabilidad de éste, además, ha de contenerse en la navegación (y sus operaciones necesarias previas y posteriores: carga y descarga), pues el periodo de la responsabilidad del porteador carece de extensión alguna (que se apunte en alguna de las diferentes instancias).

Para redondear la materia, habría de ser aludido el efecto de una cláusula Himalaya que normalmente se encontraría en los términos del caso⁴⁰. Esa familia de

³⁹ Ibid., págs. 62-65, notas 228 a 235.

⁴⁰ En la complicación propia de esta materia, la cláusula Himalaya introduce revueltas adicionales. Por suerte cabe simplificar la referencia para quien desee empezar a adentrarse en la cuestión: Morán (1), n.34 y 35, 50 y 557 a 574 con el texto de referencia y las notas a las que aluden a su vez.

cláusulas posee entrada franca gracias al artículo 4bis del Protocolo de Visby⁴¹. Precepto que se ha de leer con el artículo 4.5.e) de igual Instrumento⁴². En su virtud, las limitaciones de responsabilidad del porteador pueden ser aplicables a sus auxiliares⁴³.

5.2. Derecho nacional

El derecho nacional en la historia del caso, puede ser centrado mediante la declaración de inadmisión efectuada por el Juzgado de lo Mercantil. En el primer fundamento de derecho, cuando examina su competencia objetiva, reproduce lo relevante del artículo 86 ter LOPJ, para indicar que el derecho aplicable es el Código civil (arrendamiento de obra y mandato), ajena al Derecho Marítimo: «una cosa es la responsabilidad (de derecho marítimo) derivada de los daños en la mercancía transportada consecuencia de la defectuosa “carga y estiba” de las mercancías, de la que deba responder, en su caso la transportista marítima (y su aseguradora). Y otra cosa, muy distinta, es la responsabilidad (civil) por negligente cumplimiento por parte de la mercantil subcontratada de las obligaciones encargadas (trincaje en el contenedor), que es lo que se reclama en este procedimiento»⁴⁴.

Por si alguna duda quedase subraya después del punto y seguido: «No se demanda, en este asunto, por **ningún incumplimiento en el contrato de transporte marítimo de mercancías**, al amparo de la normativa especial reguladora. Sino por el **incumplimiento [sic] contrato de arrendamiento (de obra) que une a las partes**, al amparo de la normativa del Código Civil»⁴⁵ (negrita en el original).

Esas afirmaciones están seguidas, con previa declaración de que no pueden ser acogidas, por las aportaciones de la demandada y del Ministerio Fiscal (en términos semejantes a ella) en pro de la competencia del Juzgado de lo Mercantil⁴⁶. Se fundan en

⁴¹ Supra, n.30 para el BOE correspondiente: «Entre los artículos 4 y 5 del Convenio se insertará un artículo 4 bis, redactado, como sigue: // “1. Las exoneraciones y limitaciones previstas en el presente Convenio podrán aplicarse a cualquier acción contra el porteador, relativas a pérdidas o daños de mercancías objeto de un contrato de transporte, tanto si la acción se funda en la responsabilidad contractual como si se basa en una responsabilidad extracontractual. // 2. Si tal acción se entablare contra un encargado del porteador - que no fuere contratista por su cuenta-, dicho encargado podrá acogerse a las exoneraciones y limitaciones de responsabilidad que el porteador pudiere invocar en virtud del Convenio. // 3. El conjunto de los importes que puedan cobrarse a cargo del porteador y de los encargados no excederá, en dicho caso, de los límites previstos por el presente Convenio. // 4. El encargado no podrá, sin embargo, acogerse a lo dispuesto en el presente artículo si se probare que el daño es resultado de un acto o de una omisión del susodicho encargado, tanto si se producen con intención de provocar un daño como si se llevan a cabo temerariamente y con conocimiento de que de ello se derivaría, probablemente, un daño”».

⁴² «Ni el porteador ni el buque tendrán derecho a beneficiarse de la limitación de responsabilidad que en este párrafo se determina si se prueba que el daño es resultado de un acto o de una omisión del porteador, que se produjo o con intención de provocar un daño o temerariamente y con conocimiento de que probablemente de ello se deduciría un daño».

⁴³ Como puede verse, se trata de una simplificación extrema para una de las cuestiones más controvertidas en la historia reciente del transporte marítimo. Las referencias aludidas en la n.40 pueden servir para empezar a adentrarse en ese punto.

⁴⁴ Juzgado de lo mercantil n.º1, Bilbao (Vizcaya). Auto 345/2015, Declarando la falta de competencia objetiva. Fundamento de derecho 1. «La competencia objetiva del juzgado de lo mercantil en materia de transporte», último párrafo.

⁴⁵ Ibid.

⁴⁶ Ibid., fundamento de derecho 2.

una resolución de la Audiencia Provincial de Vizcaya (23 enero de 2012, 365/2010) que confirma el criterio del Juzgado de lo Mercantil, n.º 2 de Bilbao, para resolver una cuestión semejante de acuerdo con parámetros del Derecho Marítimo, en la evidencia de que los daños a las mercancías acaecen durante la fase marítima y en la aplicación del plazo de prescripción de un año (art. 22 LTM).

El Magistrado-Juez de lo Mercantil indica que, efectivamente, la aludida sentencia de la Audiencia Provincial de Vizcaya, resuelve un caso idéntico, pero en él no se cuestiona la competencia del Juzgado de lo Mercantil⁴⁷.

Y acerca del alcance de la contestación a la demanda, para la determinación la competencia objetiva, el Auto deja claro, después de dos argumentos (de índole procesal) que, además, en su caso, nada impide que el juez de instancia aplique la normativa del transporte a una materia que se regula por el Código civil⁴⁸.

El debate advertido en relación a los casos ventilados en la propia Audiencia, eso sí, permite distribuir las costas. Con lo que Marcos Bermúdez Ávila, Magistrado-Juez de lo Mercantil declara la ausencia de competencia objetiva.

En los escritos sucesivos de demanda y de apelación se detalla más la materia. Por una parte, el carácter atípico del contrato de trincaje, por otra, su incardinación en el contrato de arrendamiento de obra, finalmente, la inaplicabilidad de las reglas del transporte marítimo.

La naturaleza atípica del contrato se refrenda con un par de citas doctrinales⁴⁹. Ambos autores coinciden en reconducir la cuestión a un arrendamiento de obra⁵⁰: prestación tan especializada como la servida por esas mercantiles, conlleva un grado de responsabilidad equivalente, singular y distinto en la cadena de contribuciones que concurren al transporte.

El encaje en el arrendamiento de obra, para las tareas de trincaje de los bienes en el contenedor, cuenta con el respaldo inicial de tres sentencias del Tribunal Supremo: junto a la citada en la última nota, las de 30 de marzo de 2006 (209/2006) y la de 18 de abril de 1991. Se emplea, además, una sentencia de la Audiencia Provincial de Vizcaya: de 28 de junio de 2013 (n.º 391/2013), para hacer ver que a la empresa de trincaje podría aplicársele las reglas de transporte marítimo (según la STS de 25 de mayo de 2011) si fuese un porteador, error en que incurre el juzgador de instancia (a lo que el escrito de apelación de la recurrente dedica el segundo motivo). Finalmente se hace uso de la sentencia de la Audiencia Provincial de Barcelona (16 de marzo de 2011) que califica como obligación de resultado la prestación de la empresa de carga-estiba-trincaje.

La inaplicabilidad de las reglas del transporte marítimo a las operaciones de trincaje de las mercancías en el contenedor, se argumenta con la indicación de diferencias entre la STS de 25 de mayo de 2011, seguida por la audiencia, y los hechos del caso. Para concluir ese elenco propone un paralelismo a fin de hacer ver el desajuste en la sentencia

⁴⁷ Ibid., Fundamento de Derecho 2.A.

⁴⁸ Ibid., Fundamento de Derecho 2.B.

⁴⁹ Además de la que se apuntó (supra n.) a la obra conjunta de nuestro homenajeado y Ruiz Soroa, se alude a Gondra Romero, J.L. Régimen jurídico de las operaciones de carga y descarga, Tecnos, Madrid, 1970, p.133.

⁵⁰ La STS (31 de enero de 1983) aludida en la cita a Gondra (supra) merece una atención que ahora excede la tarea.

de Primera Instancia recurrida: si en un contrato de compraventa perece su objeto durante el transporte, ¿se aplicará a la disputa entre comprador y vendedor acerca de la compraventa, la caducidad de la acción propia del transporte?

6. DERECHO APLICADO

El Tribunal Supremo, al igual que la Audiencia Provincial y la Primera Instancia, resuelven la contienda con el recurso a un argumento de difícil calificación, por su carácter extravagante, raro. Tanto que parece preferible insertar el pasaje principal:

«Pero la relación [...] 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»⁵¹.

De ahí que el término para el ejercicio de la acción sea el correspondiente a esa concepción del asunto. Así lo justifica cuando resuelve el plazo de caducidad:

«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»⁵².

Cuenta, en igual punto, a continuación, con un par de argumentos adicionales:

«La [...] 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».

Y otro, aún más allá en igual sendero tan creativo como extravagante:

«aunque el origen de los daños estuviera en un defectuoso trincaje de la mercancía en los contenedores antes de su carga [...] (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)»⁵³.

Lo más singular en esa decisión se halla, probablemente, en la completa ausencia de invocación de norma alguna.

El Tribunal Supremo (con sustento idéntico al de la Primera Instancia y al de la Audiencia) sentencia que el transporte marítimo internacional constituye una unidad, desde el remitente al destinatario. Y en complejo tan articulado, como puede comprobarse deteniéndose a indagar en origen y destino de las mercaderías, que van por carretera, o

⁵¹ Fundamento de derecho segundo, Decisión de la Sala, n.º 2.

⁵² Fundamento de derecho tercero, Decisión de la Sala, n.º 2.

⁵³ Fundamento de derecho tercero, Decisión de la Sala, n.º 3.

se manipulan en un puerto seco o en una terminal marítima, así como en sus fases de consolidación en un contenedor y viceversa, cualquier contrato intermedio queda sometido a igual régimen.

En sentido negativo, carece de relieve toda diferencia de regulación que afecte a la responsabilidad por las mercaderías, mientras se hallan sometidas al transporte internacional. Al menos resulta cierto lo anterior, en cuanto al criterio anual de la caducidad (bien dicho por el Tribunal Supremo: no prescripción) de cualquier acción ejercitada en el ínterin.

La sentencia comentada se sustenta, sí, en otra decisión del Tribunal Supremo que viene siendo reproducida (en menguada amplitud, según suben las instancias). Ese fallo que se reitera, sin embargo, posee notables diferencias con aquél al que se pretende aplicar, tanto en la naturaleza de las partes, como en la acción ejercitada. En la que es objeto de comentario, una compañía aseguradora, después de haber abonado la indemnización a su cliente, ejercita la acción contra el responsable del daño a aquél, a fin de reembolsarse. Tal ejercicio del derecho de subrogación⁵⁴, pretende ser asimilado, con el que sirve a la sentencia de 25 de mayo de 2011: la acción de un cargador contra el transportista a causa de los daños sufridos en las mercancías objeto de transporte⁵⁵. Ciertamente, también hubo en ésta defectos en el trincaje, pero estos carecen de relieve en la solución del caso y se emplean como fórmula (que funciona en la segunda instancia) para tratar de eludir el plazo de caducidad anual propio de la CB-PV.

Puede entenderse así esa imagen de la unidad del transporte marítimo, desde el remitente al destinatario la cual, por atractiva que pueda resultar, carece de disposición alguna que la refrende. Más bien lo contrario⁵⁶. Con lo cual se transforma en falaz el encabezamiento del epígrafe, porque el derecho que se aplica, sencillamente, no existe (así es, desde luego, entre las normas de la Convención de Bruselas-Protocolo de Visby, cuyo límite para el ejercicio de la acción es al que la decisión recurre).

⁵⁴ Ex artículo cuarenta y tres (primer párrafo) de la Ley de contrato de seguro: «El asegurador, una vez pagada la indemnización, podrá ejercitar los derechos y las acciones que por razón del siniestro correspondieran al asegurado frente las personas responsables, del mismo, hasta el límite de la indemnización».

⁵⁵ Protagonistas para la de 25 de mayo de 2011. En ésta, además, quien actuó como abogado de la porteadora, es el letrado de la compañía aseguradora en el caso objeto de comentario (para mayor desconcierto del profesional). Tal circunstancia le facilita el desglose de diferencias entre aquel caso y el de autos, en la sección correspondiente al primer motivo («[i]nfracción de la normativa jurídica y jurisprudencia consolidada del Tribunal Supremo») del recurso de casación (marginal 7). En síntesis: quien se encarga de la estiba (Hijos de Cabanellas): carece de la condición de porteador (7.1), factura exclusivamente el servicio de trincaje (7.2), no emite conocimiento de embarque alguno (7.3), ni concurre mala mar (7.4). En la otra, el titular de los bienes objeto de transporte actúa contra el porteador, que factura el servicio de transporte completo, con emisión del correspondiente conocimiento de embarque. Que el cargador dejase pasar el plazo de caducidad, determina que invoque en su acción los servicios de trincaje, para tratar de acogerse al benéfico plazo de prescripción de quince años. Esto es lo que rechaza la sentencia del Tribunal Supremo de 25 de mayo de 2011 (de ahí que recurra a esas dicciones que, dicho al paso, también en esa decisión poseen raro encaje, aunque sirvan para justificar la revocación de la sentencia de la Audiencia).

⁵⁶ Las disposiciones de la Convención de Bruselas con el Protocolo de Visby que se han expuesto supra en el 5.1 abogan en tal sentido: Esos Instrumentos no cabe extenderlos más allá de la fase marítima, salvo que el conocimiento de embarque posea la condición de conocimiento de embarque directo (y, aún de ese modo, v., dos notas más abajo, la referencia al caso *Norfolk Southern Railways*).

Tampoco hay tribunal alguno (de nuestro ámbito cultural) que haya aplicado de forma semejante la Convención de Bruselas-Protocolo de Visby, que muchos llaman Reglas de La Haya⁵⁷.

Puede servir de prueba uno de los casos famosos en el Supremo de los Estados Unidos: *Norfolk Southern Railways Co. v. James Kirby Pty. Ltd.*⁵⁸. Un transporte de piezas para General Motors desde Australia a Huntsville (Alabama) se contrata mediante un conocimiento de embarque directo, con una cláusula Himalaya, para ampliar el régimen de responsabilidad del porteador a quienes colaboren en el transporte puerta a puerta. En la fase ferroviaria, un accidente provoca la pérdida de la mercancía. El Supremo aplica el régimen del porteador ferroviario, en vez del marítimo [pese a, se reitera, el conocimiento de embarque directo con cláusula Himalaya; sin duda, esa solución más conveniente, por más barata, para los operadores americanos (adviértase la nacionalidad del ferrocarril y su régimen de responsabilidad con un límite más bajo que el de la CB-PV), provocó una ola de comentarios (en la que tampoco cabe detenerse, pero que evidencian, también, la inseguridad del derecho aplicable al transporte internacional de mercancías por mar con ese régimen centenario)].

7. FICCIÓN

Conviene reiterar que el presente número y sus tres divisiones hablan de algo sin existencia real. El término del presente epígrafe y las rúbricas que lo desarrollan, avisan que el ejercicio se adentra en el ámbito de lo imaginario.

En relación al caso, puestas las palabras siguientes junto a la decisión del Tribunal Supremo, y al lado de las que con ella se respaldan (de la Primera Instancia y de la Audiencia Provincial, acerca de la unidad del contrato de transporte marítimo internacional, desde el remitente al destinatario), otorgan más claridad al desatino de esas decisiones judiciales: contribuyen a entender cómo, hace más de medio siglo, la comunidad internacional trata de acercarse a la filosofía que late tras la Sentencia del Tribunal Supremo, pero esa orientación o no se logró (en el caso de las Reglas de Hamburgo y de su auxiliar, la Convención ETT), o aún padece orfandad normativa (en el caso de las Reglas de Rotterdam).

7.1. Si el trayecto hubiese sido distinto

Si los ejes de la CAF se hubiesen dirigido a cualquiera de los Estados Miembros de las Reglas de Hamburgo⁵⁹, éstas hubiesen sido aplicables al transporte marítimo⁶⁰. Por eso

⁵⁷ Morán (1), n.115.

⁵⁸ 543 U.S. 14 (2004).

⁵⁹ v., supra, n.3, para el elenco.

⁶⁰ Art. 2.1.b) Reglas de Hamburgo. La aplicación de las Reglas de Hamburgo por ese criterio dio alguna sorpresa. Pude ocuparme hace años de una: «The OTT Convention Viewed in the Light of Decisions on the Hamburg Rules», en *Uniform Law Studies / Etudes de droit uniforme, In memory of / A la mémoire de MALCOLM EVANS*, Uniform Law Review / Revue de droit uniforme, 1998, pp. 601-614, cuyo epígrafe segundo se centra en *Compañía Sud Americana de Vapores, S.A. vs. I.T.O. Corp. of Baltimore, et al*, USDC, Maryland, 1997 AMC 362: el traslado de una grúa desde un muelle en Baltimore a Valparaíso (Chile) por una compañía chilena (la que figura como demandante en el caso), empieza con la pérdida completa de la

conviene mirar si ese Convenio refrenda la afirmación del Tribunal Supremo, acerca de la unidad del transporte puerta a puerta.

La negativa es inmediata. Los extremos de la responsabilidad del porteador marítimo en las Reglas de Hamburgo, quedan fijados por su artículo 4⁶¹. Tal precepto, en conjunción con el artículo 23.2, que permite la ampliación de las obligaciones del porteador comprendidas en el Instrumento, y el 1.6, que excluye del Instrumento las fases no marítimas, cierra el paso a que pueda ser rebasado el límite portuario en la aplicación de las Reglas de Hamburgo⁶².

Adviértase cómo uno de los motivos que impulsan las Reglas de Hamburgo, se centra en la delimitación del periodo de responsabilidad del porteador⁶³. Así que cuando concluyen en el límite portuario como lugar extremo para la aplicación en ellas de la responsabilidad del porteador, manifiestan el entendimiento común acerca de tal asunto por la comunidad internacional en ese momento histórico⁶⁴.

7.2. Si la Convención sobre ETT estuviese vigente

Un complemento diseñado particularmente para las Reglas de Hamburgo se encuentra en la Convención que regula la responsabilidad de los Empresarios de Terminales de Transporte⁶⁵ (ETT). Pese a su falta de vigencia, posee interés la referencia a la Convención ETT en el contexto del comentario a la Sentencia del Tribunal Supremo, en cuanto revela el modo de resolver la actividad de las empresas auxiliares para el transporte internacional, en el arranque de los noventa del pasado siglo.

La Convención ETT se introduce para disciplinar las labores que corresponden a estos empresarios que, precisamente, pueden encargarse de la conservación, manejo, eventualmente, la estiba y el arrumaje, de las mercancías en la terminal⁶⁶. La definición del ETT aclara su interposición en el transporte internacional⁶⁷. Al igual que cierra el

mercancía provocada por el operador de la terminal. El debate importante se centra en el derecho aplicable. El Juez de Estados Unidos determina la aplicabilidad de las Reglas de Hamburgo.

⁶¹ La amplitud del precepto, a la vez que su abundancia de matices, desaconseja la inserción de su texto. Hubo ocasión de estudiarlo: «Los límites del periodo de la responsabilidad del porteador en las Reglas de Hamburgo», en *Estudios Jurídicos en Homenaje al Profesor Aurelio Menéndez*, Civitas, Madrid, 1996, Vol.III, pp.3947-3987.

⁶² Para más detalle (particularmente para quienes escribieron sobre el asunto), v., Morán (62), nn.114-121 y texto de referencia.

⁶³ V., Morán (62), nn.29-34 para el comienzo de los debates y nn.35-62 para la perspectiva completa de esas discusiones.

⁶⁴ El Instrumento adopta un principio de respeto extremo con los derechos nacionales [v., Morán (62), epígrafe III, pp.3964-3966].

⁶⁵ V., Morán (62), nn. 128 y 129 con el texto de referencia.

⁶⁶ Art.1.d): «La expresión "servicios relacionados con el transporte" comprende servicios como el almacenamiento, el depósito, la carga, la descarga, la estiba, el arrumaje, el entablado y el trincado». Si se desea adentrarse en la historia legislativa del Instrumento, puede verse «Notas para la historia del convenio sobre la responsabilidad de los ETT (empresarios de terminales de transporte)», Anuario de Derecho Marítimo, Vol IX (1991), pp. 89-160. Concretamente, para las referencias a ese precepto, v., nn.137, 140-142, 177 y 183, con el texto que ilustran.

⁶⁷ Art.1.a): «Por "empresario de terminal de transporte" (en adelante denominado "empresario") se entiende toda persona que, en el ejercicio de su profesión, se hace cargo de mercaderías que son objeto de transporte internacional a fin de prestar o de hacer prestar servicios relacionados con el transporte con respecto a esas mercaderías en una zona que está bajo su control o sobre la que tiene un derecho de acceso o de uso. Sin

tramo por el que responde de las mercancías objeto de transporte: desde la recepción a la entrega⁶⁸. Durante ese tramo el ETT (no el porteador) responde de las mercancías que se hallen a su cargo⁶⁹.

El principio sobre el que reposa este Instrumento, resulta fácil de sintetizar: si un empresario (en este caso el ETT) se ocupa de una tarea, en un transporte internacional de bienes, sin mandato del porteador, fuera del ámbito profesional de éste, y se encarga de la labor que sea, habrá de responder de la función que realice. O, expresado de otro modo, la responsabilidad corresponde a quien de la tarea se ocupa en nombre propio, con carácter empresarial.

7.3. Si otra hubiese sido la suerte de las Reglas de Rotterdam

Las Reglas de Rotterdam representan el resultado más reciente de la comunidad internacional acerca de la modernización del transporte marítimo⁷⁰. La implicación del CMI en esas labores desde su inyección⁷¹, junto a la inseguridad jurídica y el enorme desorden evidenciado, de forma más llamativa, por un caso reciente⁷², ha instado al CMI a la constitución de un comité especial dedicado a explicar a los Gobiernos dicha situación, con el objetivo de instarles a la ratificación del nuevo Instrumento, porque aún faltan tres cuartas partes de las veinte ratificaciones precisas para su entrada en vigor⁷³.

Las Reglas de Rotterdam contemplan un transporte total o parcialmente marítimo⁷⁴. Mas, para que ese transporte adquiriera el estatuto propuesto por la sentencia que comentamos del Tribunal Supremo⁷⁵, se requieren algunas condiciones (junto al

embargo, no se considerará empresario a la persona que sea porteador en virtud de las normas jurídicas aplicables por las que se rija el transporte». Para los detalles de su génesis, Morán (66), nn.135-136, 142-144, 138, 178, 235-236, 277-288 con el texto al que se refieren.

⁶⁸ Art.3: «El empresario responde de las mercaderías desde el momento en que se hace cargo de ellas hasta el momento en que las pone en poder o a disposición de la persona facultada para recibir las». Para los pormenores de su gestación, Morán (66), nn.149, 188, 211, 241 y texto que sustenta.

⁶⁹ Art.5: «El empresario será responsable de los perjuicios resultantes de la pérdida o el daño de las mercaderías, así como del retraso en la entrega, si el hecho que ha causado la pérdida, el daño o el retraso se produjo durante el período en que respondía de las mercaderías en el sentido del artículo 3, a menos que pruebe que él, sus empleados o mandatarios u otras personas a cuyos servicios recurra para la prestación de los servicios relacionados con el transporte adoptaron todas las medidas que razonablemente podían exigirse para evitar el hecho y sus consecuencias». La formación del precepto durante su debate puede verse en Morán (66), nn.190, 213, 250-251, 283, con el texto al que sirven.

⁷⁰ Acerca de la historia de ese movimiento en pro del nuevo derecho en la materia, y sus fases, desde la entrada en vigor de las Reglas de Hamburgo, hubo ocasión de escribir en «Ocean Carriers' Duty of Care to Cargo in Port: The Rotterdam Rules 2009», en *Fordham International Law Journal*, In Celebration of Professor Joseph C. Sweeney's seventy-fifth birthday, vol 32, April 2009, number 4: pp.1162-1208.

⁷¹ Morán (70) nn. 35-78 y texto de referencia.

⁷² *Poralu Marine Australia Pty Ltd v MV Dijkgracht* [2022] FCA 1038.

⁷³ Art.94.1 Reglas de Rotterdam.

⁷⁴ Precisamente, el título con el que se adopta en el (41.º) Plenario de UNCITRAL, (16 de junio a 3 de julio de 2008, Nueva York), fue: «Convenio de las Naciones Unidas sobre el Contrato de Transporte Internacional de Mercancías Total o Parcialmente Marítimo». La oferta del Gobierno de Países Bajos, en pro de celebrar la ceremonia de ratificación en Rotterdam [v., Morán (70), nn. 9 y 10, con el texto de referencia], determinó la denominación definitiva.

⁷⁵ *Supra* n. 52, en síntesis: «conjunto de operaciones orientadas a la realización del transporte en las máximas condiciones de seguridad, desde el domicilio del remitente hasta el del destinatario».

acierto y la fortuna del aludido comité del CMI, para la deseada vigencia del esperado Instrumento).

Pueden agruparse esos requisitos en el repaso de los artículos 12, 13, 17.3.i), 18, 19, 20, 26 y 48 de las Reglas de Rotterdam.

El artículo 12, con la rúbrica «Periodo de responsabilidad del porteador», lo extiende desde la recepción hasta la entrega de las mercaderías⁷⁶. Su segundo epígrafe excluye de la responsabilidad del porteador los estadios en que los objetos transportados se hallan, por mandato de las normas, normalmente, locales, en manos ajenas (v.gr., autoridades tributarias o de seguridad y entidades portuarias)⁷⁷. El tercer apartado ordena, por un lado, la libertad de las partes para fijar la amplitud (el momento de inicio y el de final) de la responsabilidad del porteador, pero, por otro, declara la nulidad de esos acuerdos que, al aminorar el tramo de posesión de las mercaderías por el porteador, contravengan la realidad del transporte⁷⁸.

El artículo 13, en su primer número, hace elenco de las obligaciones específicas que atañen al porteador durante el plazo en que responde de los objetos transportados⁷⁹. Pero, parte de esas tareas, con la adecuada indicación contractual, puede ser asignada a alguno de los interesados en el transporte⁸⁰.

El artículo 17.3.i) exime al porteador de su responsabilidad en línea con lo previsto en los artículos antes aludidos: en efecto, el porteador no puede responder de aquello que, contractualmente, quede asignado a otro interesado en la carga, aunque los eventos

⁷⁶ Art.12.1: «El período de responsabilidad del porteador por las mercancías establecido en el presente Convenio comienza en el momento en que el porteador o una parte ejecutante reciba las mercancías para su transporte y termina en el momento de su entrega». Afortunadamente pude publicar: «El periodo de la responsabilidad del porteador: extremos e interacción con la compraventa», capítulo 5 en *Las Reglas de Rotterdam y la práctica comercial internacional*, dir. Illescas, R. y Alba M., Thomson-Reuters-Civitas, Madrid, 2012, pp.197-242, donde me ocupo de la interpretación de alguno de los preceptos que aquí interesan. Respecto al 12 en su conjunto, v. ibi., pp. 200-201.

⁷⁷ Art.12.2: «a) Si la ley o los reglamentos aplicables en el lugar de la recepción exigen que las mercancías sean entregadas a una autoridad o a un tercero de quien el porteador pueda recogerlas, el período de responsabilidad del porteador comenzará cuando el porteador las recoja de dicha autoridad o tercero. // b) Si la ley o los reglamentos aplicables en el lugar de la entrega exigen que el porteador entregue las mercancías a una autoridad o a un tercero de quien el destinatario pueda recogerlas, el período de responsabilidad del porteador terminará cuando las entregue a dicha autoridad o tercero».

⁷⁸ Art. 12.3: «Para la determinación del período de responsabilidad, las partes podrán estipular el momento y el lugar de la recepción y la entrega, pero será nula toda cláusula del contrato de transporte en la medida en que disponga que: // a) El momento de la recepción de las mercancías es posterior al inicio de la operación inicial de carga con arreglo al contrato de transporte; o // b) El momento de la entrega de las mercancías es anterior a la finalización de la operación final de descarga con arreglo al contrato de transporte».

⁷⁹ Art. 13.1: «Durante el período de su responsabilidad, definido en el artículo 12, y a reserva de lo dispuesto en el artículo 26, el porteador deberá recibir, cargar, manipular, estibar, transportar, conservar, custodiar, descargar y entregar las mercancías con la diligencia y el cuidado debidos». Para un estudio acerca de las pautas exegéticas del precepto, Morán (76), pp.221-231.

⁸⁰ Art.13.2: «No obstante lo dispuesto en el párrafo 1 del presente artículo, pero a reserva de lo dispuesto en el resto del capítulo 4 y en los capítulos 5 a 7, el porteador y el cargador podrán estipular que las operaciones de carga, manipulación, estiba o descarga de las mercancías sean efectuadas por el cargador, el cargador documentario o el destinatario. Dicha estipulación deberá constar en los datos del contrato». Si se desea una aproximación al detalle del precepto, Morán (76), pp.231-242.

dañosos acaezcan durante lapsos en que, inicialmente, responde de las mercancías objeto del transporte⁸¹.

Los tres siguientes establecen la responsabilidad: del porteador por sus auxiliares, la de la parte ejecutante marítima en equivalencia con la del porteador, y la solidaridad entre ambos.

La responsabilidad por sus auxiliares se fija en el artículo 18⁸². La del porteador efectivo en el artículo 19⁸³. La solidaridad queda plasmada en el artículo 20⁸⁴.

El artículo 26 introduce un régimen de respeto a los demás Instrumentos que regulan el transporte no marítimo, otorgándoles prevalencia sobre los términos de las Reglas de Rotterdam⁸⁵.

⁸¹ Art.17.3.i): «El porteador quedará asimismo total o parcialmente exonerado de la responsabilidad establecida en el párrafo 1 del presente artículo si, en vez de probar que está exento de culpa en los términos previstos en el párrafo 2 del presente artículo, prueba que uno o más de los siguientes hechos o circunstancias causó o contribuyó a causar la pérdida, el daño o el retraso: [...] i) Carga, manipulación, estiba o descarga de las mercancías efectuada con arreglo a un pacto concluido conforme a lo previsto en el párrafo 2 del artículo 13, salvo que el porteador o una parte ejecutante sea quien ejecute dicha tarea en nombre del cargador, del cargador documentario o del destinatario».

⁸² Art.18: «El porteador será responsable de todo incumplimiento de sus obligaciones previstas en el presente Convenio que sea imputable a actos u omisiones de: // a) Cualquier parte ejecutante; // b) El capitán o algún miembro de la tripulación del buque; // c) Los empleados del porteador o de una parte ejecutante; o d) Cualquier otra persona que ejecute o se comprometa a ejecutar alguna de las obligaciones del porteador con arreglo al contrato de transporte, en la medida en que dicha persona actúe, directa o indirectamente, a instancia del porteador o bajo su supervisión o control».

⁸³ Art.19: «1. Toda parte ejecutante marítima quedará sujeta a las obligaciones y responsabilidades impuestas al porteador con arreglo al presente Convenio y gozará de las exoneraciones y los límites de la responsabilidad que el Convenio reconoce al porteador cuando: // a) La parte ejecutante marítima haya recibido las mercancías para su transporte en un Estado Contratante, o las haya entregado en un Estado Contratante, o haya ejecutado sus funciones respecto de las mercancías en un puerto situado en un Estado Contratante; y // b) El hecho causante de la pérdida, el daño o el retraso haya ocurrido: // i) durante el período comprendido entre la llegada de las mercancías al puerto de carga del buque y su salida del puerto de descarga del buque; // ii) mientras las mercancías se hallaban bajo su custodia; o // iii) en cualquier otro momento en la medida en que la parte ejecutante marítima estuviera participando en la ejecución de cualquiera de las actividades previstas en el contrato de transporte. // 2. Si el porteador acepta asumir otras obligaciones además de las que le impone el presente Convenio, o si acepta que los límites de su responsabilidad sean superiores a los establecidos en el presente Convenio, ninguna parte ejecutante marítima quedará obligada por dicho pacto, a menos que haya aceptado expresamente tales obligaciones o límites. // 3. Una parte ejecutante marítima será responsable del incumplimiento de sus obligaciones establecidas en el presente Convenio que se derive de los actos u omisiones de cualquier persona a quien haya encomendado el cumplimiento de cualquiera de las obligaciones que incumban al porteador con arreglo al contrato de transporte, en iguales condiciones que las establecidas en el párrafo 1 del presente artículo. // 4. Nada de lo dispuesto en el presente Convenio impone responsabilidad alguna al capitán o demás miembros de la tripulación del buque ni a otros empleados del porteador o de una parte ejecutante marítima».

⁸⁴ Art.20: «1. Si el porteador y una o más partes ejecutantes marítimas son responsables de la pérdida o el daño de las mercancías, o del retraso en su entrega, su responsabilidad será solidaria, pero únicamente hasta los límites previstos en el presente Convenio. // 2. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 61, la indemnización total debida por todas las personas mencionadas en el párrafo anterior no podrá exceder de los límites de la responsabilidad establecidos en el presente Convenio».

⁸⁵ Art.26: «Cuando la pérdida o el daño de las mercancías, o el hecho o circunstancia que haya ocasionado el retraso en su entrega, se haya producido durante el período de responsabilidad del porteador, pero exclusivamente antes de ser cargadas las mercancías a bordo del buque, o exclusivamente después de ser descargadas las mercancías del buque, el régimen del presente Convenio no impedirá la aplicación de las disposiciones de otro instrumento internacional que, al producirse dicha pérdida o daño, o dicho hecho o circunstancia causante del retraso: // a) Se habrían aplicado, a tenor del propio instrumento, a la totalidad o a una parte de los actos del porteador en el caso de que el cargador hubiera celebrado con él un contrato

Finalmente, el artículo 48 resuelve la complicada cuestión de la falta de entrega de las mercancías, una vez concluido su traslado, por causas ajenas al porteador. En el primer párrafo cierra los supuestos a los que el precepto se ciñe⁸⁶. En esas circunstancias, el segundo establece alguna de las medidas que puede desplegar el porteador⁸⁷. Cualquiera de ellas ha de ir precedida de la oportuna notificación⁸⁸. En el ordinal siguiente ordena el deber de retener el producto de la venta (en caso de que por ella se opte), con las deducciones que procedan⁸⁹. Y finalmente marca el grado de diligencia exigible al porteador durante ese tramo inesperado de su responsabilidad por los bienes transportados, acompañado con una singular inversión de la carga de prueba⁹⁰.

Semejante conjunto permite comprobar, por una parte, la complejidad de la materia, por otra, su riqueza de pormenores. Entre éstos, de modo particular, las indicaciones contractuales.

Incluso desde la perspectiva de esos preceptos de las Reglas de Rotterdam (puro fatamorgana, téngase por favor presente, hasta que se alcancen las ratificaciones necesarias y se incremente el número de los Estados Parte del Instrumento), las palabras de nuestro Tribunal Supremo en la sentencia de marras, pueden entenderse, casi, como

separado directamente aplicable al segmento del transporte donde haya ocurrido la pérdida o el daño de las mercancías, o el hecho o la circunstancia causante del retraso en su entrega; // b) Regulen expresamente la responsabilidad del porteador, su limitación, o el plazo de que se disponga para el ejercicio de acciones; y // c) No puedan ser excluidas, a tenor del propio instrumento, por pacto contractual alguno, o no puedan serlo en detrimento del cargador».

⁸⁶ Art.48.1: «A los efectos del presente artículo, se estimará que las mercancías no han podido entregarse sólo si, tras su llegada al lugar de destino: // a) El destinatario no acepta la entrega de las mercancías, conforme a lo previsto en el presente capítulo, en el momento y lugar indicados en el artículo 43; // b) Ni la parte controladora, ni el tenedor, ni el cargador, ni el cargador documentario pueden ser localizados, o ninguno de ellos da al porteador instrucciones adecuadas conforme a lo previsto en los artículos 45, 46 y 47; // c) El porteador puede o debe denegar la entrega a tenor de lo dispuesto en los artículos 44, 45, 46 y 47; // d) El porteador no está autorizado para efectuar la entrega de las mercancías al destinatario, a tenor de lo dispuesto en la ley o en los reglamentos aplicables en el lugar donde se solicite la entrega; o // e) Al porteador le resulta, por algún otro motivo, imposible realizar la entrega de las mercancías».

⁸⁷ Art.48.2: «Sin perjuicio de cualquier otro derecho que el porteador pueda tener frente al cargador, la parte controladora o el destinatario, cuando las mercancías no hayan podido entregarse, el porteador podrá adoptar, por cuenta y riesgo de la persona que tenga derecho a obtener su entrega, todas las medidas respecto de las mismas que las circunstancias puedan razonablemente requerir, incluidas las siguientes: // a) Almacenar las mercancías en algún lugar adecuado; // b) Desembalar las mercancías que vayan en contenedores o vehículos, o tomar otro tipo de medidas, aun cuando supongan el traslado de las mercancías; y // c) Obtener la venta de las mercancías o proceder a su destrucción de conformidad con las prácticas o los requisitos legales o reglamentarios que sean aplicables en el lugar donde las mercancías se encuentren».

⁸⁸ Art.48.3: «El porteador sólo podrá hacer uso de sus facultades a tenor del párrafo 2 del presente artículo tras haber dado un aviso razonable de la medida prevista, con arreglo a dicho párrafo, a la persona indicada en los datos del contrato como la persona a la que haya de notificarse la llegada de las mercancías en el lugar de destino, de haberse indicado alguna, así como al destinatario, la parte controladora o el cargador, en ese orden y siempre y cuando el porteador conozca su identidad».

⁸⁹ Art.48.4: «Si las mercancías se venden conforme a lo previsto en el apartado c) del párrafo 2 del presente artículo, el porteador deberá conservar el producto de la venta por cuenta de la persona que tenga derecho a la entrega de las mercancías, sin perjuicio de las deducciones que corresponda hacer por los gastos en que haya incurrido el porteador o por cualquier otra suma que le sea debida en relación con el transporte de las mercancías».

⁹⁰ Art.48.5: «El porteador no será responsable de la pérdida o el daño que las mercancías sufran mientras permanezcan sin entregar conforme a lo previsto en el presente artículo, salvo que el reclamante pruebe que dicha pérdida o daño se debió a que el porteador no adoptó las medidas que habrían sido razonables, dadas las circunstancias, para conservar las mercancías, y que el porteador sabía o debería haber sabido que dicha pérdida o daño se produciría en caso de no adoptar tales medidas».

un ejercicio de “*ciencia ficción*”. Resulta difícil calificarlas adecuadamente, aunque sólo sea porque, en su idea del transporte unitario, el Tribunal Supremo aplica una responsabilidad conjunta, única, con independencia de quien haya realizado las labores de trincaje, que, como acaba de ponerse por delante, el aludido artículo 13.2, en unión al 17.3.i) de la Reglas de Rotterdam permite excluir del ámbito de la responsabilidad del porteador. Precisamente en el punto que el caso permite evidenciar.

8. CONCLUSIONES

Mi maestro, el Profesor Olivencia, en sus últimos escritos, empleó varias veces las frases de un par de clásicos, acerca del motivo para la profesión de Abogado⁹¹. Han venido esas líneas a mi mente de modo repetido, según escribía, al imaginar en su mesa de trabajo al letrado de AXA durante las diferentes instancias. Sólo la necesidad, en efecto, asegura la permanencia en actividad semejante (tan impredecible, a juzgar por el caso, aunque deba añadir que ignoro la realidad de la práctica en el foro, más allá de algunas decisiones de tribunales, y algunos comentarios de buenos amigos: sólo me dedico al mundo académico).

También se iluminaron algunas ideas de cierre. La primera, la desatención entre los profesionales de la justicia: si un Juez especializado en lo Mercantil sitúa la disputa fuera del ámbito marítimo, ¿por qué dejar de prestarle atención (como patentiza la ausencia de una justificación abundante y probada en contra de cuanto éste indica⁹²)?

Ciertamente desde la Primera Instancia se sitúa la prescripción (rectius, caducidad, como apunta el Supremo) en el centro del foco para la resolución del caso. Y se movilizan medios para dirimir el asunto en tan reducido ámbito (por caprichosa que tal horma resulte al asunto). Pero, además, semejante orientación arruina la coherencia en el fallo, con la proclamación de la unidad del transporte, desde el remitente al destinatario: algo utópico, también para las normas vigentes, y que las preparadas para el futuro (esperemos que éste pronto pueda calificarse como próximo, aunque semejante anhelo parece andar también aún por lo quimérico) exigen la manifestación de ciertos datos contractuales que en el caso se revelan ausentes.

⁹¹ Recorro a la cita de mi querido Profesor para aunar esas referencias. La tomo de su prólogo al *Código de las Leyes Mercantiles*, edición de FERNANDO VALENZUELA GARACH, ANTONIO MILLÁN GARRIDO y MIGUEL ÁNGEL PENDÓN MELÉNDEZ, y otros, Bosch, Barcelona, 1997, según sus *Escritos Jurídicos*, Vol.V, §128, pág.147. Prefiero la reproducción completa, aunque sea extensa, pero tanta bondad, aún más orientada a la diversidad normativa, me parece muy luminosa, también por su utilidad para el caso: «Todo jurista, intérprete y aplicador del Derecho, ha experimentado esa zozobra, incluso en los ámbitos de la propia especialidad. Siempre que me encuentro en ese difícil trance, vuelvo a recordar las lamentaciones de nuestros juristas clásicos, anteriores a la codificación. MORA Y JARABA (*Tratado crítico. Los errores del Derecho Civil y los abusos de los jurisperitos, para utilidad pública*, Madrid, 1748, p. 178) exclamaba la siguiente imprecación: “Miserables una, dos y tres veces los juristas que estamos sumergidos entre escollos de disposiciones invencibles”. JUAN FRANCISCO DE CASTRO (*Discursos críticos sobre las leyes y sus intérpretes*, I, Madrid, 1765, Prólogo), tras denunciar “la inmensidad de las leyes” como una de las causas del “desconcierto” en el estudio y práctica de la jurisprudencia, concluía con esta terrible frase: “En tanto desorden, y confusión, sólo la necesidad de vivir puede ocupar un espíritu prudente en la profesión de Abogado”».

⁹² V. supra nn. 12 y 13 y texto al que acompañan.

Probablemente esa falta de contención en el fallo, que se adopte una decisión inapelable con apoyo en una sentencia de difícil (por no decir imposible) acomodo en el caso de instancia, y lejos de los mandatos de las normas, aparece como lo más raro para quien, sin duda, yerra (aunque ignore en qué) al redactar estos párrafos.

Ciertamente, como puede verse con los apuntes acerca de las Reglas de Hamburgo, la Convención ETT y las Reglas de Rotterdam, cabe apreciar una fuerte resistencia al abandono de las centenarias disposiciones de la Convención de Bruselas y del Protocolo de Visby.

Y si el legislador, en tantos Estados, actúa de esa guisa, si pese a las propuestas de reforma servidas por órganos supranacionales, se obstina en el mantenimiento de unas disposiciones nacidas en el periodo de entreguerras del pasado siglo, cuyas reformas ignoran por completo la realidad del tráfico marítimo, tampoco cabe esperar que le corresponda un acierto mayor al Tribunal Supremo (y los órganos en instancias precedentes).

Así que, a la inseguridad jurídica reinante en el sector del transporte marítimo internacional de mercancías bajo conocimiento de embarque, sólo cabe esperar que la redima algún liderazgo. Entre los promovidos, a mi parecer, quizá el del CMI se antoje como el único posible. También porque, sin el CMI, cualquier iniciativa posee difícil vuelo. He de afirmar, no obstante, mi desconfianza.

Como alternativa, viene a mi recuerdo la expresión de otro querido profesor, con quien tuve la suerte de compartir horas de trabajo (y algunas de esparcimiento) desde el Plenario 22 de UNCITRAL, cuando se aprobó el texto de lo que sería Convención de ETT. A la finalización de esa tarea y también al concluir la conferencia diplomática que adoptó ese Instrumento, en marzo de 1991, en Viena, el profesor Sweeney mantenía: “ahora sólo falta un gran lío en una terminal. Así las autoridades advertirán la urgencia de poner en vigor el nuevo derecho”. Apenas pensarlo, pero quizá sólo un magnífico embrollo en un transporte marítimo internacional, demuestre, por un lado, nuestro complicado e inexplicable atraso y empuje, por otro, a abandonar un avejentado régimen jurídico que cuenta ya con tan excelentes remedios.

La imagen de José Luis Gabaldón pensativo, reflexivo, inquiriente, acerca de la realidad comentada y muchas otras, me sirve para cerrar, con la ilusión de haber contribuido a esas cavilaciones.