



EL CONTRATO DE SEGURO EN LAS REGLAS CIP Y CIF DE INCOTERMS® 2020

TRABAJO REALIZADO POR: Iñigo Gómez Méndez

DIRIGIDO POR: Alberto Emparanza Sobejano

Facultad de Derecho de San Sebastián

Universidad Pública Vasca/Euskal Herriko Unibertsitatea (UPV/EHU)

Grado en Derecho

2020-2021

El Contrato de Seguro en las reglas CIP y CIF de INCOTERMS® 2020

Índice:

1.	<u>Introducción.....</u>	<u>3</u>
2.	<u>Compraventa internacional de mercancías y seguro.....</u>	<u>4</u>
	a. <u>Historia y evolución.....</u>	<u>4</u>
3.	<u>Incoterms 2020.....</u>	<u>7</u>
	a. <u>Concepto y novedades.....</u>	<u>7</u>
	I. <u>¿Qué son los Incoterms?.....</u>	<u>7</u>
	II. <u>Novedades respecto a los Incoterms 2010.....</u>	<u>9</u>
	b. <u>CIP y CIF: las modalidades con seguro obligatorio.....</u>	<u>12</u>
	I. <u>Carriage and Insurance Paid to (CIP).....</u>	<u>13</u>
	II. <u>Cost, Insurance and Freight (CIF).....</u>	<u>16</u>
4.	<u>Problemática práctica bajo la modalidad CIF.....</u>	<u>21</u>
	a. <u>Producción del daño en la mercancía asegurada.....</u>	<u>21</u>
	I. <u>El seguro en la práctica CIF y la subrogación del asegurador.....</u>	<u>21</u>
	II. <u>Legitimación del Comprador-Asegurado en el seguro por cuenta ajena.....</u>	<u>26</u>
	III. <u>Legitimación del Vendedor-Asegurado en el seguro por cuenta propia.....</u>	<u>28</u>
	b. <u>Retraso en la entrega de las mercancías.....</u>	<u>32</u>
	I. <u>¿Indemnizable por el seguro?.....</u>	<u>32</u>
	II. <u>El término esencial.....</u>	<u>32</u>
	III. <u>Otros supuestos de Retraso.....</u>	<u>33</u>
5.	<u>Conclusiones.....</u>	<u>36</u>

Abreviaturas

AWB: *Air Waybill*/Carta de porte aéreo.

B/L: *Bill of Lading*/Conocimiento de Embarque

CC: Código Civil

CCom: Código de Comercio

CIF: *Cost, Insurance and Freight*/Coste, Seguro y Flete

CIM: (Documento) Carta de Porte por Ferrocarril

CIP: *Carriage and Insurance Paid to*/Transporte y Seguro Pagado hasta

CMR: (Documento) Carta de Porte por Carretera

CPT: *Carriage Paid To*/Transporte Pagado Hasta

DPU: *Delivered at Place Unloaded*/Entregada en Lugar Descargada

EXW: *Ex Works*/En Fábrica

FBL: *FIATA Bill of Lading*/Conocimiento de Embarque (multimodal)

FOB: *Free On Board*/Franco a Bordo

ICC/CCI: *International Chamber of Commerce*/Cámara de Comercio Internacional

LCS: Ley de Contrato de Seguro

LNM: Ley de Navegación Marítima

LMA/IUA: [Lloyd's Market Association/International Underwriting Association]

STS: Sentencia del Tribunal Supremo

UE: Unión Europea

1. Introducción

El presente Trabajo de Fin de Grado sobre “El Contrato de Seguro en las reglas CIP y CIF de Incoterms 2020”, como su propio nombre indica, se centra en el fenómeno de los Incoterms como herramienta dispositiva en el contrato de compraventa internacional de mercancías; y profundiza en estas modalidades que exigen la contratación de un seguro de manera obligatoria.

Principalmente planteado desde una perspectiva mercantilista, pero con matices internacional-privatistas, se reflexiona sobre estas condiciones generales que responden de manera muy acertada a las necesidades sociales y comerciales de este mundo cada vez más globalizado. Éstas distribuyen los riesgos y gastos entre vendedor y comprador, simplificando y facilitando enormemente el buen fin negocial de dichas compraventas internacionales de mercancías.

Para ello, el tema principal se analizará desde dos perspectivas, la primera, puramente teórica, y la segunda eminentemente práctica. En el primer bloque, se ofreceremos una visión general de los Incoterms, analizando sus orígenes y evolución histórica. Posteriormente, de manera progresiva, se irá reduciendo y centrando el tema; al profundizar en la interacción entre el contrato de compraventa mercantil y otros contratos como el de transporte o el del seguro. Precisamente, dicha relación tan particular entre la compraventa internacional de mercancías y el contrato de seguro será la que justifique el análisis de estas reglas CIP y CIF.

Posteriormente, tras la presentación de los Incoterms; y la comparativa entre estas dos modalidades, se profundizará en el apartado que mayor tiempo y trabajo han requerido: la problemática de la modalidad CIF (la más importante y con mayor trayectoria) durante su aplicación en la práctica.

Así, tras analizar la jurisprudencia de los últimos veinte años y siguiendo la línea doctrinal de varios autores, como la de José Manuel Martín Osante, Miguel Ángel Pendón Meléndez, o del propio Alberto Emparanza Sobejano, se deduce que el principal problema práctico reside cuando se produce un daño en el transporte de la mercancía, pues se debe decidir sobre la posible subrogación del asegurador en la posición del asegurado indemnizado para reclamar al transportista causante del daño. Cuestión que dependerá totalmente de la naturaleza del seguro contratado, ya sea por cuenta ajena o por cuenta propia.

Por último, se propone el problema del retraso en la entrega de las mercancías. Y es que en este aspecto, tras los recientes acontecimientos en materia del transporte marítimo de mercancías, ha quedado de manifiesto la relevancia y necesidad de profundizar en esta cuestión no tan abarcada por la doctrina y que en ocasiones, no es imputable a ningún sujeto participante en el negocio, pero que trae perjuicios económicos innegables.

2. Compraventa internacional de mercancías y seguro

a. Historia y evolución

La globalización del mercado y las sucesivas innovaciones tecnológicas son el eje fundamental de la evolución que se está viviendo en el comercio internacional. Precisamente, aquellas compañías que deciden renovarse y abrirse al mercado internacional son las que mayor crecimiento están viviendo. Y es que, dos tercios del comercio mundial corresponden a las compañías multinacionales y grandes corporaciones que diariamente se relacionan con sociedades de otros países, por lo que, para las empresas más pequeñas, abrirse al mercado trasnacional puede suponer una gran oportunidad, el gran salto para llegar a ser una compañía de gran peso en el mercado internacional. Pero de la misma manera que expande el abanico de potenciales clientes, la globalización también acarrea determinados problemas, como lo son la falta de una legislación común a la totalidad de los comerciantes del globo o el choque de las distintas legislaciones nacionales en la materia.

Así, al igual que sucedía ya en la Edad Media, han sido los propios comerciantes, a la vista de una escasa legislación, poco flexible e incapaz de responder a la rápida expansión del comercio internacional, quienes han optado por desarrollar su propio sistema legal supranacional, con el objetivo de garantizar la estabilidad en sus actividades empresariales. Dicho esto, la solución a la que han llegado parece similar a la que se dio en su día: utilizar una lengua comúnmente aceptada (inglés) como herramienta de comunicación y una *lex mercatoria*¹, una nueva legislación supranacional basada en la

¹ Ortega Giménez, A. (2020). *INCOTERMS 2020 Y COMPRAVENTA INTERNACIONAL DE MERCADERÍAS: TEORÍA Y PRÁCTICA*. P. 21. Thomson Reuters Aranzadi.

aplicación de usos y costumbres comerciales, con la finalidad de llegar a donde las diversas normativas nacionales no lo han podido hacer.

Con este espíritu unificador y estabilizador se fundó la Cámara de Comercio Internacional de París (ICC), la cual agrupa y representa a 45 millones de empresas de todo el mundo. Además, con el afán de proteger y simplificar el comercio internacional, desde 1936 hasta 2020 y con varias revisiones entre ambas fechas, la ICC ha desarrollado las reglas INCOTERMS®².

Estos términos comerciales internacionales, que desde hace 40 años se renuevan cada década, facilitan a diario la mayoría de las operaciones mercantiles, ofreciendo simplicidad y comprensibilidad a sus usuarios.

Por otro lado, en este ámbito también es destacable la Convención de 11 de abril de 1980 de las Naciones Unidas sobre los Contratos de Compraventa Internacional de Mercaderías, a la cual España se unió en 1991³ y cuya finalidad no es otra que rebasar los obstáculos jurídicos a los que se enfrenta el comercio internacional promoviendo el desarrollo de dicho comercio, adoptando normas uniformes para los contratos de compraventa internacional de mercaderías, teniendo en cuenta los diferentes sistemas sociales, económicos y jurídicos.

Como principios generales de dicho Convenio se establecen el de observancia de la buena fe comercial y el de interpretación favorable a promover la uniformidad en su aplicación. Esto significa que, lo no dispuesto expresamente por las partes se resolverá conforme a estos principios generales, y supletoriamente, de conformidad con la Ley aplicable en virtud de las normas de derecho internacional privado. Además, también se permite la libertad de forma al contrato de compraventa, necesaria cuando los requisitos esenciales de dicho contrato conforme a la normativa estatal del país vendedor no coinciden con los del país comprador.

Pese a la gran labor de dicho convenio, es importante recordar que en esta clase de negocios jurídicos prima la autonomía de la voluntad, y por lo tanto, son las propias partes las que establecerán expresamente en el contrato como se resolverán los posibles problemas que puedan surgir durante la operación mediante remisiones a condiciones

² Escarrer Jaume, S. (2019). *Incoterms ® 2020: REGLAS DE ICC PARA EL USO DE TÉRMINOS COMERCIALES NACIONALES E INTERNACIONALES*. Prólogo. International Chamber of Commerce.

³ «Boletín Oficial del Estado» núm. 26, de 30 de enero de 1991, páginas 3170 a 3179.

generales, como son las mencionadas Reglas Incoterms de la ICC o incluso eligiendo cual será la ley nacional aplicable con carácter supletorio para solventar dichos problemas.

En lo que al contrato de seguro respecta, sus primeras formas datan de la Edad Antigua, en las civilizaciones clásicas. Y al igual que otras clases de contratos, este también ha ido evolucionando y adaptándose a las nuevas circunstancias y necesidades de cada sociedad. Este contrato, en el ordenamiento jurídico español, se regula en la Ley de Contratos de Seguro de 1980⁴, y en esencia regula cómo, a cambio del pago de una prima, el asegurador se obliga a pagarle al asegurado una indemnización para el caso en que se produzca un evento del cual había un riesgo previsto⁵. Dicho esto, el interés a proteger por el seguro puede ser cualquier bien que se haya acordado, pero también se utiliza como garantía en el cumplimiento de las obligaciones correspondientes a otros contratos. Esta función auxiliar se aprecia con claridad en el caso de la compraventa internacional de mercancías, pues en este caso coexisten elementos del contrato de compraventa mercantil, del contrato de transporte y del contrato de seguro.

En relación con esta afirmación, se puede apreciar como en el ámbito de la compraventa internacional, el contrato de seguro puede adquirir muy diversas formas dependiendo de la modalidad del transporte elegido. Así, el seguro podrá ser de transporte terrestre, marítimo, aéreo o multimodal, combinando en este último caso, varias de las anteriores opciones.

Precisamente, el mayor riesgo de que se produzca el daño o pérdida de las mercancías se da cuando estas se transportan de un país a otro. Sin embargo, la contratación del seguro no siempre significa que el daño efectivamente se vaya a producir, por lo que, generalmente, las partes de una compraventa podrán decidir si les conviene o no contratar el seguro.

En el transporte internacional de mercancías, normalmente el valor asegurado suele incluir: el precio de la mercancía reflejado en la factura, los costes del transporte, el importe de la prima y un porcentaje adicional como beneficio, normalmente del 10%, pero que puede extenderse hasta el 20%. Este nivel de cobertura del 110% del seguro, también apreciable en las normas Incoterms, responde a la necesidad de compensar el

⁴Ley 50/1980, de Contrato de Seguro. «Boletín Oficial del Estado» núm. 250, de 17 de octubre de 1980.

⁵ Veiga Copo, Abel B. (2009). *Tratado del Contrato de Seguro*. Págs. 27-30. Thomson Reuters Civitas.

lucro cesante para el caso en el que se deba abonar la indemnización debido al siniestro que ha impedido el buen fin de la operación⁶.

En cualquier caso, si las partes han acordado la aplicación de normas Incoterms, la contratación del seguro será de carácter obligatorio para el vendedor en las modalidades CIP (*Carriage and Insurance Paid to*) y CIF (*Cost, Insurance and Freight*) [Art. A5⁷], mientras que en las demás modalidades esta facultad no será obligatoria para las partes. En cualquier caso, estas cuestiones serán analizadas con mayor detenimiento y profundidad más adelante.

3. Incoterms 2020

a. Concepto y novedades

I. ¿Qué son los Incoterms?

Como ya se ha mencionado previamente, las reglas Incoterms (*International Commercial Terms*) de la ICC nacieron como respuesta a un mundo lleno de diferencias sociales y normativas entre los distintos estados y cuyo comercio era cada vez más globalizado. Así, las primeras reglas Incoterms llegaron en 1936, tras las cuales, se han publicado nuevas versiones en 1945, 1953, 1967, 1976, 1980, 1990, 2000, 2010 y las actuales, las reglas Incoterms 2020.

Estas reglas funcionan como condiciones generales de compraventa de carácter dispositivo desarrolladas por la ICC mediante la recopilación y definición de las prácticas estandarizadas y costumbres del comercio internacional. Es decir, son una manera de hacer frente a la diversidad legislativa de los distintos ordenamientos nacionales en esta materia, elaborando unas reglas de carácter supranacional pero facultativo.

En esencia, las actuales Incoterms 2020 son 11 términos que definen la distribución de la responsabilidad y de costes entre el vendedor y el comprador de las mercancías, normalmente de ámbito internacional, pero también aplicable a nivel

⁶ Llamazares García-Lomas, O. (2020). *Guía práctica de los INCOTERMS® 2020*. Págs. 64-68. Global Marketing Strategies.

⁷ Artículo A5 [CIF/CIP] Incoterms 2020: “A menos que se acuerde de otro modo o sea la costumbre en este comercio en particular, el vendedor debe obtener, a sus propias expensas, un seguro de carga que (...).

nacional. Además, en cuanto a la estructura interna de estos términos⁸, cada uno de ellos se compone de 10 artículos sobre las obligaciones que tienen las partes en cada uno de estos aspectos: 1.- Obligaciones generales, 2.- Entrega, 3.- Transmisión de riesgos, 4.- Transporte, 5.- Seguro, 6.- Documentos de entrega/transporte, 7.- Despacho de exportación/importación, 8.- Comprobación/embalaje/marcado, 9.- Reparto de costos y 10.- Notificaciones, con el prefijo “A” para el vendedor y “B” para el comprador.

Debe quedar claro que estas condiciones generales, aunque sean de carácter supranacional, siguen siendo dispositivas, por lo que, hasta que las partes no las hayan incluido en su contrato de compraventa, no serán obligatorias. A su vez, haberlas elegido tampoco supone la obligatoriedad de seguirlas a rajatabla, pues pueden acordar la modificación de alguno de los elementos de dicha condición general.

Tras ver los aspectos de la compraventa mercantil que regulan los Incoterms, queda claro que tampoco dan respuestas concretas acerca de cómo se solucionarán las posibles controversias entre las partes ni que obligan a las partes a resolver sus diferencias mediante una legislación concreta, arbitraje o ante un órgano jurisdiccional determinado. Cabe añadir sin embargo, que aunque no venga recogido en las reglas Incoterms, la CCI de París (ICC) dispone de un Tribunal Arbitral propio. Por lo tanto, la sumisión a dicho arbitraje parece una opción acertada, pues este órgano se encuentra «en las mejores condiciones para interpretar el alcance de los términos elaborados en el seno de la propia Cámara»⁹.

Pese a no resolver las cuestiones de ley aplicable, jurisdicción o arbitraje¹⁰, es cierto que los Incoterms, como uno de sus ejes principales, sí establecen con claridad el lugar de entrega de las mercancías, elemento esencial a la hora de determinar el órgano jurisdiccional competente respecto de las controversias relacionadas con la compraventa

⁸ Debattista, Charles. (2019). *Incoterms* © 2020: *REGLAS DE ICC PARA EL USO DE TÉRMINOS COMERCIALES NACIONALES E INTERNACIONALES*. (Pág. 12). International Chamber of Commerce.

⁹ Rojo Álvarez-Manzaneda, R. (2020). «Análisis de la nueva versión de los “términos de comercio internacional” de la Cámara de Comercio Internacional». *Revista de derecho bancario y bursátil*, Año nº 39 (Nº 157), Págs. 145-192.

¹⁰ Para un mayor análisis de estas cuestiones, en especial en el ámbito del transporte marítimo internacional de mercancías, véase Álvarez Rubio, J.J.: (1997). *LAS CLÁUSULAS PARAMOUNT: AUTONOMÍA DE LA VOLUNTAD Y SELECCIÓN DEL DERECHO APLICABLE EN EL TRANSPORTE MARÍTIMO INTERNACIONAL*. Eurolex. y; (2010). «Jurisdicción y arbitraje en el nuevo Convenio Uncitral» *Las Reglas de Rotterdam*. Págs. 313-336. Marcial Pons.

internacional de mercancías. De hecho, recordando el Reglamento Europeo “Bruselas I Bis”, su art. 7 expresa claramente que: «una persona domiciliada en un Estado miembro podrá ser demandada en otro Estado miembro: 1) a) en materia contractual, ante el órgano jurisdiccional del lugar en el que se haya cumplido o deba cumplirse la obligación que sirva de base a la demanda; y b) a efectos de la presente disposición, y salvo pacto en contrario, dicho lugar será: cuando se trate de una compraventa de mercaderías, el lugar del Estado miembro en el que, según el contrato, hayan sido o deban ser entregadas las mercaderías (...) c) cuando la letra b) no sea aplicable, se aplicará la letra a)»¹¹. Cabe destacar por tanto que, a falta de acuerdo atributivo de jurisdicción por las partes en el contrato, estas normas del “Bruselas I Bis” se aplicarán de forma prioritaria a las normativas nacionales, como sucede con la Ley de Navegación Marítima (será objeto de análisis más adelante)¹².

En cualquier caso, debe quedar claro que, conociendo el lugar de cumplimiento de la obligación o de entrega de las mercancías, se puede simplificar y agilizar mucho el proceso de determinar el órgano jurisdiccional competente cuando las condiciones generales pactadas para el contrato de compraventa no lo hayan hecho.

II. Novedades respecto a los Incoterms 2010

Volviendo a las novedades que ofrecen las actuales reglas Incoterm, en vigor desde el pasado 1 de enero de 2020, al comparar estas con la versión anterior de 2010, se puede apreciar una mayor diferencia en su ámbito formal que en el material¹³. Principalmente, los cambios se han centrado en facilitar la comprensión de dichas reglas, tanto para usuarios más veteranos como para los más noveles.

De esta manera, las actuales reglas ofrecen un lenguaje más sencillo, con menor contenido jurídico, y además se han traducido íntegramente de manera oficial a 27

¹¹ REGLAMENTO (UE) No 1215/2012 DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO de 12 de diciembre de 2012 relativo a la competencia judicial, el reconocimiento y la ejecución de resoluciones judiciales en materia civil y mercantil. (Bruselas I Bis.)

¹² Álvarez Rubio, J.J. Belintxon Martín, U. (2015). «La nueva Ley de Navegación Marítima desde la perspectiva del Derecho Internacional». Comentarios sobre la Ley de Navegación Marítima. Págs.807-825. Marcial Pons.

¹³ Ortega Giménez, A. (2020). *INCOTERMS 2020 Y COMPRAVENTA INTERNACIONAL DE MERCADERÍAS: TEORÍA Y PRÁCTICA*. Págs. 53-58. Thomson Reuters Aranzadi.

idiomas. Así, el Grupo Redactor ha eliminado los tecnicismos y expresiones jurídicas pasando de un lenguaje legal (*legal English*) a otro más sencillo (*plain English*) para aquellos usuarios comerciantes no juristas que requieren de estas reglas. Además, continuando con el afán de hacerlo más sencillo y comprensible, se ha elaborado una introducción con información detallada de lo que hacen y no hacen dichos Incoterms, además de aclarar cuál es la mejor manera de incorporar estas reglas, ayudando a elegir la opción más acertada para cada caso¹⁴.

Continuando con las novedades, la actual versión goza de un mayor desglose en el reparto de costes y obligaciones para las partes, una cuestión esencial en el comercio internacional, ya que en este aspecto intervienen diversos elementos como la logística, documentación o aduanas, elementos que deben quedar claramente determinados y distribuidos en los ya mencionados 10 artículos de cada una de las reglas. Gracias a esta distribución articulada de obligaciones y costes, el vendedor puede calcular mejor su oferta de precios y el comprador podrá comparar las ofertas que reciba y elegir la más conveniente.

Asimismo, en cuanto a la relación entre los Incoterms y los diferentes contratos de comercio internacional como el de compraventa, el de seguro, el de transporte o el de crédito documentario, en la versión actualmente vigente se expresa claramente que ni los Incoterms son parte de estos contratos ni su aplicación es obligatoria en los mismos. Es importante recordar que es una herramienta de carácter dispositivo, de la que comprador y vendedor podrán valerse para el buen fin de sus negocios, simplificando la aplicación de los demás contratos indiscutiblemente relacionados con este.

Como último cambio general apreciable en la versión más reciente de los términos de comercio internacionales de la ICC, se ofrece una perspectiva más práctica de las 11 reglas, mostrando las 10 obligaciones del vendedor y las 10 obligaciones del comprador en cada regla para poder compararlas en cualquiera de sus obligaciones y así poder escoger el Incoterm que mejor se ajuste a cada circunstancia.

Dejando a un lado los cambios más generales, al comparar la versión actual con la anterior de 2010, también se puede apreciar que se han producido siete cambios más

¹⁴ Llamazares García-Lomas, O. (2020). *Guía práctica de los INCOTERMS® 2020*. Págs. 18-25. Global Marketing Strategies.

sustantivos¹⁵. Aun así, únicamente nos centraremos en las diferentes modalidades de cobertura CIP y CIF, pues son estas las modalidades a tratar en el presente trabajo.

Antes, en los Incoterms 2010, su artículo A3 (obligaciones del vendedor en el Contrato de transporte y seguro), tanto de la modalidad CIF como de CIP, imponía al vendedor la obligación de obtener a su propio cargo y cuenta un seguro de la carga que cumpliera con el nivel de cobertura mínimo dispuesto en las cláusulas (C) de las Cláusulas de carga del Instituto (*Institute Cargo Clauses* [LMA/IUA])¹⁶ u otras similares. Estas cláusulas (C) cubren un conjunto de riesgos concretos enumerados, a la par que se excluyen de las mismas determinados riesgos detallados. Esta lista cerrada abarca la cobertura de: incendios, explosivos, colisiones, abordajes, vuelcos, descarrilamiento, arrastre por las olas, sacrificio por avería gruesa y gastos de salvamento; mientras que excluye expresamente la cobertura de guerras y huelgas.

Ahora, en las reglas CIP de 2020, según el artículo A5 (Obligaciones del vendedor en el seguro), no es suficiente la cobertura mínima de las cláusulas (C), sino que está obligado a obtener la cobertura conforme a las cláusulas del instituto (A), que a diferencia del anterior, cubren todos los riesgos de que se produzcan daños o pérdidas durante el transporte de la mercancía salvo un *numerus clausus* de supuestos excluidos: dolo del asegurado, defecto de embalaje, pérdidas naturales de peso o volumen, vicio propio, demoras y retrasos, insolvencia de los armadores o de la naviera, actos ilícitos y los ya mencionados riesgos políticos y sociales (Guerra y Huelga). Aun así, es imprescindible recordar que esta determinación del nivel de cobertura es dispositivo y que por tanto sigue quedando la elección de dicha graduación en manos de los sujetos contratantes.

Esta diferencia entre CIP y CIF se debe a que esta última es utilizada para transporte marítimo y fluvial de gráneles (materias primas, minerales, etc.), cuyo precio/kilo es muy bajo (en comparación con otras mercancías como maquinarias) y por lo tanto, exigir un seguro de nivel del Instituto (A) en vez de (C) supondría encarecer mucho la póliza y perjudicar principalmente el margen de negociación de los vendedores. En cualquier caso, al igual que lo mencionado anteriormente respecto a CIP (multimodal),

¹⁵ Ortega Giménez, A. (2020). *INCOTERMS 2020 Y COMPRAVENTA INTERNACIONAL DE MERCADERÍAS: TEORÍA Y PRÁCTICA*. Pág. 61. Thomson Reuters Aranzadi.

¹⁶ Respecto a las Cláusulas de Carga del Instituto (LMA/IUA [*Lloyd's Market Association/International Underwriting Association*]), estas son cláusulas que se incorporan en una póliza de seguro, principalmente marítimo y el cual cubre la carga en tránsito. Nanot, Roc. (6 de abril de 2020). *¿Qué son las Institute of Cargo Clauses?* Internacionalmente. <https://internacionalmente.com/>

en CIF (marítimo) las partes pueden pactar mayor nivel de cobertura del seguro, opción además obligatoria en el caso de que el pago de la venta se realice mediante crédito documentario.

En esencia, este crédito documentario es un instrumento de pago mediante el cual el comprador paga el precio objeto del contrato a través de un crédito emitido por el banco, que abona al vendedor el importe de la compraventa. A su vez, es considerado como un instrumento de garantía para el vendedor/exportador, pues es el banco quien asume el importe de la operación. Por otro lado, también tiene una función crediticia, pues el comprador solo reembolsa al banco una vez que este le presenta los documentos recibidos del vendedor¹⁷.

Este medio de pago y financiación de operaciones de comercio internacional, principalmente se utiliza con clientela desconocida y con países en los que existe un innegable riesgo. Por ello, se utilizan normalmente para importes superiores a 10.000 €, sobre todo con transporte marítimo (en el 60% de los casos) y al contratar con países asiáticos (China, Hong Kong, India, Corea del Sur, Taiwán), africanos y en, menor medida, con países latinoamericanos, Estados Unidos y países europeos¹⁸.

b. CIP y CIF: las modalidades con seguro obligatorio

La vigente versión de las reglas de la ICC se compone de 11 reglas, a su vez clasificadas en dos grupos dependiendo de la modalidad de transporte utilizada para las mismas. Por un lado, se encuentran las reglas para cualquier modo de transporte (o transporte multimodal), y por otro, se hallan las reglas que únicamente se aplican para transporte marítimo y vías navegables interiores.

A su vez, los términos de Incoterms (denominados con siglas que resumen su función) también se suelen dividir en grupos según la letra inicial de sus siglas. De esta manera, se pueden hallar cuatro grupos diferentes: E (P.e. EXW), F (P.e. FOB), C (P.e. CIF) y D (P.e. DPU). Aun así, el único grupo que se tratará a continuación es el C, grupo

¹⁷ Checa Martínez, M. (1994). *El Crédito Documentario en el Derecho del Comercio Internacional*. Págs. 59-69. Eurolex.

¹⁸ Llamazares García-Lomas, O. (2020). *Guía práctica de los INCOTERMS® 2020*. Págs. 69-75. Global Marketing Strategies.

con el elemento común del momento de entrega en el país del vendedor, país de origen de las mercancías¹⁹.

Es primordial destacar que en las reglas Incoterms la expresión “entrega” (regulada siempre en el art. A2 de cada regla Incoterm) no hace referencia a la entrega física de la mercancía al comprador, entendida como un cambio de sujeto en posesión de la mercancía. Este momento de entrega se refiere al punto en el que se da la transmisión de riesgo y en el que dejará de responsabilizarse el vendedor para que pase a hacerlo el comprador.

Aclarada esta idea y volviendo a las reglas objeto de análisis, CIP (*Carriage and Insurance Paid to/Transporte y Seguro Pagado Hasta*) y CIF (*Cost, Insurance and Freight/Coste, Seguro y Flete*) son las únicas de las 11 que obligan al vendedor a la contratación a sus propias expensas de un seguro de carga para el trayecto del transporte. Además, como principal elemento distintivo entre ambas, la modalidad CIP se aplica en cualquier clase de transporte (o multimodales), mientras que en el caso de CIF, se utiliza exclusivamente en la vía marítima.

I. Carriage and Insurance Paid to (CIP)

En lo respectivo a la modalidad CIP, la entrega (momento de la transmisión de riesgos) se da cuando el vendedor pone la mercancía en poder del porteador en el propio país de origen. Recordemos que las siglas significan “Transporte y Seguro Pagados Hasta”²⁰, siendo el límite de la responsabilidad del vendedor la puesta en poder del transportista contratado por él mismo o procurando la mercancía así entregada.

Dicho esto, aunque el vendedor transmita el riesgo con la entrega en el país de origen, será él quien deba contratar el transporte de la mercancía desde dicha entrega hasta el lugar de destino acordado mediante una ruta usual y con un medio de transporte adecuado para la clase de mercancía objeto del mismo. Además, en el caso de que se contraten transportistas sucesivos, la transmisión de riesgos se considera que se produce

¹⁹ Ortega Giménez, A. (2020). *INCOTERMS 2020 Y COMPRAVENTA INTERNACIONAL DE MERCADERÍAS: TEORÍA Y PRÁCTICA*. Pág. 210. Thomson Reuters Aranzadi.

²⁰ Erdem, E. Baozhu, J. Piltz, B. Reynolds, F. Ronai, R. (2019). *Incoterms® 2020: REGLAS DE ICC PARA EL USO DE TÉRMINOS COMERCIALES NACIONALES E INTERNACIONALES*. Págs. 55-65. International Chamber of Commerce.

en el momento de la entrega al primer porteador. Asimismo, con la mera puesta de las mercancías a disposición del transportista en la fecha y lugar acordado, el vendedor ya cumple con esa obligación de entrega (siempre que las mercancías hayan sido identificadas e individualizadas como el objeto del contrato y con la correspondiente comunicación de la puesta a disposición de las mismas) y por lo tanto, queda liberado de cualquier responsabilidad respecto de la mercancía²¹.

Tras esto, el comprador debe recoger la mercancía entregada por el transportista marítimo en el puerto de destino, notificado debidamente por el vendedor. Llegadas las mercancías a dicho destino, los costes y riesgos de la descarga corren a cuenta del comprador.

Una de las particularidades de esta regla Incoterm, es que, como ya se ha mencionado previamente el vendedor, además de contratar el transporte, también debe contratar un seguro contra riesgo de pérdida o daño de la mercancía durante el mismo. Es decir, el vendedor paga un seguro desde el punto de entrega hasta el lugar de destino, siendo el comprador el beneficiario del mismo. Además, como norma general, el seguro que se debe contratar en la regla CIP es el de cobertura amplia (Cláusula de Instituto A), hecho que no impide que las partes acuerden un nivel de cobertura inferior. Como peculiaridad, en la práctica lo más común es que se utilice un certificado de la póliza del seguro en el que figura como asegurado el vendedor, quien posteriormente la endosará y cederá el derecho que otorga dicho documento al comprador.

En cualquier caso, la obligación de entrega se debe justificar con diferentes documentos de transporte, los cuales varían según el medio utilizado: carta de porte por carretera CMR (*Convention relative au contrat de transport international de Marchandises par Route*)²²; conocimiento de embarque marítimo B/L (*Bill of Lading*)²³;

²¹ Llamazares García-Lomas, O. (2020). *Guía práctica de los INCOTERMS® 2020*. Págs. 131-139. Global Marketing Strategies.

²² Véase: Messent, A. Glass, David A. (1995). *CMR: Contracts for the International Carriage of Goods by Road*. 2nd Ed. Lloyd's of London Press LTD.

²³ Véase: Recalde Castells, A. (1992) *El Conocimiento de Embarque y otros Documentos del Transporte, Función representativa*. CIVITAS.

conocimiento de embarque aéreo AWB (*Air Waybill*)²⁴; carta de porte por ferrocarril CIM²⁵; o conocimiento de embarque multimodal FBL (*FIATA Bill of Lading*).

Continuando con las obligaciones del vendedor, además de la mercancía, también debe entregar los documentos relacionados con esta (factura comercial y *packing list*), así como aquellos documentos relacionados con el despacho de exportación (DUA de Exportación, licencia de exportación, inspección previa al embarque...) y cualquier otro documento oficial que se necesite en cada caso concreto. En su contraparte, es el comprador quien debe encargarse del despacho de tránsito y de importación.

Volviendo al vendedor, este también debe entregar al comprador copia de la póliza del seguro de transporte como prueba fehaciente de que dicho seguro cumple las condiciones acordadas previamente. A su vez, también tiene la obligación de otorgar al comprador toda la información y documentos que ayuden y sean necesarios para el tránsito aduanero e importación en el país de destino, siendo a cargo del comprador los gastos necesarios por haberlos obtenido, ya sea de manera física o electrónica.

Dicho esto, una vez entregada la mercancía y que esta llegue al lugar de destino, se procede al pago, para el cual se pueden utilizar tanto medios de pago ordinarios, como los documentarios. Aun así, el crédito documentario es de gran utilidad en esta modalidad, pues el vendedor, que contrata el transporte y dispone del documento de transporte correspondiente (CMR, B/L, AWB o FBL), puede entregar esta documentación de transporte junto al documento de pago del crédito. Esta opción es muy recomendable, ya que el punto de destino es el mismo que consta en el crédito documentario y la mercancía va cubierta con un seguro Cláusula A, requisito esencial para la apertura de este medio de pago tan particular.

Esta modalidad de INCOTERMS es cada vez más común en la práctica comercial²⁶, pues el vendedor ofrece mayores garantías al comprador situando la mercancía en el país de destino. Además de su versatilidad compatible con los transportes

²⁴ Véase: Cabrera Cánovas, A. (2018). *Transporte Internacional de Mercancías*. Págs. 186-190. Global Marketing Strategies.

²⁵ Véase: Recalde Castells, A. (2008). «El Contrato de Transporte Internacional de Mercancías por Ferrocarril: concepto, naturaleza, y caracteres. La documentación del contrato». *El Contrato de Transporte Internacional de Mercancías (Dir. Emparanza, Recalde)*. Págs. 45-48. Thomson Civitas.

²⁶ Ortega Giménez, A. (2020). *INCOTERMS 2020 Y COMPRAVENTA INTERNACIONAL DE MERCADERÍAS: TEORÍA Y PRÁCTICA*. Págs. 116-117. Thomson Reuters Aranzadi.

multimodales, la principal diferencia entre esta modalidad y otras como la de Transporte Pagado Hasta (CPT), es que en CIP tenemos el elemento del seguro, mediante el cual, en caso de siniestro durante el transporte, el comprador podrá reclamar a la compañía aseguradora (compañía de primer orden y seguro pagadero en el país del comprador).

Dicho esto, lo ventajosa que resulta esta opción para el comprador es muy relevante, pues aun siendo el riesgo en el transporte a su cuenta, recibe la mercancía en su propio país y cubierta con un seguro de transporte. A su vez, en lo referente al pago, si el comprador lo hace en el momento de la entrega mediante el documento de transporte, garantiza que el vendedor no le cambiará el destino de las mercancías.

Bien es cierto, que la cuestión de la contratación del seguro puede ser un elemento de disputa cuando el país del comprador exige que la cobertura del seguro sea contratada localmente. Para estos casos, es recomendable aplicar otras reglas como CPT, quedando a disposición de las partes acordar por su cuenta un seguro ajeno a la regla INCOTERM seleccionada, así como su grado de cobertura.

En cualquier caso, la variabilidad de los distintos medios de transporte y la asunción de los costes del transporte junto al seguro por parte del vendedor, hacen de esta regla Incoterm una opción muy ventajosa para el comprador, aun así, sigue siendo de suma importancia determinar el lugar o punto de entrega con precisión y claridad.

II. Cost, Insurance and Freight (CIF)

Con una trayectoria mucho más extensa que la previamente analizada modalidad CIP, la regla Incoterm CIF se presenta como su versión exclusivamente marítima. Esta regla CIF, al igual que la modalidad FOB (*Free On Board*/Franco a Bordo), fue concebida con anterioridad al nacimiento de los primeros Incoterms de 1936. Se dice que ya en el siglo XVIII, cuando el comercio marítimo era el predominante, se aplicaban estos términos que, en cualquier caso, sus primeras apariciones en disputas comerciales datan de 1812 (*Wackerbarth v Masson*) y 1872 (*Ireland v Livingston*)²⁷. Queda claro que durante mucho tiempo estas modalidades se han considerado el instrumento más

²⁷ Huamán Sialer, M.A. (2020). «Principales cambios en los Incoterms® 2020». *Lex: Revista de la Facultad de Derecho y Ciencia Política de la Universidad Alas Peruanas*, Vol. 18 (Nº. 26), Págs. 103-138.

importante del comercio marítimo internacional²⁸, y en la actualidad, continúan siendo opciones muy relevantes en la práctica comercial marítima.

Su relevancia y trayectoria histórica es tal, que además de situar la mercancía en el país de destino (del comprador), dicho valor también se utiliza en la mayoría de aduanas a la hora de aplicar y calcular impuestos a la importación y aranceles, por lo que se facilita enormemente la cuestión del despacho aduanero en el país de destino²⁹.

El esquema de esta modalidad es muy semejante al de la compraventa CIP, con la principal diferencia de que el ámbito de aplicación de esta modalidad CIF es únicamente el transporte marítimo. Así, con la puesta de la mercancía a bordo del buque en el puerto de embarque se considera que se ha producido la entrega de las mismas; pero aunque aquí se dé la transmisión de riesgos, los costes y la contratación del transporte hasta el puerto de destino corren a cuenta del vendedor. Eso sí, dicho transporte debe producirse por una ruta usual entre ambos puertos y en un buque adecuado para el transporte de cada mercancía.

Por lo tanto, no se deben confundir el lugar de entrega (puerto de embarque) y el puerto de destino, ya que el vendedor, una vez entregada la mercancía al comprador a bordo del buque o así la procura, ya ha cumplido con su parte. En esta situación, si la mercancía no llegase a su destino o no lo hiciese en la calidad o cantidad acordadas, el vendedor carecería de responsabilidad. Esto significa que es el vendedor quien debe entregar la mercancía en el puerto de embarque al transportista contratado por él mismo y es el comprador quien deberá recoger la mercancía de dicho transportista en el puerto de destino.

En tal sentido, la STS de 15 de julio de 2011³⁰ fue muy clara a la hora de pronunciarse sobre el momento de la entrega en el que se produce la transmisión de riesgos. En el supuesto a resolver, la Sala dictó que, salvo que el vendedor no demuestre que el daño en las mercancías se haya producido tras la entrega (producida la transmisión

²⁸ M. Sassoon, David and Orren Merren, Henry. (1984). *C.I.F. and F.O.B. Contracts*. 3rd Ed. Págs. 1-5. STEVENS & SONS.

²⁹ Llamazares García-Lomas, O. (2020). *Guía práctica de los INCOTERMS® 2020*. Págs. 141-150. Global Marketing Strategies.

³⁰ Sentencia del Tribunal Supremo (Sala de lo Civil) N° 558/2011 de 15 de julio. RJ\2011\6116

de riesgos), se considerarán que este daño fue producido antes de la misma, y por lo tanto, será únicamente responsabilidad del vendedor.

Además, a esta obligación del vendedor de encargarse de los costes y de la contratación del transporte hasta el puerto de destino, también se le suma la de contratar un seguro contra riesgo del comprador de pérdida o daño de las mercancías (desde el punto de embarque hasta el puerto de destino).

Como se puede observar, la principal diferencia entre esta regla Incoterm CIF y la ya mencionada CIP, es que la presente se utiliza en transportes marítimos o por vías navegables interiores³¹. Por ende, la documentación exigida en esta regla CIF es el conocimiento de embarque B/L. La obligación de entrega se justifica con la póliza del seguro (o certificado del mismo) y el *Bill of Landing*. Mediante el primero, el vendedor acredita que ha contratado el seguro conforme a lo acordado, y en la segunda, refleja que el precio de venta de las mercancías ha sido incluido en el coste del flete.

En relación con dicho seguro y como ya se ha mencionado previamente, salvo pacto en contrario, el vendedor solo tiene que contratar una cobertura mínima de nivel (C), debido a que esta modalidad se utiliza principalmente para el transporte de gránulos y materias primas, y por tanto, si se contratase un seguro con una cobertura mayor, se encarecería notablemente el precio de las operaciones y se dificultarían así las futuras negociaciones.

En cualquier caso, aunque deba el vendedor contratar un seguro por cuenta ajena en favor del comprador, en la práctica lo suele hacer en nombre propio y posteriormente endosa dicho documento al comprador, cuestión que se verá con mayor profundidad más adelante.

Respecto al pago, el comprador puede hacerlo tanto con los medios ordinarios como con los documentarios. Aun así, tiene gran utilidad práctica pagar mediante la segunda opción, ya que es el vendedor quien ha contratado el transporte marítimo, el que dispone del conocimiento de embarque B/L, y por ende, quien podrá entregar al comprador todos los documentos a la vez, tanto los de crédito como los de transporte o incluso los referentes a los trámites de importación (todos ellos con el mismo puerto de

³¹ Erdem, E. Baozhu, J. Piltz, B. Reynolds, F. Ronai, R. (2019). *Incoterms* ® 2020: *REGLAS DE ICC PARA EL USO DE TÉRMINOS COMERCIALES NACIONALES E INTERNACIONALES*. Págs. 129-139. International Chamber of Commerce.

destino que figura en el Incoterm). Por lo tanto, si se opta por negociar una nueva venta de la mercancía durante su transporte utilizando un crédito documentario como medio de pago, el conocimiento de embarque deberá ser el B/L, el cual además de ser el contrato de transporte, también se utiliza para transferir la posesión de dichas mercancías.

No obstante, el uso de créditos documentarios también tiene su inconveniente, sobre todo en la modalidad CIF, que exige la contratación de un seguro con nivel de cobertura mínima (C). Pues bien si se opta por pagar mediante crédito documentario, los bancos exigen que la cobertura del seguro contratado sea mayor (A), y por tanto, aunque se aumente la seguridad y garantías de un buen fin comercial, con esta opción, además de aumentar el nivel de cobertura, también incrementan los costes del contrato principal (mayormente gráneles y materias primas).

Profundizando en una perspectiva más práctica de la presente regla Incoterm, esta supone una importantísima labor de logística internacional para el vendedor, quien se encarga del seguro y asume los costes y la gestión del transporte hasta el puerto de destino (en el país del comprador). A su vez, la práctica habitual de exportaciones por vía marítima permite al vendedor beneficiarse de tarifas más reducidas o descuentos por volumen en la contratación con operadores logísticos y transitarios³².

Si esto sucede, queda en manos del vendedor por tanto, traducir dichas ventajas en ofertas con precios más competitivos que lo coloquen en una posición de ventaja o sacar una mayor rentabilidad de las exportaciones al lograr mayores beneficios con cada venta.

Continuando con la práctica CIF, esta modalidad es de gran relevancia en materia aduanera, pues aun no siendo el vendedor quien expresamente realice el despacho de importación, la gran mayoría de legislaciones nacionales aplican impuestos aduaneros y aranceles conforme a los valores CIF, que ya vienen calculados en la propia documentación que posteriormente facilita al comprador para que este sí realice dichos trámites.

Volviendo a la cuestión del seguro, el vendedor, antes de cerrar la operación con aplicación del Incoterm CIF, debe contratar un seguro con una compañía aseguradora de primer orden y que dicho seguro sea pagadero en el país del comprador. Como ya se ha

³² Ortega Giménez, A. (2020). *INCOTERMS 2020 Y COMPRAVENTA INTERNACIONAL DE MERCADERÍAS: TEORÍA Y PRÁCTICA*. Págs. 199-202. Thomson Reuters Aranzadi.

mencionado previamente, el vendedor debe contratar un nivel de cobertura mínima de la cláusula (C); excepto en los casos que se quiera asegurar mercancías de mayor valor que el de las usuales y así se lo exija el comprador, o en caso de que se vaya a pagar mediante crédito documentario, para las cuales se exige la contratación de un seguro con nivel de cobertura máxima (A).

Respecto a las clases de mercancías, cuestión íntimamente relacionada con los niveles de cobertura del seguro, por lo general CIF se utiliza para el transporte de productos de consumo de valor medio, pero también para el de productos industriales de valor más elevado como el de maquinarias. Aun así, para los transportes marítimos de mercancías en los que se utilizan contenedores, se suele recomendar la aplicación de la previamente analizada modalidad CIP.

Otra peculiaridad práctica de CIF son sus tres variantes: CIF *Landed* (descargada), CIF *Cleared* (despachada) y CIF *Maximum Cover* (máxima cobertura). Estas variantes determinan diferentes graduaciones de costes y riesgos para el vendedor, y en cualquiera de los casos, las reglas Incoterms 2020 recomiendan que se especifique con claridad la distribución de costes y riesgos a los que hace referencia la variante de CIF escogida por las partes.

Precisamente, la última opción descrita, la CIF *Maximum Cover* es la modalidad de contratación de seguro con mayor cobertura y la más recomendable para garantizar el buen fin de la operación, pues combina la contratación del seguro de Cláusula A (la opción con mayor nivel de cobertura de las *International Cargo Clauses* [IUA/LMA]) más la Cláusula de Huelga y Guerra, cobertura de riesgos adicionales que no suponen un coste significativo en relación a los riesgos que cubren. Por lo tanto, para las compraventas mercantiles con determinados países más conflictivos, es muy recomendable contratarlas³³.

Queda claro entonces, que la modalidad CIF es una regla Incoterm de gran relevancia histórica y práctica. Además, se puede apreciar con claridad que se halla estrechamente relacionada con el contrato de seguro, el cual es un elemento sustancial incluido en las obligaciones de la compraventa CIF pero que se regirá por su regulación legal y conforme a lo pactado. De esta manera, una vez efectuada la entrega (momento

³³ Llamazares García-Lomas, O. (2020). *Guía práctica de los INCOTERMS® 2020*. Pág. 68. Global Marketing Strategies.

de la transmisión de riesgos) de las mercancías en el puerto de embarque, el comprador carece de otros mecanismos para garantizar la protección de las mismas, pues no las tiene aún bajo su posesión. Por lo tanto, mediante la contratación obligatoria de un seguro por parte del vendedor se intenta compensar la posición perjudicial del comprador que asume los riesgos pero que carece de control alguno sobre las mercancías.

La particularidad de dicho seguro de transporte marítimo es que el vendedor lo debe contratar por cuenta del comprador, él es el verdadero interesado en recibir la indemnización de la compañía aseguradora, pues es quien sufrirá el perjuicio económico que supone dicho daño o pérdida de las mercancías. De esta manera, conforme a la literalidad del art. A5 CIF (Incoterms 2020), el esquema sería el siguiente: el vendedor asume la posición de tomador del contrato de seguro (pues es quien mejor conoce las mercancías y quien ha contratado el transporte) mientras que el comprador asume la posición del asegurado (principal interesado en las mercancías).

4. Problemática práctica bajo la modalidad CIF

a. Producción del daño en la mercancía asegurada

I. El seguro en la práctica CIF y la subrogación del asegurador

Como ya se ha mencionado previamente, el contrato de seguro y el de compraventa son contratos independientes y separados, pero ligados a su vez en el seno de esta regla Incoterm CIF, ya que recae la posición de tomador del seguro en el vendedor, y la de asegurado en el comprador.

La relevancia en esta cuestión queda de manifiesto fuera del ámbito teórico, cuando durante el transporte de las mercancías (objeto de la compraventa) del puerto de embarque al puerto de destino, estas sufren un daño o pérdida que se encontraban cubiertos por el seguro obligatorio contratado (obligación derivada del art. A5 CIF).

Esta estrecha relación alcanza mayor notoriedad en el aspecto práctico e incluso ante los tribunales, en los que se ha llegado a generar cierta confusión respecto al alcance

de las obligaciones derivadas de los mismos contratos, llegando incluso a defenderse cierta interrelación entre estas³⁴.

En este sentido, parte de la problemática puede surgir al tratar de determinar cómo puede la compañía aseguradora recuperar, siquiera parcialmente, la indemnización otorgada al asegurado reclamando al porteador que realmente ha causado el daño.

La mayoría de los problemas surgidos en aplicación de la regla CIF, se resuelven conforme a lo acordado por las partes, si bien esto no impide que el seguro se rija por su regulación legal. Dicho esto, en el caso de que efectivamente se produzca el desperfecto desencadenante del pago de la indemnización por la compañía de seguro al asegurado, la normativa española aplicable al presente caso será principalmente la Ley 14/2014 de 24 de julio, de Navegación Marítima (de ahora en adelante, LNM), junto con el Código de Comercio de 1885 (en adelante, CCom.) y la Ley 50/1980 de Contrato de Seguro (de ahora en adelante LCS). Esta LNM regula las materias que anteriormente se hallaban en el Libro III «Del Comercio Marítimo» (arts. 773 a 869) del CCom de 1885. La LNM, de manera actualizada, breve y estructurada, regula ahora las relaciones jurídicas nacidas con ocasión de la navegación marítima³⁵, gozando además de una redacción más completa y cuidada del seguro marítimo desde la esfera del derecho internacional.

Por lo tanto, si el siniestro cubierto por el contrato sucede, la compañía de seguros deberá indemnizar al comprador-asegurado, cumpliendo así con su obligación principal (art. 429 LNM³⁶).

Resuelta esta cuestión, la disyuntiva surgirá en la cuestión posterior de si la aseguradora tiene (o no) la facultad de subrogarse en la posición del indemnizado para

³⁴ Pendón Meléndez, M.A. (2011). *La compraventa C.I.F.*, Págs. 711-712. Thomson Reuters Aranzadi. CIVITAS.

³⁵ Artículo 1.2. de la LNM: “Además de la que se realiza por las aguas del mar, también se considera navegación marítima la que se lleva a cabo por las aguas de los ríos, canales, lagos, o embalses naturales o artificiales, cuando sean accesibles para los buques desde el mar, pero sólo hasta donde se haga sensible el efecto de las mareas, así como en los tramos navegables de los ríos hasta donde existan puertos de interés general”.

³⁶ Artículo 429 de la LNM. Obligación de indemnizar:

1. “En caso de siniestro cubierto por el contrato de seguro, el asegurador está obligado a indemnizar al asegurado en las condiciones estipuladas en la póliza, salvo en los supuestos de exclusión de responsabilidad previstos en el artículo 419.
2. Corresponderá al asegurado la prueba de la existencia y del alcance del daño”.

así reclamar a la contraparte del contrato de compraventa y/o contra el transportista efectivo al que se le imputa la causa del daño³⁷.

Así, tras el abono de la indemnización al asegurado de conformidad con su obligación contractual y al tenor del derogado art. 780 del CCom³⁸ (ahora art. 437 apdo. 5 LNM³⁹) y del art. 43 LCS⁴⁰, el asegurador podrá ejercitar contra el causante del daño los derechos y acciones oportunas que inicialmente correspondían al asegurado (comprador) por haberse subrogado en su posición⁴¹.

Como se puede apreciar, la facultad de subrogación se recoge en estos artículos casi idénticos, además, dicha facultad ha sido reiteradamente confirmada por la jurisprudencia. Precisamente, en el caso de la STS de 15 de julio de 2010⁴², queda claro que este art. 43 LCS es el que faculta al asegurador para subrogarse cuando ha cumplido con su obligación de indemnizar al asegurado en el supuesto del seguro por cuenta ajena, modalidad de seguro que se propone también en el actual Incoterm CIF.

Este mecanismo de la subrogación permite a la compañía aseguradora recuperar la totalidad o parte del importe ya abonado, siempre con el límite máximo del importe de dicha indemnización abonada.

Por lo tanto, en estos casos la respuesta parece medianamente sencilla: el pago de la indemnización al comprador (asegurado-legitimado), por parte del asegurador, tiene

³⁷ Para un estudio en profundidad de estas cuestiones, Recalde Castells, A. J. «Conocimiento de embarque y acción por pérdidas y averías: cuestiones de legitimación activa», *Revista de Derecho Mercantil*, N^o 193-194 (1989), Págs. 766 ss.

³⁸ Artículo 780 del CCom: “Pagada por el asegurador la cantidad asegurada, se subrogará en el lugar del asegurado para todos los derechos y acciones que correspondan contra los que por malicia o culpa causaron la pérdida de los efectos asegurados”.

³⁹ Apartado 5. del Artículo 437 de la LNM: “Pagada la indemnización por el asegurador, con arreglo al contrato de seguro, este se subrogará en los derechos y acciones que correspondieran al asegurado hasta el límite de la indemnización, contra quien sea responsable del siniestro o de la agravación de sus consecuencias o de ambos”.

⁴⁰ Artículo 43 de la LCS: “El asegurador, una vez pagada la indemnización podrá ejercitar los derechos y las acciones que por razón del siniestro correspondieran al asegurado frente a las personas responsables del mismo, hasta el límite de la indemnización”.

⁴¹ Girgado Perandones, P. (2015). «Contrato de seguro marítimo: disposiciones generales y disposiciones comunes a los distintos tipos de seguro marítimo». *Comentarios sobre la Ley de Navegación Marítima*. Págs. 644-649. Marcial Pons.

⁴² Sentencia del Tribunal Supremo (Sala de lo Civil) N^o 479/2010 de 15 de julio. RJ\2010\6047

efectos liberatorios. Así, podrá colocarse en su lugar y reclamar a quien efectivamente ha causado los daños o pérdidas en las mercancías, el porteador marítimo.

Esta posibilidad de reclamar al porteador queda claramente justificada en el art. 277 LNM, el cual establece un concreto régimen de responsabilidad del porteador, considerándolo «responsable de todo daño o pérdida de las mercancías»⁴³. De esta manera, dicho régimen de carácter imperativo, en su aspecto temporal (art. 279 LNM)⁴⁴, viene a abarcar el periodo desde que el porteador se hace cargo de las mercancías hasta la puesta a disposición del comprador en el puerto de destino. A su vez, este régimen de responsabilidad, en su perspectiva subjetiva, no solo afecta al porteador contractual (obligatoriamente contratado por el vendedor en nuestro caso del Incoterm CIF 2020), sino que también es extensible al transportista efectivo subcontratado por el mismo. De esta manera, ambos responderán solidariamente como responsables, de conformidad con el art. 278.1 LNM⁴⁵. De hecho, al profundizar en la figura del porteador contratante en el apartado segundo de dicho artículo, se confirma la posición del comisionista de transportes como tal, ratificando por tanto la decisión de la STS de 19 de abril de 2001⁴⁶, en la que se condenó al comisionista y al porteador efectivo a responder solidariamente frente al asegurador subrogado que había abonado correctamente la indemnización por la producción del daño⁴⁷.

⁴³ Artículo 277.1. párr. primero de la LNM: “El porteador es responsable de todo daño o pérdida de las mercancías, así como del retraso en su entrega, causados mientras se encontraban bajo su custodia, de acuerdo con las disposiciones previstas en esta sección, las cuales se aplicarán imperativamente a todo contrato de transporte marítimo”.

⁴⁴ Artículo 279 de la LNM: La responsabilidad del porteador por la custodia y conservación de las mercancías abarca el período desde que se hace cargo de las mismas en el puerto de origen, hasta que las pone a disposición del destinatario o persona designada por este en el puerto de destino. En caso de que las leyes o reglamentos portuarios impongan forzosamente la intervención de una empresa u organismo en las operaciones de entrega de las mercancías al porteador para su transporte, o de este último al destinatario, el porteador no responderá del período en que las mercancías estén bajo la custodia de tales empresas u organismos.

⁴⁵ Artículo 278 de la LNM: 1. La responsabilidad establecida en esta sección alcanza solidariamente tanto a quien se compromete a realizar el transporte como a quien lo realiza efectivamente con sus propios medios.

2. En el primer caso estarán comprendidos los comisionistas de transportes, transitarios y demás personas que se comprometan con el cargador a realizar el transporte por medio de otros. También estarán comprendidos los fletadores de un buque que contraten en la forma prevista en el artículo 207.

3. En el segundo estará incluido, en todo caso, el armador del buque porteador.

⁴⁶ Sentencia del Tribunal Supremo (Sala de lo Civil) N° 381/2001 de 19 de abril. RJ\2001\6884.

⁴⁷ Emparanza Sobejano, A. (2015). «La responsabilidad del porteador marítimo». *Comentarios sobre la Ley de Navegación Marítima*. Págs. 380-385. Marcial Pons.

Pero la facultad de subrogación del asegurador no siempre es tan clara. Muy alejado del supuesto más teórico y básico, estaría el que con frecuencia se da en la práctica, en el cual la posición del tomador, del asegurado y del indemnizado concurren en la persona del vendedor por haber contratado un seguro por cuenta propia en lugar de hacerlo por cuenta ajena.

En este caso, conforme al contrato de seguro, el pago hecho por parte de la compañía aseguradora es plenamente válido, pues la indemnización se ha producido al sujeto que figuraba como asegurado (en este caso el vendedor). Sin embargo, este no daría pie a una subrogación, pues el pago realizado a un sujeto no legitimado no produce efectos liberatorios⁴⁸. Es decir, aunque la compañía de seguros pague la indemnización al vendedor, no puede subrogarse en su lugar y reclamar así al transportista marítimo, ya que carece de legitimación contractual para ello, pues el vendedor no es el sujeto destinatario de las mercancías transportadas⁴⁹.

La peculiaridad de este supuesto reside en que, conforme a la distribución de los riesgos en la venta CIF, producida la entrega a bordo del buque, la mercancía es únicamente responsabilidad del comprador, y en consecuencia, el vendedor carece tanto de legitimación, así como de interés alguno en reclamar al transportista causante del daño.

Por lo tanto, para que el asegurador se pueda subrogar en la posición del vendedor, tras el pago de la indemnización, deberá probar que el comprador le cedió al vendedor sus derechos mediante endoso (art. 99 de la Ley de Contrato de Seguro⁵⁰, en relación con el párrafo segundo del art. 406.1 LNM⁵¹).

⁴⁸ Rojo Álvarez-Manzaneda, R. (2009) «Los Incoterms». *Tratado de contratos T. II* (dir. R. BERCOVITZ). Pág. 2085. Tirant lo Blanch.

⁴⁹ Emparanza Sobejano, A. (2013). «Acción de reclamación del asegurador en las reclamaciones de transporte terrestre: legitimación, contenido y plazos», *Derecho Seguros de transporte terrestre de mercancías. Situación jurídica actual y perspectivas de futuro* (dir. EMPARANZA/MARTIN OSANTE), Págs. 197-198. Marcial Pons.

⁵⁰ Artículo 99 de la LCS: “El tomador podrá, en cualquier momento, ceder o pignorar la póliza, siempre que no haya sido designado beneficiario con carácter irrevocable. La cesión o pignoración de la póliza implica la revocación del beneficiario.

Si la póliza se emite a la orden, la cesión o pignoración se realizarán mediante endoso.

El tomador deberá comunicar por escrito fehacientemente al asegurador la cesión o pignoración realizada”.

⁵¹ Párrafo segundo del Apartado 1. del artículo 406 de la LNM: “En lo no previsto en esta ley, será de aplicación la Ley de Contrato de Seguro”.

En definitiva, el alcance de la relación entre el contrato de compraventa en los términos CIF y el contrato de seguro es determinante para saber si cabe o no subrogación. Para su ejercicio, la compañía aseguradora debe cumplir con su obligación de abonar la indemnización al asegurado de acuerdo con las condiciones pactadas en el contrato de seguro, pero tras esto, su actuación se verá condicionada por el sujeto del contrato de compraventa en cuyo lugar actúe. Es decir, como comprador o como vendedor.

De esta cuestión se deduce la necesidad de identificar con certeza al sujeto interviniente en el contrato de compraventa CIF legitimado para reclamar a la compañía aseguradora la indemnización pactada en el contrato de seguro derivado de la obligación CIF y recibir la indemnización correspondiente, y en consecuencia, para la consiguiente subrogación del asegurador en la posición del asegurado contra el transportista que verdaderamente ha causado el daño en la mercancía.

II. Legitimación del Comprador-Asegurado en el seguro por cuenta ajena

Tal y como sucesivamente se ha reiterado, conforme al art. A5 del Incoterm CIF, el vendedor debe contratar un seguro (con un nivel de cobertura de las cláusulas C) que cubra las posibles contingencias en el transporte marítimo de la mercancía. Dicho seguro, en principio, debe ser por cuenta ajena para que sea el comprador quien se beneficie de la respectiva indemnización. Al fin y al cabo, esta es una especie de garantía para el comprador (único responsable de las mercancías desde que se produce la entrega de las mismas a bordo del buque en el puerto de embarque), el sujeto que mayor perjuicio patrimonial sufre al quedarse sin recibir la mercancía que había comprado y no poder hacer nada al respecto.

En consecuencia, el comprador debe ser el asegurado, y por lo tanto, el legitimado para recibir la correspondiente indemnización, así como para reclamarla al asegurador. En *contrario sensu*, aunque el vendedor sea el tomador de la póliza del seguro, no está legitimado para recibir la indemnización ni para reclamarla al asegurador en lugar o representación del comprador asegurado⁵².

⁵² Recalde Castells, A. J. «Conocimiento de embarque y acción por pérdidas y averías: cuestiones de legitimación activa», *Revista de Derecho Mercantil*, N^o 193-194 (1989), Pág. 777, con ulteriores referencias.

Aun así, esto no excluye la posibilidad de que sea el vendedor quien, siendo el tomador del seguro, cobre la indemnización. Precisamente, en la STS de 31 de marzo de 1997⁵³ se admitió esta posibilidad, desestimando, eso sí, la facultad de subrogación del asegurador en la posición del comprador, pues la indemnización se dio al vendedor, tomador del seguro. La identificación de las partes como tomador (vendedor) y asegurado (comprador) se produjo correctamente, así como la reclamación de la indemnización por parte del asegurado; sin embargo, el asegurador abonó la indemnización al vendedor no legitimado contractualmente, haciendo caso omiso a la información que ya poseía. En consecuencia, el asegurador que pagó la indemnización a quien no debía no pudo reclamar al transportista marítimo los daños producidos en las mercancías objeto del transporte. Es decir, no pudo subrogarse en la posición del comprador asegurado legitimado, pues pagó a quien carecía de legitimación.

Sin embargo, en 2006 la misma sala del Tribunal Supremo, en la STS de 30 de marzo⁵⁴, se resolvió un supuesto muy similar permitiendo en este caso la subrogación del asegurador. Respaldándose en la previamente mencionada STS de 31 de marzo de 1997, en la STS de 3 de octubre de 1997⁵⁵ y en la STS de 21 de noviembre de 2001 (que será objeto de análisis al final del trabajo), la sala volvió a confirmar que, cuando la compañía aseguradora efectúa el pago de la indemnización al vendedor, a pesar de haber recibido la reclamación del comprador (único legitimado) por el daño sufrido por la mercancía durante el transporte, no tendría efectos liberatorios y por tanto no cabría subrogación del asegurador. Sin embargo, por la casuística particular de este caso concreto en el que la carga de la mercancía en el buque fue parcial en lugar de total, se admitió la procedencia de la subrogación de la aseguradora en los derechos del asegurado.

Por lo tanto, al margen de las peculiaridades concretas de determinados casos, queda confirmado que los efectos liberatorios sólo se producen cuando la indemnización se abona al asegurado (destinatario-legitimado), requisito esencial para la posterior subrogación del asegurador en la posición del comprador y reclamar al transportista causante de los desperfectos en las mercancías.

⁵³ Sentencia del Tribunal Supremo (Sala de lo Civil) N° 269/1997 de 31 marzo. RJ 1997\2481

⁵⁴ Sentencia del Tribunal Supremo (Sala de lo Civil) N° 309/2006 de 31 de marzo. RJ 2006\5290

⁵⁵ Sentencia del Tribunal Supremo (Sala de lo Civil) N° 838/1997 de 3 de octubre. RJ 1997\7406

Es decir, debe quedar claro entonces, que «el titular del derecho a la indemnización es el asegurado, sin menoscabo de que puedan pactar otros mecanismos de cumplimiento. En cualquier caso, es importante poner el acento en el asegurado como titular de tal derecho, a fin de evitar el riesgo que implica, especialmente en los seguros por cuenta ajena, abonar la indemnización al tomador del seguro, quien no está legitimado para recibirla»⁵⁶.

III. Legitimación del Vendedor-Asegurado en el seguro por cuenta propia

Como norma general, acordada la compraventa mercantil bajo las condiciones del Incoterm CIF, el vendedor debe contratar un seguro por cuenta ajena para compensar el perjuicio patrimonial que pueda suponer al comprador la pérdida o deterioro de las mercancías compradas; pues, conforme a la distribución de riesgos de esta modalidad, desde el embarque en el buque hasta el puerto de destino serán responsabilidad del comprador. Aun así, la complejidad de este supuesto reside en su práctica; pues, aunque no parezca muy lógico de acuerdo con lo expresado previamente, el vendedor suele contratar un seguro por cuenta propia en lugar de seguir las indicaciones del texto y hacerlo por cuenta ajena⁵⁷. La explicación a esta posibilidad reside en dos cuestiones:

La primera causa se debe a un deseo de mayor control sobre las mercancías por parte del vendedor (a instancias del comprador). Aunque no sea el perjudicado patrimonialmente, el vendedor es el sujeto que ha contratado el seguro, y por tanto, quien mayores posibilidades tiene de reclamar la indemnización al seguro con una respuesta exitosa. Esto se debe a que: el tomador del seguro, geográficamente se encuentra en una posición más próxima al asegurador; dispone de una relación de clientela con el mismo; y además, posee mayor capacidad de convicción para las posibles disputas a raíz de las condiciones y supuestos de cobertura pactados en la póliza⁵⁸. En su contraparte, el

⁵⁶ Martín Osante, J.M. (2012). «Obligaciones y deberes de las partes en el contrato de seguro marítimo y su reforma». *Estudios de Derecho Marítimo*. Pág. 1037. Aranzadi Thomson Reuters.

⁵⁷ Emparanza Sobejano, A. (2013). «Compraventa CIF, legitimación contra la aseguradora por comprador y vendedor». *Tratado de la Compraventa. Homenaje al Prof. Rodrigo Bercovitz, TOMO II*. Págs. 1307-1314. Thomson Reuters Aranzadi.

⁵⁸ En tal aspecto se expresa Ruiz Soroa, J. M^º. (1993). *Manual de seguro marítimo (RUIZ SOROA/ARRANZ/ZABALETA)*, Pág. 190. Escuela de Administración Marítima.

comprador sí es el verdadero perjudicado por quedarse sin mercancías y ser el único responsable, pero su posición geográfica dificulta su relación con el seguro (normalmente del país del vendedor), así como su falta de relación comercial con el mismo, además de carecer de los medios o influencia suficiente para recibir una pronta indemnización por parte del asegurador.

La segunda causa de esta práctica del vendedor se responde a una cuestión de agilidad y logística. Producido el siniestro sin que la mercancía haya llegado al puerto de destino, el vendedor puede renunciar al cobro del precio de la compraventa y directamente optar por cobrar la indemnización de la aseguradora, recuperando así su valor y ofreciendo al comprador una nueva operación, sin tener que hacer frente al inconveniente que conlleva la mercancía siniestrada y careciendo este de interés en obtener una indemnización si en un breve plazo ya recibirá el nuevo pedido⁵⁹.

Por lo tanto, pese a lo expuesto en el Art. A5 CIF de Incoterms 2020, la lógica lleva a que en la práctica, incluso a solicitud del comprador, el vendedor tome el seguro por cuenta propia. Es más, el comprador puede compeler al vendedor a que proceda de esta manera mediante la amenaza de que no le pagará el precio de la venta hasta la recepción de la indemnización del seguro.

En consecuencia, si el vendedor contrata el seguro por cuenta propia, concurren en su persona la condición de tomador y asegurado, y por ende, será quien tenga derecho a reclamar la indemnización al asegurador, aunque esta posibilidad contradiga el *modus operandi* del seguro a contratar según la regla Incoterm CIF. Precisamente, nuestra jurisprudencia en las STS de 7 de marzo de 2007⁶⁰ y la STS de 8 de mayo de 2008⁶¹ ya se ha pronunciado en supuestos de compraventa bajo las condiciones CIF, en las cuales es el propio vendedor quien contrata un seguro por riesgo y cuenta propia, recayendo en su persona las figuras del tomador y asegurado, y por tanto, también la del beneficiario de la indemnización del asegurador.

⁵⁹ Pendón Meléndez, M.A. (2011). *La compraventa C.I.F.*, Págs. 712-713. Thomson Reuters Aranzadi. CIVITAS.

⁶⁰ En este caso, el tomador y asegurado eran el mismo sujeto, aunque no eran la empresa vendedora, sino una empresa del mismo grupo empresarial (sobre dicha sentencia *vid.* FERNÁNDEZ MASIA, «Sentencia de 7 de marzo de 2007», *Cuadernos Civitas de Jurisprudencia Civil* 75 [2007], pp. 1453 ss.).

⁶¹ Sentencia del Tribunal Supremo (Sala de lo Civil) N° 210/2008 de 8 de mayo. RJ 2008/2829.

Concretamente, esa Sentencia de 2007 es una de las más relevantes en lo que al Incoterm CIF respecta, y en supuestos más recientes, se ha seguido utilizando como eje principal para resolver las cuestiones del seguro y la subrogación en esta materia. Ejemplo de ello son las sentencias de 24 de julio de 2014 de la AP de Barcelona⁶² y la de 6 de julio de 2015 de la AP de Madrid⁶³. Así, con referencias expresas a la ya mencionada STS de 31 de marzo de 1997, la Sala primera dictó en 2007, en contemplación de las específicas previsiones de los arts. 780 CCom (ahora derogado) y 43 LCS, que era el comprador, y no el vendedor, el único legitimado para accionar frente al causante del desperfecto. Por lo tanto, ante esta falta de acción del vendedor-tomador-asegurado extensiva al asegurador, el pago de la indemnización por parte del asegurador al asegurado no lo legitima para subrogarse en su lugar y reclamar posteriormente al causante del daño.

Pero entonces, ¿si el vendedor elige contratar el seguro por cuenta propia en lugar de hacerlo por cuenta ajena, no está incumpliendo sus obligaciones conforme a la venta CIF?

Es cierto que este seguro por cuenta propia del vendedor contradice el tenor y literalidad de la transmisión de riesgos de la modalidad CIF, ya que en este caso, el vendedor estaría asumiendo más de los que le corresponden. Sin embargo, esta posibilidad de contratar el seguro por cuenta propia en lugar de ajena es plenamente válida y aplicable en una compraventa CIF. Este aspecto únicamente afecta a la relación entre el vendedor y el asegurador, no así a la finalidad del seguro en las reglas CIF, que sigue siendo la de garantizar la protección del comprador para los casos en que la mercancía se dañe o pierda. Concretamente, en caso de que tal desperfecto suceda, el vendedor que recibe la indemnización se la transferirá al comprador para que éste pueda abonarle el precio de las mercancías vendidas.

Pero esta posibilidad de contratar el seguro por cuenta propia, que difiere de la literalidad del art. A5 CIF de Incoterms 2020, puede acarrear problemas tanto al comprador de las mercancías como a la compañía aseguradora.

⁶² Sentencia de la Audiencia Provincial de Barcelona (Sección 15ª) N° 268/2014 de 24 de julio. JUR\2014\242553. En este caso, la cuestión reside en una compraventa CIP (la versión multimodal de CIF), pero por equivalencia, se utiliza la jurisprudencia existente sobre CIF para resolver esta cuestión.

⁶³ Sentencia de la Audiencia Provincial de Madrid (Sección 28ª) N° 189/2015 de 6 de julio. JUR\2015\248247.

En relación con el comprador, el principal problema se plantea cuando se produce el denominado «doble pago» en el que el vendedor ha cobrado tanto el precio de las mercancías por parte del comprador, como la indemnización del seguro. Si en esta situación, habiendo abonado el precio de la compraventa, el comprador no ha recibido de vuelta la indemnización por parte del vendedor, carecerá de medio contractual alguno para compeler al vendedor al cumplimiento de su obligación; ya que las contingencias durante el transporte marítimo de la mercancía son únicamente responsabilidad del comprador (conforme a la distribución de costes y riesgos del Incoterm CIF), y si éste ya ha abonado el precio de esas mercancías que no va a recibir, no dispondrá de este medio como herramienta de presión comercial o amenaza al vendedor⁶⁴.

Por otro lado, se encuentra el problema de la compañía aseguradora, cuyo abono de la indemnización del seguro al vendedor-tomador-asegurado no produce efectos liberatorios. Por tanto, si se subroga en la posición del vendedor, carecerá de legitimación alguna para poder reclamar al porteador marítimo causante del desperfecto la reparación de dicho perjuicio económico; ya que, una vez abonada la indemnización al vendedor/asegurado, el asegurador ha cumplido con su parte del contrato de seguro, careciendo así de vínculo contractual mediante el cual poder demandar al causante del daño⁶⁵.

En consecuencia, si se da el supuesto de que, aún en la compraventa CIF, el vendedor contrata un seguro por cuenta propia, la única posibilidad en la que el asegurador pueda acabar pagando la indemnización al comprador o que éste pueda reclamarle el pago de la misma, es que el vendedor transfiera o endose la póliza de seguro al comprador. Mediante esta transferencia o endoso, el comprador adquiere los derechos del vendedor-tomador-asegurado, y respaldándose en ellos, podrá reclamar por fin a la compañía de seguros tal y como lo hubiera hecho el vendedor.

⁶⁴ Aunque para tales casos se ha señalado que entre vendedor y comprador media de alguna forma un mandato de cobro por el que el vendedor se encarga de cobrar lo que realmente se le adeuda al comprador, con lo que se elimina cualquier atisbo de enriquecimiento injusto (véase, Ruiz Soroa, J. M^a. (1993). *Manual de seguro marítimo* Pág. 190. Escuela de Administración Marítima.

⁶⁵ Salvo que se demuestre que los daños se produjeron cuando todavía recaía dentro del ámbito de responsabilidad del vendedor. *Vid.*, STS de 30 de marzo de 2006 cuyo FD 2º se señala que el hecho de que la mercancía sólo estuviera cargada en parte y que, además fuera posteriormente descargada, zarpando el barco se ella justifica que se reconociera el derecho del vendedor a recibir la indemnización e calidad de asegurado y pudiera el asegurador subrogarse en su posición para demandar a la entidad que contrató las operaciones de estiba.

b. Retraso en la entrega de las mercancías

I. ¿Indemnizable por el seguro?

Respecto a la cobertura ofrecida por el seguro contratado, conforme a la literalidad del Incoterm CIF 2020, el seguro a contratar por el vendedor es el de cobertura mínima de la Cláusula de Instituto (C). Estas coberturas del seguro cubren las “*general average*”⁶⁶ (avería gruesa), es decir, los gastos o perjuicios derivados de la actuación del capitán del buque porteador para evitar un daño serio de pérdida total o parcial del buque o de las mercancías transportadas en el mismo. En el caso de las Cláusulas (A) recomendadas en la modalidad CIP, se excluye expresamente la cobertura por demora y retrasos⁶⁷.

Dicho esto, salvo pacto en contrario entre las partes de la compraventa, tanto en la modalidad CIF como CIP, ninguna póliza de seguro cubrirá los perjuicios por demora o retrasos. Esto resulta curioso, pues en la práctica es muy probable que determinados contratos de compraventa mercantil estén sujetos a término esencial, es decir, puede que el comprador solo necesite dichas mercancías para un momento concreto (el acordado) y que pasada esta fecha, carezca de interés alguno por estas mercancías.

Por lo tanto, conforme al seguro habitualmente contratado, este no cubrirá las demoras o retrasos en la entrega de las mercancías salvo que expresamente se pacte y establezca tal circunstancia en el contrato.

II. El término esencial

Bien es cierto que los arts. A2 tanto de CIF como de CIP (Incoterms 2020) se expresan de la siguiente forma: « (...) el vendedor debe entregar la mercancía en la fecha acordada o dentro del plazo acordado en la forma acostumbrada en el puerto». De tal obligación del vendedor se puede deducir que, la fecha o plazo pactada para la entrega de la mercancía, colocación a bordo del buque en el puerto de entrega, o procuración de dicha mercancía, son un término esencial. Ya en el año 1991, nuestra jurisprudencia se pronunciaba al respecto en la STS de 3 de mayo⁶⁸, aclarando que cuando se ha convenido

⁶⁶ Ortega Giménez, A. (2020). *INCOTERMS 2020 Y COMPRAVENTA INTERNACIONAL DE MERCADERÍAS: TEORÍA Y PRÁCTICA*. Pág. 247. Thomson Reuters Aranzadi.

⁶⁷ Llamazares García-Lomas, O. (2020). *Guía práctica de los INCOTERMS® 2020*. Pág. 68. Global Marketing Strategies.

⁶⁸ Sentencia del Tribunal Supremo (Sala de lo Civil) de 3 de mayo de 1991. RJ 1991\3559.

que el plazo sea esencial, el vendedor deberá actuar con la diligencia necesaria para que la entrega se produzca en el tiempo y barco adecuado, pues de lo contrario, podrá incurrir en un deber de indemnizar por tal actuación conforme al art. 333 CCom⁶⁹.

Posteriormente, en 1995, en la STS de 30 de octubre⁷⁰, en una compraventa bajo las reglas CIF, el embarque de las mercancías no llegó a producirse en la fecha pactada, y en consecuencia, el comprador no pudo revender las mercancías. Por este motivo, tras recibir una comunicación del vendedor proponiendo una nueva fecha de entrega, el comprador se decantó por resolver unilateralmente el contrato conforme a los arts. 329 CCom⁷¹ y 1124 apartados 1º y 2º CC⁷², actuando de conformidad con la decisión final del Tribunal Supremo en esta cuestión.

III. Otros supuestos de retraso

Continuando con los retrasos en la entrega de la mercancía, es necesario volver al art. 277 LNM. Cabe destacar la particularidad de este artículo, pues, más allá de los supuestos de daño o pérdida recogidos en el Incoterm CIF, éste amplía el ámbito de responsabilidad también al retraso en la entrega de las mercancías. Con mayor exactitud define el art. 280 LNM⁷³ este concepto del retraso en la entrega, que existe «cuando las mercancías no son entregadas en destino en el plazo convenido, o en defecto de este, en el plazo razonable exigible según las circunstancias de hecho». Y pese a la disconformidad de gran parte de las navieras, parece que el legislador nacional ha optado por ofrecer respuestas similares a la regulación del resto de medios de transporte, las

⁶⁹ Artículo 333 del CCom: “Los daños y menoscabos que sobrevinieren a las mercaderías, perfecto el contrato y teniendo el vendedor los efectos a disposición del comprador en el lugar y tiempo convenidos, serán de cuenta del comprador, excepto en los casos de dolo o negligencia del vendedor”.

⁷⁰ Sentencia del Tribunal Supremo (Sala de lo Civil) de 30 de octubre de 1995. RJ 1995\8352.

⁷¹ Artículo 329 del CCom: “Si el vendedor no entregare en el plazo estipulado los efectos vendidos podrá el comprador pedir el cumplimiento o la rescisión del contrato, con indemnización, en uno y otro casos, de los perjuicios que se le hayan irrogado por la tardanza”.

⁷² Artículo 1124 del Código Civil: “La facultad de resolver las obligaciones se entiende implícita en las recíprocas, para el caso de que uno de los obligados no cumpliere lo que le incumbe. El perjudicado podrá escoger entre exigir el cumplimiento o la resolución de la obligación, con el resarcimiento de daños y abono de intereses en ambos casos. También podrá pedir la resolución, aun después de haber optado por el cumplimiento, cuando éste resultare imposible”.

⁷³ Artículo 280 de la LNM: Artículo 280: “Existe retraso en la entrega cuando las mercancías no son entregadas en destino en el plazo convenido, o en defecto de este, en el plazo razonable exigible según las circunstancias de hecho”.

cuales ya contemplaban la responsabilidad por retraso, eso sí, limitada a una cantidad establecida en el art. 283 LNM⁷⁴. De esta manera, el porteador responderá del retraso en la entrega de las mercancías, tanto por su actuación como por la de sus auxiliares, cuando éstos hayan podido ocasionar daños materiales y económicos derivados de su demora en la entrega. Precisamente, la entrega de la mercancía producida tras el plazo contractualmente previsto para ello, es considerada como una actuación cada vez más grave por parte de los operadores comerciales, principalmente por el perjuicio económico que ésta provoca. Sin embargo, conforme al tenor del art. 285 LNM⁷⁵, es importante aclarar que para que se considere responsable al porteador por el retraso ya expuesto, será indispensable que el destinatario acredite que dicho retraso le ha ocasionado un perjuicio económico evaluable, pues de lo contrario la entrega fuera de plazo no traerá consigo la obligación de indemnizar⁷⁶.

Dicho esto, la última posibilidad digna de análisis sería el supuesto en el que, tanto el vendedor como el porteador marítimo actúen correctamente, con la diligencia necesaria para que la entrega se produzca a tiempo en el plazo convenido, pero que, sin tener por

⁷⁴ Artículo 283 de la LNM: 1. La responsabilidad por retraso queda limitada a una cifra equivalente a dos veces y media el flete pagadero por las mercancías afectadas por el retraso, pero no excederá de la cuantía total del flete que deba pagarse en virtud del contrato de fletamento.

2. En caso de concurrencia de indemnización por avería y por retraso, el cúmulo de ambas queda limitado a las cifras establecidas para limitar la responsabilidad por pérdida o daño.

3. El régimen de responsabilidad del porteador y su limitación será aplicable a toda acción que persiga una indemnización por retrasos experimentados, independientemente de cuál sea el procedimiento en que se ejercite la acción, así como su fundamento, sea contractual o extracontractual y, tanto si se dirige contra el porteador como si lo hace contra los auxiliares que este emplee para el cumplimiento de su prestación.

4. El porteador no podrá prevalerse del derecho a limitar su responsabilidad cuando se pruebe que el retraso ha sido causado por él mismo, intencionadamente o actuando de forma temeraria y con conciencia de su probabilidad.

De igual forma, los auxiliares del porteador no podrán prevalerse del derecho a limitar su responsabilidad cuando se pruebe que el retraso ha sido causado por ellos mismos, intencionadamente o actuando de forma temeraria y con conciencia de su probabilidad.

⁷⁵ Artículo 285 de la LNM: 1. El destinatario deberá dar al porteador o a su agente aviso escrito de la pérdida o daño sufridos por las mercancías, describiendo en términos generales su naturaleza, durante el siguiente día laborable al de su entrega. Si la pérdida o daño no fueran aparentes, el aviso podrá darse en los tres días laborables siguientes al de la entrega. El aviso no será necesario cuando el porteador y el destinatario hayan realizado una inspección conjunta del estado de las mercancías.

2. El destinatario deberá dar al porteador o a su agente aviso escrito del retraso en la entrega de las mercancías describiendo en términos generales los daños sufridos, en los diez días laborables siguientes al de la entrega.

3. Si se hubiera omitido el aviso o se hubiera dado fuera de plazo, se presumirá, salvo prueba en contrario, que las mercancías han sido entregadas tal y como aparecían descritas en el conocimiento de embarque.

⁷⁶ Emparanza Sobejano, A. (2015). «La responsabilidad del porteador marítimo». *Comentarios sobre la Ley de Navegación Marítima*. Págs. P388-395. Marcial Pons.

qué ser esencial dicho plazo acordado, se produzca aun así un retraso en la llegada de las mercancías.

Así, por ejemplo, en el caso de que el buque transportista de las mercancías se retrase por causas ajenas al control del porteador, como puede ser el hecho de quedar varado en un canal a consecuencia de los fuertes vientos, no se haya pactado la esencialidad del término, ni tampoco se haya contratado un seguro específico que cubra las contingencias más allá de los daños o pérdida, el comprador debería asumir los perjuicios económicos derivados del retraso en la entrega de las mercancías. Es necesario recordar pues, que conforme al tenor de la transmisión de riesgos del art. A2 y A3 (CIF y CIP) de Incoterms 2020, producida la correcta entrega de la mercancía en el puerto de origen al porteador, finalizará la responsabilidad del vendedor, corriendo a cuenta del comprador todos los gastos. Por lo tanto, salvo que no se hubiese pactado la esencialidad del término del plazo o se hubiese contratado un seguro en el que específicamente se recogiese la cobertura del mismo en caso de retraso, no parece que en este caso pudiese el comprador recibir indemnización alguna por parte del vendedor o asegurador.

Ya en 2001, la STS de 21 de noviembre⁷⁷ resolvió un supuesto similar a la hipótesis recientemente planteada en cuanto a la llegada de las mercancías al destino. En este caso, tanto el vendedor como el transportista cumplieron perfectamente con sus obligaciones llevando las mercancías hasta el puerto de destino, no así el comprador, quien se negó a recepcionar las mercancías e incumplió por tanto una de sus obligaciones fundamentales (actual art. B2 CIF Incoterms 2020⁷⁸).

Por este motivo, frente a tal incumplimiento, el vendedor rescindió directamente el contrato de compraventa, sin la necesidad de realizar el depósito judicial, pues él había cumplido con su obligación de entrega de la mercancía y quedó liberado de todo riesgo, pasando este a ser responsabilidad del comprador (conforme a la ya mencionada STS de 3 de mayo de 1991 y conforme al actual art. A2 CIF Incoterms 2020). Por supuesto,

⁷⁷ Sentencia del Tribunal Supremo (Sala de lo Civil), núm. 1071/2001 de 21 de noviembre. RJ\2001\9462

⁷⁸ Artículo B2 CIF Incoterms 2020 (Recepción): “El comprador debe proceder a la recepción de la mercancía cuando se haya entregado según lo estipulado en A2 y recibirla del porteador en el puerto de destino designado”.

además de la rescisión del contrato, se aceptó la indemnización a favor del vendedor del daño emergente y lucro cesante conforme al art. 1106 CC⁷⁹.

Por lo tanto, lo más recomendable para las partes de la compraventa es aclarar la esencialidad o no del término o plazo pactados y reflejar esta cualidad en el propio contrato. Además, para mayor seguridad y disponiendo una vez más de la autonomía de la voluntad de las partes, podrán acordar la contratación de un seguro que específicamente cubra el riesgo de que se produzca un retraso en la entrega de las mercancías.

5. Conclusiones

Tras el estudio realizado sobre los Incoterms 2020, la profundización en la bibliografía sobre las modalidades CIP y CIF y tras el análisis de su problemática práctica reflejada por la jurisprudencia, se pueden resaltar las siguientes conclusiones:

1.- Aunque sea una cuestión no muy conocida, los Incoterms son de gran utilidad práctica. Estas reglas son una excelente herramienta para hacer frente a las dificultades que se plantean en un comercio internacional cada vez más moderno, globalizado y repleto de contradictorias legislaciones nacionales que no se adaptan lo suficiente a esta realidad comercial.

2.- Pese a su gran utilidad práctica, es cierto que estas reglas no dan respuesta a cuestiones tan determinantes como la ley aplicable para resolver los conflictos derivados de las operaciones, el órgano jurisdiccional competente para resolver estas cuestiones o las posibles sumisiones a tribunales arbitrales. Pero esto simplemente se debe a la vocación eminentemente dispositiva de estas reglas, pues dejan estas elecciones únicamente en manos de las partes contratantes. Sin embargo, en el ámbito de la UE, conforme a las normas especiales de competencia del art. 7 del Reglamento «Bruselas I Bis», quedando determinado el lugar de entrega de las mercancías por los Incoterms y a falta de acuerdo, será muy sencillo saber cuál será el órgano jurisdiccional competente. Además, en cuanto al arbitraje, las partes que difieren sobre la interpretación de estas

⁷⁹ Artículo 1106 del CC: “La indemnización de daños y perjuicios comprende, no sólo el valor de la pérdida que hayan sufrido, sino también el de la ganancia que haya dejado de obtener el acreedor, salvo las disposiciones contenidas en los artículos siguientes”.

normas tienen la posibilidad de someterse al Tribunal Arbitral de la propia ICC, el cual conoce la interpretación de estas reglas mejor que nadie.

3.- Dicho esto, en cuanto a las modalidades CIP (multimodal) y CIF (marítimo), la “entrega”, cuando se produce la transmisión de riesgos de vendedor a comprador, siempre se da en el país de origen. Desde dicho momento, comienza la cobertura del seguro (obligatorio) por cuenta ajena contratado por el vendedor, el cual debe hacer frente a los supuestos en los que la mercancía se pierda o dañe durante su transporte.

4.- Precisamente, en la práctica CIF es esencial saber si el seguro contratado ha sido por cuenta ajena o por cuenta propia y si la indemnización del seguro se ha abonado correctamente al sujeto legitimado. Estas diferencias serán las que determinen la posterior posibilidad del asegurador para subrogarse en la posición del legitimado y reclamar al porteador marítimo culpable del daño una compensación parcial o total del precio de las mercancías.

5.- Aunque se sepa que el asegurador debe pagar al sujeto legitimado para posteriormente poder subrogarse, la recurrente práctica de contratar el seguro por cuenta propia se suele permitir debido a que este seguro sigue protegiendo la mercancía que recibiría el comprador. Además, es el vendedor quien se encuentra en una mejor posición respecto al asegurador, tanto de manera geográfica como comercial.

6.- Por ello, la única solución al problema de la subrogación en el seguro por cuenta propia del vendedor para legitimar al comprador en la reclamación al seguro o que el seguro pague directamente al comprador, es que se produzca una transmisión o endoso de la póliza del seguro por parte del vendedor al comprador. Por lo tanto, solo si se da este último requisito, podrá subrogarse el asegurador y reclamar al porteador causante del desperfecto.

7.- Como último problema a mencionar se encuentra la posibilidad de retraso en la entrega de las mercancías. En principio, este supuesto no se encuentra cubierto por los niveles de cobertura establecidos por CIP ni CIF. Por lo que, salvo que se pacte expresamente la cobertura de este riesgo inicialmente excluido, no habrá indemnización alguna por parte del asegurador.

8.- Dicho esto, la esencialidad del término o plazo acordados pueden determinar que el retraso en la recepción de la mercancía en dicho plazo sea constitutivo de

incumplimiento contractual. Esto significa que el comprador queda facultado para resolver unilateralmente el contrato e incluso recibir una indemnización por el daño emergente y lucro cesante, al igual que lo podría hacer el vendedor si el comprador incumpliese su obligación de recibir la mercancía en el destino.

9.- Por otro lado, conforme a nuestra legislación de navegación marítima, si dicho retraso en la entrega es imputable al porteador marítimo, este deberá responder del perjuicio económico producido, siempre y cuando el comprador demuestre dicha relación de causalidad.

10.- En cuanto al último supuesto destacable de retraso en la entrega, en el caso de que las actuaciones de todos los sujetos son correctas, si el vendedor y el transportista actúan sin dolo ni negligencia, el retraso no es imputable a ninguno de ellos, el término no es esencial y no se ha contratado ningún seguro específico que cubra el retraso, entonces la responsabilidad será únicamente del comprador conforme a lo establecido por la distribución de riesgos del Incoterm CIF.

11.- Para finalizar, tras todo lo expuesto, es innegable que la principal diferencia entre CIP y CIF no es el medio de transporte utilizado para las mismas, sino la trascendencia y trayectoria histórica de la segunda, con gran variedad bibliográfica sobre dicha regla e incluso aplicándose la jurisprudencia sobre esta por analogía a la modalidad multimodal. Además, queda más que confirmada la gran labor de los Incoterms como herramienta auxiliar de los comerciantes para su práctica internacional al ofrecer a las partes de la compraventa 11 reglas que recogen gran parte de los usos y prácticas comerciales, pero sin dejar de lado uno de los elementos esenciales del comercio internacional, la autonomía de la voluntad de las partes para elegir la opción más conveniente y poder acordar otras cuestiones más allá de las propuestas por dichas reglas.

BIBLIOGRAFÍA

- Álvarez Rubio, J.J. Belintxon Martín, U. (2015). «La nueva Ley de Navegación Marítima desde la perspectiva del Derecho Internacional». *Comentarios sobre la Ley de Navegación Marítima*. Págs.807-825. Marcial Pons.
- Álvarez Rubio, J.J. (2010). «Jurisdicción y arbitraje en el nuevo Convenio Uncitral» *Las Reglas de Rotterdam*. Págs. 313-336. Marcial Pons.

- Álvarez Rubio, J.J. (1997). *Las Cláusulas Paramount: Autonomía de la voluntad y Selección del derecho aplicable en el Transporte Marítimo Internacional*. Eurolex.
- Cabrera Cánovas, A. (2018). *Transporte Internacional de Mercancías*. Págs. 186-190. Global Marketing Strategies.
- Checa Martínez, M. (1994). *El Crédito Documentario en el Derecho del Comercio Internacional*. Págs. 59-69. Eurolex.
- Emparanza Sobejano, A. (2013) «Acción de reclamación del asegurador en las reclamaciones de transporte terrestre: legitimación, contenido y plazos», *Derecho Seguros de transporte terrestre de mercancías. Situación jurídica actual y perspectivas de futuro (dir. EMPARANZA/MARTIN OSANTE)*, Págs. 197-198. Marcial Pons.
- Emparanza Sobejano, A. (2013). «Compraventa CIF, legitimación contra la aseguradora por comprador y vendedor». *Tratado de la Compraventa. Homenaje al Prof. Rodrigo Bercovitz, TOMO II*. Págs. 1307-1314. Thomson Reuters Aranzadi.
- Emparanza Sobejano, A. (2015). «La responsabilidad del porteador marítimo». *Comentarios sobre la Ley de Navegación Marítima*. Págs. 380-395. Marcial Pons.
- Erdem, E. Baozhu, J. Piltz, B. Reynolds, F. Ronai, R. (2019). *Incoterms® 2020: Reglas de ICC para el uso de Términos Comerciales Nacionales e Internacionales*. International Chamber of Commerce.
- Girgado Perandones, P. (2015). «Contrato de seguro marítimo: disposiciones generales y disposiciones comunes a los distintos tipos de seguro marítimo». *Comentarios sobre la Ley de Navegación Marítima*. Págs. 644-649. Marcial Pons.
- Huamán Sialer, M.A. (2020). «Principales cambios en los Incoterms® 2020». *Lex: Revista de la Facultad de Derecho y Ciencia Política de la Universidad Alas Peruanas, Vol. 18 (Nº. 26)*, Págs. 103-138.
- Llamazares García-Lomas, O. (2020). *Guía práctica de los INCOTERMS® 2020*. Global Marketing Strategies.
- Martín Osante, J.M. (2012). «Obligaciones y deberes de las partes en el contrato de seguro marítimo y su reforma». *Estudios de Derecho Marítimo*. Pág. 1037. Aranzadi Thomson Reuters.

- Messent, A. Glass, David A. (1995). *CMR: Contracts for the International Carriage of Goods by Road. 2nd Ed.* Lloyd's of London Press LTD.
- M. Sassoon, David and Orren Merren, Henry. (1984). *C.I.F. and F.O.B. Contracts. 3rd Ed.* Págs. 1-5. STEVENS & SONS.
- Nanot, Roc. (6 de Abril de 2020). *¿Qué son las Institute of Cargo Clauses? Internacionalmente.* <https://internacionalmente.com/>
- Ortega Giménez, A. (2020). *Incoterms 2020 y Compraventa Internacional de Mercaderías: Teoría y Práctica.* Thomson Reuters Aranzadi.
- Pendón Meléndez, M.A. (2011). *La compraventa C.I.F.* Thomson Reuters Aranzadi. CIVITAS.
- Recalde Castells, A. J. «Conocimiento de embarque y acción por pérdidas y averías: cuestiones de legitimación activa», *Revista de Derecho Mercantil, N° 193-194* (1989), Págs. 766 ss.
- Recalde Castells, A. J. (1992). *El Conocimiento de Embarque y otros Documentos del Transporte, Función representativa.* CIVITAS.
- Recalde Castells, A. J. (2008). «El Contrato de Transporte Internacional de Mercancías por Ferrocarril: concepto, naturaleza, y caracteres. La documentación del contrato». *El Contrato de Transporte Internacional de Mercancías* (Dir. Emparanza, Recalde). Págs. 45-48. Thomson Civitas.
- Rojo Álvarez-Manzaneda, R. (2020). «Análisis de la nueva versión de los “términos de comercio internacional” de la Cámara de Comercio Internacional». *Revista de derecho bancario y bursátil, Año n° 39* (N° 157), Págs. 145-192.
- Rojo Álvarez-Manzaneda, R. (2009) «Los Incoterms». *Tratado de contratos T. II* (dir. R. BERCOVITZ). Pág. 2085. Tirant lo Blanch.
- Ruiz Soroa, J. M^a. (1993). *Manual de seguro marítimo (RUIZ SOROA/ARRANZ/ZABALETA)*, Pág. 190. Escuela de Administración Marítima.
- Veiga Copo, Abel B. (2009). *Tratado del Contrato de Seguro.* Págs. 27-30. Thomson Reuters Civitas.

LEGISLACIÓN

- Instrumento de Adhesión de España a la Convención de las Naciones Unidas sobre los contratos de compraventa internacional de mercaderías, hecha en Viena el 11 de abril de 1980. «*Boletín Oficial del Estado*» Núm. 26, de 30 de enero de 1991, páginas 3170 a 3179.

- Ley 50/1980, de Contrato de Seguro. «*Boletín Oficial del Estado*» Núm. 250, de 17 de octubre de 1980.

- Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima. «*Boletín Oficial del Estado*» Núm. 180, de 25 de julio de 2014.

- Real Decreto de 22 de agosto de 1885 por el que se publica el Código de Comercio. «*Boletín Oficial del Estado*» Núm. 289, de 16 de octubre de 1886.

- Real Decreto de 24 de julio de 1889 por el que se publica el Código Civil. «*Gaceta de Madrid*» Núm. 206, de 25 de julio de 1889.

- REGLAMENTO (UE) No 1215/2012 DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO de 12 de diciembre de 2012 relativo a la competencia judicial, el reconocimiento y la ejecución de resoluciones judiciales en materia civil y mercantil. (Bruselas I Bis.)

- Reglas Incoterms ®2020. «*International Chamber of Commerce*» Publicación N° 723.

JURISPRUDENCIA

- Sentencia del Tribunal Supremo (Sala de lo Civil) de 3 mayo de 1991. RJ 1991\3559.

- Sentencia del Tribunal Supremo (Sala de lo Civil) de 30 de octubre de 1995. RJ 1995\8352.

- Sentencia del Tribunal Supremo (Sala de lo Civil) N° 269/1997 de 31 marzo. RJ\1997\2481

- Sentencia del Tribunal Supremo (Sala de lo Civil) N° 838/1997 de 3 de octubre. RJ\1997\7406

- Sentencia del Tribunal Supremo (Sala de lo Civil) N° 381/2001 de 19 de abril. RJ\2001\6884.
- Sentencia del Tribunal Supremo (Sala de lo Civil) N° 1071/2001 de 21 de noviembre. RJ\2001\9462
- Sentencia del Tribunal Supremo (Sala de lo Civil) N° 309/2006 de 30 de marzo. RJ\2006\5290
- Sentencia del Tribunal Supremo (Sala de lo Civil) N° 309/2006 de 31 de marzo. RJ\2006\5290
- Sentencia del Tribunal Supremo (Sala de lo Civil) N° 225/2007 de 7 de marzo. RJ\2007\1825
- Sentencia del Tribunal Supremo (Sala de lo Civil) N° 210/2008 de 8 de mayo. RJ 2008/2829.
- Sentencia del Tribunal Supremo (Sala de lo Civil) N° 479/2010 de 15 de julio. RJ\2010\6047
- Sentencia del Tribunal Supremo (Sala de lo Civil) N° 558/2011 de 15 de julio. RJ\2011\6116
- Sentencia de la Audiencia Provincial de Barcelona (Sección 15ª) N° 268/2014 de 24 de julio. JUR\2014\242553.
- Sentencia de la Audiencia Provincial de Madrid (Sección 28ª) N° 189/2015 de 6 de julio. JUR\2015\248247.