

14.

SENTENCIA DEL TRIBUNAL SUPREMO DE 26 DE NOVIEMBRE DE 2007

Los consignatarios de buques responden del incumplimiento del contrato de transporte marítimo

Comentario a cargo de:

ANDRÉS RECALDE CASTELLS

*Catedrático de Derecho Mercantil (Universidad Jaume I de Castellón)
Consultor del despacho Albiñana & Suárez de Lezo*

SENTENCIA DE 26 DE NOVIEMBRE DE 2007

Ponente: Excmo. Sr. Don Juan Antonio Xiol Ríos

Asunto: La Sentencia establece la responsabilidad de una consignataria de buques española por los daños provocados como consecuencia del incumplimiento de un contrato de un transporte marítimo que ejecutaba una naviera marroquí que había concluido con la consignataria el correspondiente contrato para la “consignación” de su buque en el puerto de Barcelona. Es la doctrina que el Tribunal Supremo venía manteniendo desde hace ya algún tiempo. Sin embargo, la cuestión era polémica, ya que esta posición contradice la tesis que, de forma generalizada, ha sostenido la doctrina y tampoco es armónica con los pronunciamientos del Tribunal Supremo en relación con la naturaleza jurídica del contrato de consignación de buques. El alto tribunal ha venido atribuyendo a la relación que une al consignatario de buques con el naviero la naturaleza de un contrato de comisión y caracteriza al consignatario como un comisionista. Ello resulta difícil de conciliar con el hecho de que el “comisionista” resulte responsable de un contrato (el de transporte) en el que no ha intervenido. Estas circunstancias influyeron en la postura divergente con la posición del Tribunal Supremo que mantuvieron varias audiencias provinciales.

En 2006 la sala de lo civil del Tribunal Supremo dictó dos sentencias (el 22 de marzo y el 20 de diciembre) en las que se ocupaba de la responsabilidad de un consignatario de buques por los incumplimientos durante el contrato de transporte. Estas sentencias eran

contradictorias, pues la primera rectificaba la posición que atribuía al consignatario de buque la responsabilidad derivada del incumplimiento del contrato de transporte marítimo; mientras que, en la segunda se reiteraba la tesis de que debía responder por esos incumplimientos. Al margen de ello, el 2 de octubre del mismo año había insistido en otra sentencia en la caracterización del contrato de consignación de buques como una modalidad de contrato de comisión, si bien en este caso se afirmó la responsabilidad del consignatario, en aplicación de las normas sobre la representación indirecta.

En la sentencia que aquí se comenta el pleno de la sala 1ª del Tribunal Supremo pretende unificar su doctrina. Con este objetivo se inclina, de forma indubitada por la posición que había seguido mayoritariamente, entendiendo que un consignatario de buques debe responder del incumplimiento del transporte marítimo.

Comentario de la Sentencia del Tribunal Supremo de 26 de noviembre de 2007

Los consignatarios de buques responden del incumplimiento del contrato de transporte marítimo

ANDRÉS RECALDE CASTELLS

Catedrático de Derecho mercantil (Universidad Jaume I de Castellón)

Consultor de CMS Albiñana & Suárez de Lezo

Resumen de los hechos

Los hechos de los que se ocupa la sentencia se encuentran bien extractados en el primer fundamento de Derecho. El origen del litigio se sitúa en la demanda que interpuso una compañía aseguradora, subrogada en la acción que correspondía a la asegurada por los daños que sufrió el cargamento de pescado y marisco congelado y que se produjeron durante el transporte que ejecutó una naviera marroquí desde Marruecos hasta Barcelona. Como consecuencia del mal funcionamiento de los instrumentos de mantenimiento del frío en el contenedor en el que se encontraba el pescado, la mercancía experimentó importantes deterioros que se constataron en el puerto de destino de Barcelona. Allí la naviera había contratado los servicios de una consignataria, que fue la entidad contra la que interpuso la demanda la aseguradora.

El Juzgado de primera instancia (18-09-1997) desestimó la demanda. La Audiencia Provincial de Barcelona (22-12-1999) rechazó el recurso de apelación de la compañía de seguros. Finalmente, el Tribunal Supremo casa la sentencia recurrida y dicta nueva sentencia condenando a la empresa consignataria a pagar a la aseguradora los daños sufridos por la mercancía durante el transporte y que esta había tenido que satisfacer al destinatario en concepto de indemnización derivada del seguro marítimo.

COMENTARIO

Sumario: 1. Planteamiento. 2. Significación económica y caracteres del consignatario de buques. 3. Naturaleza jurídica y régimen del consignatario de buque. 3.1. Régimen jurídico. 3.2. Naturaleza jurídica. 4. Evolución de la jurisprudencia española en materia de responsabilidad derivada del contrato de transporte. 4.1. Los argumentos en los que el Tribunal Supremo sostiene la responsabili-

dad de los consignatarios de buque por incumplimiento del contrato de transporte. 4.1.1. *Tesis que hace responsable al consignatario en aplicación del régimen del contrato de depósito.* 4.1.2. *Tesis de la sustitución o subrogación.* 4.1.3. *Tesis de la identificación del consignatario con el naviero.* 4.2. El replanteamiento de la cuestión en la jurisprudencia de audiencias provinciales y en alguna sentencia del Tribunal Supremo. 4.3. La recuperación de la posición tradicional. **5. Los argumentos de la STS 26.11.2007. 6 Conclusión. 7. Bibliografía.**

Nota: el presente comentario se ha elaborado en el marco del Proyecto de investigación financiado por el Ministerio de Fomento 70010/T05.

1. Planteamiento

Con esta sentencia el pleno de la Sala 1ª del Tribunal Supremo pretende unificar la oscilante doctrina que había venido manteniendo en relación con la responsabilidad del consignatario de buques por daños producidos por el incumplimiento del contrato de transporte marítimo. El Tribunal Supremo se ha inclinado por la tesis que había venido manteniendo mayoritariamente, según la cual el consignatario se equipara al naviero. La consecuencia es que debe responder contractualmente por los actos que son imputables a quien transporta las mercancías por mar. Se rechaza, con ello, la posición que sostuvo en alguna otra ocasión (destacablemente STS 26.3.2006) y que habían venido auspiciando ya antes algunas audiencias.

Con esta sentencia el Tribunal Supremo se opone, también, a la posición unánime que ha mantenido la doctrina española [GARRIGUES, J. (1983), p. 634 y s.; NIETO TAMARGO, A. (1960), pp. 96, 239 y ss., y 246 y ss.; GONZÁLEZ-LEBRERO, R. (1989), pp. 20 y ss. y 65 y s.; RUIZ SOROA, J.M. (1993), pp. 31 y ss.; GABALDÓN, J.L./RUIZ SOROA, J. M. (2006), p. 436; ARROYO GONZÁLEZ, I. (2007), p. 1270; ZABALETA SARASÚA, S. (1994), p. 165 y ss.; GOÑI, J.L. (1996), p. 3813 y ss.; HILL PRADOS, M.C. (1996), pp. 3829 y ss.; LLOBREGAT HURTADO, M.L. (2000); GÓRRIZ LÓPEZ, C., (2001), p. 303 y s.; MERCADAL VIDAL, F. (2002), p. 273; ZUBIRI, M. (1996), 1016 y s; id., (2007), p. 443 y s.; LÓPEZ RUEDA, F.C. (2001), p. 389; LÓPEZ RUEDA, F.C. (2006), p. 434 y ss.]. Aunque, como es obvio, “la doctrina científica” no tiene la condición de “fuente del Derecho” que vincula al Tribunal Supremo, son comunes los métodos que utilizamos todos los juristas (jueces, fiscales, abogados, profesores de Derecho, notarios, etc.) para la interpretación y la búsqueda de la solución jurídica a un determinado supuesto de hecho. De ahí que pueda sorprender un contraste tan radical en las conclusiones que a las que, a partir de una misma base normativa, llegan todos los autores, por una parte, y nuestro Tribunal Supremo, por otra.

Por lo demás, el posicionamiento del Tribunal Supremo contradice, igualmente, la configuración que se atribuye al consignatario de buques en el Derecho

comparado donde se le reconoce la condición de agente o comisionista del naviero, en ambos casos con poder de representación, sin considerársele, nunca, responsable de incumplimientos del contrato de transporte, que sólo sería imputables al porteador. Esta tesis se alcanza en los ordenamientos de base legal, como es el caso de Italia [art. 287 *Codice della Navigazione* cuando regula el *raccomendatario* y la Ley de 4 de abril de 1977 sobre Reglas relativas a la Profesión de Agente Marítimo—modificada en 1982—LEFEBVRE D’OVIDIO, A./PESCATORE, G./TULLIO, L. (2004), p. 356; MALTESE, D. (2004), p. 161] o de Francia [art. 51 del Décret 31.12.1966 y en el art. 11 de la Loi de 3.1.1969; DU PONTAVICE, E. (1981), p. 448; RODIÈRE, R./DU PONTAVICE, E. (1999), p. 249]. Pero también en aquellos países en los que es la jurisprudencia la que concluye que de los incumplimientos derivados del contrato de transporte no debe responder el consignatario del buque [en Alemania RABE, D. (2000), vor. § 556 Rdn. 17; HERBER, R. (1999), p. 168; para el derecho belga PUTZEYS, J. (1993), p. 64; respecto del Derecho inglés MO-CATTA, A. A./MUSTILL, M./BOYD, S.C., (1984), p. 34; amplia información suplementaria en HILL PRADOS, M.C. (1996), pp. 3841 y 8844 y ss.].

Es indiscutible que los jueces españoles no están vinculados por el Derecho extranjero. No obstante, la fertilidad del estudio comparatístico se basa en que los problemas jurídicos generales que se plantean en diversos lugares son semejantes, por lo que en aquellos sistemas jurídicos cercanos en principio es razonable concluir que la solución será habitualmente idéntica o, al menos, similar. Por lo demás, la coincidencia en las respuestas de los más diferentes ordenamientos podría considerarse sintomática y exigiría al Tribunal Supremo español, que es el único que se desvía de esta posición, una especial carga argumentativa a la hora de explicar y justificar su discordancia y su particular posicionamiento en el panorama comparado.

Aparentemente la fuerza de los argumentos que han explicado el posicionamiento del alto tribunal radicaría, nada más y nada menos, que en la misma letra de la ley española, que no dejaría lugar a dudas sobre la equiparación entre consignatarios de buques y navieros o porteadores. Es más, según el Tribunal Supremo la tesis contraria a esta equiparación sólo sería admisible si se invocara ese recurso interpretativo extra legal que se califica como “interpretación sociológica” de las normas de acuerdo con la realidad social del tiempo en que deben aplicarse (art. 3.1 Cc). Un recurso, frente al cual, el tribunal supremo advierte—con razón—que es conveniente acudir de forma prudente y excepcional. Lo que no hay duda es que, aunque en la tarea de búsqueda del Derecho vigente, los jueces y tribunales disponen de cierto margen de discrecionalidad en la utilización de los diferentes instrumentos hermenéuticos, siempre tendrían vedado desviarse de la letra de la ley cuando esta fuera clara e indiscutible. En efecto, “*lo que está más allá del sentido literal lingüísticamente posible y es claramente excluido por él ya no puede entenderse por vía de interpretación como el sentido aquí decisivo... Una interpretación, que ya no radica en la esfera del posible sentido literal, ya no es interpretación, sino modificación del sentido*” [LARENZ, K. (1994), p. 318].

Sin embargo, el Derecho español en ningún lugar establece que el consignatario deba responder por el cumplimiento de las obligaciones derivadas de un contrato de transporte marítimo que asumió y ejecutó el naviero o un porteador diferente del naviero. Por otro lado, la pretendida “equiparación” entre consignatarios y navieros es el resultado de una trasposición de la moderna figura de los consignatarios de buque a unos textos legales que regulaban la navegación de un periodo histórico anterior a la aparición en el tráfico de aquellos colaboradores terrestres de los navieros. En efecto, el Tribunal Supremo realiza un peculiar silogismo con el que trata de acoplar un tipo moderno de empresarios a unos términos legales que se corresponden a una época en la que no se conocían estos operadores. A diferencia de lo que pretende el alto tribunal, la tesis contraria a su posición no interpreta unos textos claros con la luz del presente. Es, por el contrario, el mismo Tribunal Supremo quien identifica en los viejos y anticuados textos del libro III del código de comercio, figuras propias del tráfico contemporáneo que en el momento de su redacción no se conocían. Y ello se realiza en contra de algunos de los más elementales y clásicos principios del Derecho privado, como los que presiden el régimen de la representación.

Para verificar la corrección de esta tesis partiremos de algunas indicaciones sobre la significación económico-funcional y los caracteres de los consignatarios de buques (*infra*, 2). Estos datos permitirán alcanzar algún resultado seguro en torno a la naturaleza jurídica de la figura y, consiguientemente, al régimen que le es aplicable (*infra*, 3). A la luz de estas observaciones se analizará el proceso evolutivo que siguió la jurisprudencia española para alcanzar la solución que mayoritariamente ha venido manteniendo (*infra*, 4). A continuación se podrá entrar en el detalle de los argumentos que utiliza el Tribunal Supremo en la sentencia que aquí se comenta (*infra*, 5). Por fin terminaremos con unas conclusiones críticas en relación con esta doctrina (*infra*, 6).

2. Significación económica y caracteres del consignatario de buques

Al Derecho le corresponde ordenar la realidad. De ahí que nuestro punto de partida deba venir de la identificación de esa realidad sobre la que se proyectan las normas. Es más, una de las razones que invoca el Tribunal Supremo para defender su posición favorable a la responsabilidad del consignatario por los daños producidos durante el transporte sería que esta “doctrina ... aparece implantada en la práctica del comercio marítimo”. La verdad es que en ningún caso se demuestra que ello sea así y, más bien, parece que en el tráfico los consignatarios son empresarios que no transportan ni asumen la obligación de transportar. Sus funciones son de mero auxilio o de colaboración con el naviero. En particular le prestan servicios que permiten reducir el periodo de estancia del buque en el puerto y abaratar sus costes de explotación. Como se ha indicado

con sobrado conocimiento “*el consignatario de buques no es sino un comerciante que por cuenta ajena, del naviero, se dedica a atender profesionalmente las necesidades de los buques en el puerto donde desarrolla su actividad* [RUIZ SOROA, J.M., (1993) p. 33]; un “*comerciante independiente que, por cuenta ajena, es decir, del armador o naviero, se dedica a atender las necesidades de un buque durante su estancia en puerto... el consignatario auxilia al Capitán y le sustituye en las actividades que se supone que a este correspondían en épocas anteriores*” [GOÑI, J.L. (1995), p. 3816].

Los modernos consignatarios de buque aparecen en la actividad naviera cuando en el Siglo XIX los adelantos tecnológicos garantizan seguridad, regularidad y rapidez en los viajes. En el periodo de la navegación a vela los tiempos de escala eran lo suficientemente largos para que el capitán pudiera ocuparse de avituallar y de pertrechar el buque o de realizar las operaciones comerciales en las que representaba al naviero. Pero cuando las nuevas técnicas de la navegación permiten que los desplazamientos sean regulares y se realicen en periodos cada vez más breves, es lógico que se pretenda acortar también los tiempos de detención en puerto y que el capitán pretenda no tener que ocuparse de las gestiones que antes se realizaban en puerto [GARRIGUES, J. (1983), p. 633]. Las facultades del capitán tienden a quedar limitadas a la dirección náutica y al mando jurídico-público del buque, mientras que se pierden o reducen las competencias que tenía en su condición de representante comercial del naviero [GONDRA ROMERO, J.M. (1981) pp. 341 y ss.]. El progresivo decaimiento de la significación jurídica y económica del capitán se acompaña de un importante desarrollo de los colaboradores en tierra de las empresas navieras. Se establecen así las bases de una nueva forma de explotar el buque, en las que el naviero necesita contar con el auxilio de colaboradores en los puertos con lo que surgen los agentes consignatarios de buques [GIRÓN TENA, J. (1958), p. 44 y ss.; MATILLA ALEGRE, R. (1995), p. 103; RABE, D., (2000), vor. § 556 Rdn. 17].

Sin embargo, estos cambios no pudieron percibirse cuando se elabora el Código de comercio. Es ampliamente conocido que nuestro vetusto código aún lo es más en el libro III que se ocupa del Derecho marítimo. Los redactores del código no fueron capaces de intuir las transformaciones del tráfico marítimo y de la organización de la empresa naviera que se habían ido produciendo durante el siglo XIX. Se limitaron, a menudo, a reproducir las instituciones del viejo código. De ahí que, como se dijo autorizadamente, el código naciera en 1885 más viejo que su tiempo (a diferencia de lo que sucedió con el anterior código de 1829) [GIRÓN TENA, J. (1986), p. 179; MUÑOZ PLANAS, J.M. (1986), p. 389, RECALDE CASTELLS, A. (2003), p. 211]. En efecto, el código tiene en mente todavía una etapa de la navegación en la que no había problemas para que las estancias en puerto se prolongaran, sin que ello resultase inesperado ni especialmente costoso. Un periodo en el que no se conocían las empresas independientes de consignación de buques.

Ciertamente el código de comercio vislumbra apuntes de alguna modalidad de agentes dependientes o corresponsales de los navieros en los puertos, a quienes se les reconocen algunos poderes de representación. Pero se trata de

una figura que poco tiene que ver con las modernas empresas de consignación. Probablemente de lo que estas normas se ocupan es del “naviero-gestor” que representa en todos los ámbitos al propietario del buque y, en especial, del gestor del “condominio de buques”. Es decir, si acaso sería un antecedente de los modernos *shipmanagers*, administradores independientes que representan al naviero en todos los ámbitos de la dirección empresarial y gestión de uno o varios buques y que, a estos efectos, disponen de un poder general [GABALDÓN, J.L./RUIZ SOROA, J.M. (2006), p. 373; ARROYO, I. (2007), p. 1265].

Los consignatarios de buque que están hoy presentes en todos los puertos son empresarios independientes que, por cuenta y en interés del naviero, realizan típicamente todo tipo de negocios y actos encaminados a la pronta salida del buque del puerto. Los procedimientos y operaciones administrativas (como el despacho de buques, contratación del personal de a bordo, avituallamiento y suministros de materiales y pertrechos, reparación del buque, gestión de las necesidades médicas o de otra naturaleza para la tripulación) constituyen las actividades que realizan los consignatarios en el sentido más estricto de la profesión. Es cierto que durante el siglo XX los consignatarios han ido ampliando las actividades a las que se dedican, para ocuparse, también, de buscar, promover y negociar –igualmente por cuenta y en interés de los navieros– la contratación de fletamentos y transportes, así como de otras operaciones de carácter comercial que facilitan la prestación por los navieros de sus servicios profesionales de transporte marítimo (firma y emisión de los conocimientos de embarque, recepción de la mercancía y contratación con las Empresas de Terminales de Transporte o con las empresas de carga y descarga de las operaciones de carga y estiba de la mercancía) [para la significación de esta ampliación de las gestiones contractuales por los consignatarios WÜSTENDÖRFER, H. (1950), p. 230 y s.; RABE, D. (2000) vor § 556 Rdn. 17, MALTESE, D. (2007), 163]. Esta ampliación de sus actividades en el ámbito de la contratación de transportes viene acompañada de nuevas funciones en relación con la recepción de reclamaciones y comunicaciones. Se trata de una evolución que no dejará de tener alguna incidencia en materia de responsabilidad, sobre lo que luego se hará la oportuna referencia. Pero ello no altera su configuración como un sujeto que representa a un naviero con el que se vincula en virtud de la correspondiente relación contractual.

En todo caso, la especialización de la actividad a la que se dedican los consignatarios facilita una mejor y más barata gestión de servicios que necesitan las empresas navieras. Como se sabe en el tráfico de *liners*, las grandes navieras a menudo se ocupan por sí mismas (o a través de filiales) de ejecutar las funciones que por cuenta realizan los empresarios dedicados a la consignación de buques de manera independiente. Ahora bien, cuando las gestiones típicas que realizan estos consignatarios se efectúan por sucursales nos situamos al margen del contrato típico de consignación. Por otro lado, cuando una naviera importante dispone en los puertos de filiales que están enteramente controladas por

ella, la eventual vía para determinar la responsabilidad de una u otra es, eventualmente, la del levantamiento del velo, siempre que concurren los presupuestos para acudir a este recurso excepcional.

3. Naturaleza y régimen jurídico del consignatario de buque

3.1. Régimen jurídico

Como ya se ha indicado, el código de comercio no establece en absoluto el régimen aplicable a los consignatarios de buque. Constituye una grave equivocación entender que se hace referencia a ellos en las alusiones del código a aquellos a los que llama “consignatarios”. En primer lugar, porque el término se utiliza sin ninguna precisión técnica, como lo demuestra el que se los asimile, en ocasiones, al mismo destinatario de la mercancía (p. ej. arts. 578, 580.10, 611 Ccom). Pero incluso las específicas referencias al “consignatario de buque” corresponden a gestores generales o a corresponsales de los naviero (como los calificaba el art. 644 del código de 1829) que no son más que dependientes del naviero [NIETO TAMARGO, A. (1960), pp. 19 y 20; ARROYO, I. (2007), p. 1268; no obstante, incomprensiblemente favorable a un entendimiento unitario de todas las modalidades de “consignatarios” *vid.* LLOBREGAT HURTADO, M.L. (2000), pp. 1306 y 1308 nt. 2]. Como se indicó, estos agentes y corresponsales son figuras que nada tienen que ver con la moderna empresa de consignación de buques. Trasladar a la actualidad las referencias del código a estas personas que se califican como consignatarios supone, esta sí, una auténtica “interpretación sociológica” que trata de adaptar la realidad social actual de las empresas de consignación de buques a unos textos legales que no se ocupaban de ella. Y ello no deja de ser curioso porque el Tribunal Supremo hace precisamente este reproche a los que advierten oportunamente sobre los orígenes y el sentido histórico de las figuras de las que se ocupaba el código. Si la moderna empresa de consignación de buques no se menciona ni se regula en el código de comercio, difícilmente puede entenderse que, a los efectos de la responsabilidad derivada del incumplimiento del contrato de transporte, se la esté equiparando al naviero.

En cambio, la normativa administrativa de fines del siglo XX sí que se ha ocupado en varias ocasiones de los consignatarios de buque. En concreto a ellos se refiere el art. 73 Ley 27/1992 de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, que sucesivamente fue reformado. La versión original de la norma, probablemente influida por el interés en ofrecer a la Administración vías seguras para el cobro de los créditos derivados de las tasas portuarias [ZUBIRI, M. (1996), p. 1015] indicaba: “1. A los efectos de esta Ley, se considera agente consignatario de un buque a la persona física o jurídica que actúa en nombre y representación del naviero o del propietario del buque, haciéndose responsable del pago de las liquidaciones que

por tarifas u otros conceptos originados por la estancia de buques en el puerto sean practicadas por la Autoridad Portuaria o Marítima”. El precepto se reformó en dos ocasiones: la Ley 62/1997, de 26 de diciembre, conservó la responsabilidad solidaria del consignatario y del naviero en relación con el pago de las tarifas por servicios portuarios, pero incluyó en el art. 73.1 un párrafo segundo indicando que “La responsabilidad del consignatario no se extenderá al cumplimiento de las obligaciones asumidas por el naviero para con los cargadores o receptores de las mercancías transportadas por el buque”. Esta norma se modificaría, de nuevo, por la Ley 48/2003 de la que resultaría la vigente redacción del precepto, donde se señala que “La responsabilidad del consignatario en cuanto al cumplimiento de las obligaciones asumidas por el naviero para con los cargadores o receptores de las mercancías transportadas por el buque se regirá por la legislación mercantil específica”. En materia de las relaciones de los consignatarios con los terceros, habría, por tanto, una remisión al régimen general de Derecho privado que resulta de la relación que une a quienes son parte en el contrato de consignación del buque. Mayor claridad no cabe [sin embargo, ZUBIRI, M. (2007), p. 443, entendía que, tras la ley de 2003, el régimen de la responsabilidad del consignatario frente a cargadores quedaría en un plano de cierta indefinición]: a los efectos de la responsabilidad por las obligaciones asumidas por el naviero frente a terceros debería acudir a la legislación mercantil general que se aplicaría a este contrato atípico en función de su naturaleza jurídica. En definitiva, la laguna debería colmarse identificando, como han hecho siempre los juristas, la naturaleza del contrato que une a los consignatarios con los navieros, es decir, por la vía de acudir al régimen de la figura contractual más cercana a la que corresponda al contrato concluido por el naviero con el consignatario de buque.

3.2. Naturaleza jurídica

Hay una coincidencia prácticamente unánime en que la caracterización que conviene a la posición de un consignatario de buques es la de un comisionista –o, en su caso, de un agente mercantil– que actúa, con poderes más o menos extensos, por cuenta y en interés del naviero. En efecto, la voluntad que subyace a la relación entre estos dos empresarios es la característica de los contratos de colaboración. El consignatario se encarga de prestar servicios que le encomienda el principal (el naviero) con el que se encuentra vinculado contractualmente, para facilitar su actividad de navegación o de transporte. A estos efectos, realiza actos jurídicos o concluye contratos por cuenta del naviero [para la relación interna *vid.* ZUBIRI, M., (1996), p. 1015]. Ello vale tanto en relación con las más tradicionales actividades a las que el consignatario se venía dedicando en los puertos (pertrecho, reparación, avituallamiento, contratación de servicios –p. ej. médicos–, etc.), como para aquellas de carácter comercial en las que hoy se ocupa de gestionar la promoción y conclusión de contratos de transporte por cuenta e interés de los navieros, colaborando eventualmente en su ejecución.

En la generalidad de los casos la posición de principal o comitente en el contrato con el consignatario corresponderá al naviero. Sin embargo, no es extraño que en el *time-charter* se atribuya al fletador la facultad de designar al consignatario, por lo que este no actuará en nombre y representación del naviero sino, eventualmente, del fletador [LEFEBVRE D'OVIDIO, A./PESCATORE, G./TULLIO, L. (2004), p. 356]. Aunque incluso en este caso los navieros suelen reservarse la facultad de nombrar un *protecting agent* o *ship's husband* para la defensa de sus intereses particulares [GABALDÓN, J. L./RUIZ SOROA, J.M. (2006), p. 435 y s.; MATILLA ALEGRE, R. (2000), p. 106].

También esta naturaleza jurídica es la que, de forma generalizada, se le atribuye al consignatario en otros ordenamientos [amplias y documentadas referencias en HILL PRADOS, M.C. (1995), p. 3844 y ss.]. En varias ocasiones el Tribunal Supremo español igualmente ha hecho referencia a esta caracterización: así sucedió cuando se ha ocupado de las relaciones internas entre naviero y consignatario (STS 8.5.1996); pero también, en el ámbito de las relaciones del consignatario con los terceros, se ha mantenido en las SSTS 8.10.1966, 25.6.1977 y 2.10.2006. Y, en contra de lo que pudiera pensarse a la luz de la conclusión que luego extraerá, el TS nunca contradice esta caracterización. Ni tan siquiera en la sentencia que aquí se comenta se rechaza esta configuración, a pesar de que ello no se compadece con las conclusiones que luego extrae al determinar el régimen aplicable a la responsabilidad por incumplimiento del transporte.

La calificación de los consignatarios de buques bien como comisionistas o bien como agentes comerciales dependerá del carácter permanente (como suele suceder en el caso de navieros que explotan una línea regular y que no disponen de sucursales o filiales) o, por el contrario, ocasional o esporádico (tal como es habitual en el tráfico de *tramps*, aunque en estos tráficos a veces existe una relación permanente con el consignatario) de la relación que tienen con el naviero [ZUBIRI, M. (1996), p. 1015; MERCADAL VIDAL, F. (2002), p. 280 y en nt. 12 otras referencias; GOÑI, J.L. (1995), p. 3816; con carácter general para la delimitación de la comisión y la agencia MERCADAL VIDAL, F. (1998), pp. 111 y s. y 419 y ss.]. No obstante, a veces se hace depender de otras circunstancias, como la exclusividad de la relación del consignatario con el naviero o de si aquel presta servicios para más de un naviero. Sin embargo, quizá el criterio más relevante fuera el de considerar si la predominante función asumida por el consignatario es promover la conclusión de contratos de transporte o fletamento con cargadores (lo que inclinaría la figura hacia el contrato de agencia con poder de representación), o si se trataba sólo de realizar actos jurídicos o materiales en el marco de un contrato de transporte ya concluido por cuenta del naviero comitente, o, de forma aún más limitada, en el ámbito tradicional de las operaciones de pertrecho y avituallamiento del buque (en cuyo caso la figura se acercaría a la comisión).

En todo caso, el reconocimiento en el contrato de consignación de los caracteres y naturaleza jurídica de una comisión o agencia conduce a la aplica-

ción de las normas que regulan la comisión mercantil (art. 255 y ss. Ccom) o a las de la Ley del Contrato de Agencia de 1991. La importancia de una u otra calificación afecta a un tema sobre el que ya se ha pronunciado la “jurisprudencia menor” en alguna ocasión: la obligación de satisfacer al consignatario la indemnización por clientela (art. 28 LCA) cuando el naviero rescinde el contrato que hubiera concluido con el consignatario [en Alemania, p. ej., se rechaza el carácter imperativo de la norma en estos casos, HERBER, R. (1999), p. 168]. En este momento no es necesario pronunciarse sobre esta cuestión.

En consideración a la calificación de la relación de un consignatario con un naviero como un contrato de comisión, recaería sobre el consignatario las obligaciones de: sujetarse a las instrucciones del comitente y consultarle cuando ello fuese necesario (art. 254 Ccom), sin proceder en contra suya (art. 256 Ccom); actuar con la diligencia de la profesión, suspendiendo la ejecución del encargo si surgieran circunstancias imprevistas (art. 255 Ccom); comunicar su rehúse o falta de aceptación del encargo (art. 248 Ccom), si bien en la mayor parte de los casos no se entenderá aceptado mientras no se le hubiera anticipado el importe de los gastos y de la comisión (art. 250 Ccom y STS 8.2.1999), aunque también puede pactarse que el consignatario supla el anticipo de la provisión (art. 251 Ccom); observar las leyes y reglamentos aplicables a los negocios para los que se realizó el encargo (art. 259 Ccom); y no delegar el encargo en otras personas sin el consentimiento del comitente (art. 261 ccom) [GABALDÓN, J.L./RUIZ SOROA, J.M. (2006), p. 436].

La caracterización del contrato concluido entre un naviero y un consignatario como una comisión con poder de representación también sería relevante para determinar las relaciones del consignatario con los terceros. Las normas generales del contrato de comisión (arts. 245 y ss. Ccom) o las del contrato de agencia son las mismas, pues, en último caso, no hacen más que reflejar el régimen general en el que una persona obra en representación de otra. Cuando el consignatario actúo por cuenta y en nombre del naviero descubriendo la identidad de éste (*contemplatio domini*), el régimen de la representación directa conduciría a que el contrato produjera efectos directos sobre el comitente, quedando el consignatario fuera de la relación contractual (art. 247 Ccom). Pero, incluso, para que no fuera responsable, sería suficiente con que actuara como consignatario, dado el sometimiento directo de éste a las normas de la comisión (en definitiva, del mandato mercantil). Como se ha dicho de manera expresiva y autorizada (en relación con el art. 1.725 Cc, con indicaciones que, a estos efectos, son trasladables al art. 247 párr. 2º Ccom): “*El ‘mandatario que obra en concepto de tal no es nunca responsable frente al tercero en virtud del negocio que con él concluya... En cuanto se actúe como mandatario, se actúa como representante*” [LÓPEZ y LÓPEZ, A. (1995), p. 83].

En cambio, si el comisionista contratase en nombre propio (aunque realmente estuviese actuando por cuenta del naviero) o sin aclarar inequívocamente su condición de representante, el régimen de la representación indirecta conduciría

a que el consignatario quedase vinculado con el tercero (según los arts. 246 Ccom y 1717 Cc). No obstante, el sistema de representación indirecta no es puro, ya que el tercero siempre puede actuar contra el comitente, cuando el comisionista o mandatario gestionase sobre “cosas propias del mandante” (art. 1.717 párr. 2º último inciso Cc) [DÍEZ PICAZO, L., (1979), p. 268 y s.]. Y, por otro lado, el comitente debe cumplir con las obligaciones surgidas en el marco de una gestión realizada dentro de los límites del mandato (art. 1.727 Cc) y aceptar todas las consecuencias de la comisión (art. 253 Cc) [DÍEZ PICAZO, L. (1979), p. 276].

En el tráfico los consignatarios concluyen los contratos por cuenta y en nombre del naviero, cuya identidad habitualmente revelan (*contemplatio domini*). Por ello, en aplicación de las normas generales de la representación y de los contratos de colaboración, el naviero es la única persona vinculada con los terceros, mientras que el consignatario permanece ajeno a la responsabilidad que pudiera derivarse del incumplimiento o del cumplimiento defectuoso del transporte en el que él no es parte. Sin embargo, si el consignatario actúa en nombre propio, quedaría vinculado directamente con el tercero (SSTS 25.6.1977 y 2.10.2006) [en la jurisprudencia italiana Cass. 26.4.1991 cit. por MALTESE, D. (2007), p. 176 nt. 22].

También en otros ordenamientos se ha llegado a una conclusión similar cuando el consignatario actúa por cuenta ajena (del naviero) pero sin desvelar el nombre del representado [p. ej. en el caso de una firma de conocimientos de embarque por el consignatario “*as agent*” o “*on behalf of*”, cuando no identifica al porteador o al capitán [en la jurisprudencia marítima inglesa *vid.* referencias en MOCATTA, A. A./MUSTILL, M./BOYD, S.C., (1994), p. 33].

En fin, cuando el consignatario interviene en la ejecución de contratos que el naviero o el porteador concluyeron con terceros, actúa como un auxiliar en el cumplimiento de obligaciones contractuales ajenas. En efecto, conviene distinguir entre aquella intervención del consignatario en la conclusión del contrato del transporte, que puede ser en nombre propio o en nombre ajeno (con las consiguientes diferencias de régimen, según se trate de una u otra forma de representación, respecto de su propia responsabilidad), y su participación en la ejecución de operaciones derivadas de un contrato de transporte del que él no es parte (p. ej. en la realización de las operaciones carga y descarga por cuenta del transportista obligado contractualmente a su ejecución), donde siempre sería un mero auxiliar respecto de obligaciones ajenas (las del transportista). En este caso no cabe más responsabilidad que la del principal, pero en ningún caso la del auxiliar (art. 1.596 Cc) [RUIZ SOROA, J.M. (1993), p. 34].

Ahora bien, si con carácter general esto es así, la conclusión no debería ser la misma cuando los consignatarios, como consecuencia de la ampliación de las funciones que desarrollan, vienen a ejecutar prestaciones que no son las propias del contrato de comisión que concluyeron con el naviero, sino que son características de otros contratos en los que ya actúan por cuenta propia. Este sería el caso en el

que, en el marco de un contrato de fletamento concluido en condiciones F.I.O. (*free in out*) o FIOS (*free in out and stowed*), el consignatario se compromete frente al fletador-cargador o frente al destinatario a ejecutar por cuenta propia, por sí mismo o a través de otra persona, las operaciones de carga y estiba, o las de descarga de la mercancía. En este caso, sí que se establece un vínculo directo entre la empresa de carga y descarga y el cargador o el destinatario, que es subsumible en el marco de un contrato de obra [GONDRA ROMERO, J.M. (1970), p. 133 y ss.; DUQUE DOMÍNGUEZ, J. (1959), p. 235 y s.; RECALDE CASTELLS, A. (1998), p. 1544; ARIAS VARONA, J. (2006) p. 29]. Esta es el supuesto que consideró las SSTS 31.1.1983 y 30.3.2006, que suelen incluirse entre las decisiones que afirmarían la responsabilidad del consignatario frente a terceros. En realidad, si en estos casos se hizo responder a la “consignataria” era por el incorrecto cumplimiento de un contrato de carga y descarga que aquella había asumido frente al fletador.

De igual forma, cuando un consignatario de buques no realizara las prestaciones típicas de su actividad empresarial de consignación, sino que actuase como “comisionista de transporte” o como transitario, asumiría, expresa o implícitamente, el compromiso de transportar. En este caso no serían aplicables las normas del contrato de comisión, sino las del contrato de transporte (arts. 379 Ccom y 120.2 Ley de Ordenación del Transporte Terrestre) [SÁNCHEZ ANDRÉS, A. (1991), II, p. 1215; RECALDE CASTELLS, A. (1992), p. 367 y s.; EMPARANZA SOBEJANO, A. (2003), p. 178 y ss.; PILÓNETA ALONSO, L.M. (1997), p. 126; por la configuración del “transitario” como sujeto obligado en virtud de un contrato *sui generis* de “expedición” o “tránsito”, aunque, en tal caso, sin resolver el problema del régimen aplicable a este contrato atípico, TOBÍO RIVAS, A.M. (2007), p. 195 y ss.].

La jurisprudencia del Tribunal Supremo interfiere sobre este claro modelo. En aquellos casos en que la empresa consignataria actúa estrictamente como una comisionista o agente de la naviera, se modifica o, mejor, inaplica el régimen del contrato de comisión y de la representación en el Derecho privado.

4. Evolución de la jurisprudencia española en materia de responsabilidad derivada del contrato de transporte

4.1. Los argumentos en los que el Tribunal Supremo sostiene la responsabilidad de los consignatarios de buque por incumplimiento del contrato de transporte

El Tribunal Supremo se ha apoyado en diversos argumentos a la hora de fundamentar la responsabilidad de las consignatarias de buques frente a los terceros por los daños producidos como consecuencia de la incorrecta ejecución del contrato de transporte [la lista de estos argumentos está recogida magistral-

mente en RUIZ SOROA, J.M. (1993), p. 31 y ss.; su exposición la recoge la STS 22.3.2006 y, ahora, la sentencia que aquí se comenta].

4.1.1. Tesis de la sustitución o subrogación

En un primer momento, la razón que se invoca para hacer responder a las empresas consignatarias de los daños derivados del contrato de transporte se situaba en que *el consignatario se subroga en el lugar del capitán*, asumiendo las obligaciones y responsabilidades que se imponen a este para con los destinatarios (STS 24.6.1904 y 3.5.1924) [sentencias citadas en RUIZ SOROA, J. M. (1993), p. 35; ARROYO, I. (2007), p. 1270]. Las dos sentencias se referían a casos en que las mercancías se entregaron a personas que no estaban legitimadas por el conocimiento de embarque, imputándose la responsabilidad correspondiente al consignatario como subrogado en las obligaciones del naviero [las objeciones que merecería esta jurisprudencia serían limitadas si se considerara que el consignatario era el que debía realizar la entrega y si se hubiera ejercitado una acción extracontractual; pero no era el caso, pues el Tribunal Supremo afirmó expresamente la naturaleza contractual de la responsabilidad; RUIZ SOROA, J. M. (1993), p. 35].

La tesis que, de acuerdo con lo previsto en los códigos, traslada la responsabilidad personal del capitán al consignatario se ha sostenido en algún país sobre la base de la asunción por los consignatarios de funciones en tierra del capitán. Sin embargo, se trata de una posición muy minoritaria que hoy unánimemente rechaza la doctrina y la jurisprudencia [esa tesis se defendió en Alemania, pero ya nadie la sostiene; cfr. HERBER, R. (1999), p. 171; RABE, D. (2000), vor § 556 Rdn. 17, recordando que la posición del capitán, cuando se establece “su” responsabilidad personal y directa en el HGB –o en nuestro Ccom– no es equiparable a la posición jurídica del consignatario, de la misma forma que en la actualidad sería incluso cuestionable el mantenimiento de una responsabilidad personal del capitán de base contractual; WÜSTENDÖRFER, H. (1950) p. 293]. También en España se han resaltado los cambios en la figura del capitán que tiende a configurarse como un mero dependiente del naviero en la esfera técnica, por lo que preceptos como el art. 618 Ccom, que establece la responsabilidad personal del capitán por un incumplimiento del contrato de transporte, deberían interpretarse en clave histórica [GONDRÁ ROMERO, J. M. (1981), p. 358 y s.; recientemente ALBA FERNÁNDEZ, M. (2006), p. 362 y ss., pone de relieve, p. 385 y s. nt. 819, la jurisprudencia –STS 18.6.1996– que apunta en la línea de un abandono de la vetusta responsabilidad personal del capitán por incumplimiento del contrato].

4.1.2. Tesis que hace responsable al consignatario en aplicación del régimen del contrato de depósito

El TS se inclinaría por afirmar la responsabilidad del consignatario por los daños producidos en el puerto a partir de su consideración como “*depositaria*” de

las mercancías (SSTS 25.6.1977, 19.10.1987; también SAP Las Palmas 25.3.86; SAP Santander 10.12.2004, donde, por lo demás, se rechaza la equiparación del consignatario al naviero). Esta conclusión es, a todas luces, incorrecta, dado que cuando una consignataria está en posesión de las mercancías en tierra no es en concepto de depositaria, sino como auxiliar para la ejecución de prestaciones integradas en la obligación general de transportar asumida por el porteador marítimo [RUIZ SOROA J. M. (1993), p. 37]. Como ya se indicó, el compromiso de transporte asumido por el porteador frente al cargador, normalmente incluye la ejecución de las operaciones de carga y descarga del buque, manutención y depósito de la mercancía, su estiba, entrega, etc. Para la ejecución de estas prestaciones puede obtener el auxilio de una empresa de carga y descarga, que a menudo es, también, consignataria de buques [GONDRA ROMERO, J. M. (1970), p. 63 y ss.; RECALDE CASTELLS, A. (1998), pp. 1523, 1537; en la jurisprudencia STS 31.1.1983; no obstante, LLOBREGAT HURTADO, M. L. (2000), 130]. En ningún caso, por tanto, cabría calificar como “depósito” a la relación que mantiene una empresa consignataria con las mercancías durante la fase terrestre del transporte que debe ejecutar la naviera o la porteadora.

Si la ejecución de las operaciones de carga y descarga correspondían al fletador (en virtud de la indicada cláusula *F.I.O.s*), la empresa de carga y descarga (aunque sea una consignataria) sí que sería responsable de los daños que se produzcan durante su ejecución en aplicación del correspondiente contrato de obra. Pero en este caso estaríamos fuera del supuesto de un contrato típico de consignación que une a la consignataria con la naviera. La relación de la consignataria se establecería, por tanto, directamente con el fletador.

4.1.3. Tesis de la identificación del consignatario con el naviero

El argumento que de forma más habitual utiliza el Tribunal Supremo (SSTS 2.11.1983, 14.2.1986, 18.10.1988, 10.11.1993, 2.10.1995, 23.11.1996) cuando afirma la responsabilidad de las consignatarias por los incumplimientos de las navieras se dice que es el que resultaría de la misma letra de la Ley. En concreto, se invocan dos preceptos en los que se define el naviero identificándolo por las funciones que desempeña, unas funciones que coincidirían con las que en la actualidad realizan los consignatarios de buques. El argumento se basa en un silogismo extraordinariamente simple. El art. 586 párr. 2º Ccom, dice que “*se entiende por naviero la persona encargada de avituallar o representar el buque en el puerto en que se halle*”. A continuación, el Tribunal Supremo constata que hoy en día quienes avituallan el buque y representan en los puertos a los navieros son los consignatarios de buques. De ahí concluye que estos consignatarios se equiparan a los navieros y consiguientemente que deben responder de los contratos de transporte que concluyen, asumen y ejecutan aquellos navieros.

Sin embargo, parece conveniente advertir que el precepto citado no hace ninguna referencia al consignatario de buque. Se limita a definir el naviero en

consideración a algunas actividades de las que se ocupaba (a través del capitán) en los puertos y que hoy ejecutan los consignatarios por cuenta de aquel. Pero, sobre todo, no hay ningún elemento que permita apreciar que en aquella norma se establezca una referencia al moderno consignatario de buques (pues, como antes se indicó, el código no tenía en mente esta figura), ni menos aún cabe apreciar la intención legal de equiparar los consignatarios al naviero o al transportista a los efectos de la responsabilidad contractual de estos.

Si esto vale para el código de comercio, lo mismo debería decirse respecto de la directa traslación que se hizo de aquella norma al artículo 3 de la Ley de 1949 para el transporte marítimo de mercancías, que es la otra norma a la que suele hacer constante referencia el Tribunal Supremo. Esta ley incorporó al ordenamiento interno el Convenio de Bruselas de 1924 (Reglas de La Haya) y lo hizo, como tantas veces se ha observado, de forma muy defectuosa. No se trata ahora de recordar los argumentos que se han invocado para mantener que la Ley estaría derogada tras la ratificación de los protocolos de 1968 y 1979 en los que se reformó el convenio original [por muchos *vid* GABALDÓN, J. L./RUIZ SOROA, J. M. (2006), p. 549 y s.], porque, a pesar de su indiscutible solidez, el Tribunal Supremo los ha descartado en numerosas ocasiones [p. ej. SSTs 7.4.1995, 17.7.1995, 18.6.1996, 28.7.2000, 21.7.2004, 18.11.2004, 30.3.2006]. Pero ello no impide recordar que se trata de una ley unánimemente denostada por sus numerosas deficiencias técnicas a la hora de incorporar un texto apoyado, ya, en normas basadas en un modelo profundamente diferente del nuestro. Estas críticas arrecian cuando se aprecia cómo, en numerosas ocasiones, la Ley española incluso se desvía, de forma inaceptable, del originario texto internacional. Por lo que aquí respecta cabe advertir que, mientras el convenio califica como porteador al propietario del buque y, en su caso, al fletador que hubiera concluido un contrato de transporte con el cargador (art. 1, a), la Ley de 1949 reproduce una norma del viejo código de 1885 para señalar que por naviero “*se entenderá el propietario del buque que lo pertrecha, dota avitualla y lo explota por su cuenta y riesgo y también a la persona encargada de representar al buque en el que éste se halle*”. Es decir, en la ley española que regula los transportes internacionales se ha recogido la vieja “definición” de naviero que daba el código de comercio, a la que parece atribuírsele ahora un sentido más amplio al indicarse que porteador es el naviero, pero que naviero no es sólo quien explota el buque, sino “también” quien “representa al buque”. Sin perjuicio de las dificultades que entraña ese imposible jurídico de la “representación” de una cosa, debe advertirse que en todo caso parece absolutamente excesivo atribuir a la norma una significación tan trascendente como la que supondría entender que en ella se determina la responsabilidad contractual de una persona que no participa en el contrato más que en su condición de representante de quien lo concluyó, asumió y ejecutó. Al margen de ello, no debería olvidarse que la ley interna que incorpora un texto internacional en ningún caso podría vulnerar ni infringir un tratado suscrito por el Reino de España con otros países, ampliando el número de

personas que deben responder de los incumplimientos resultantes del contrato que se regula en aquel convenio.

De cualquiera de los modos, este es un magnífico ejemplo de aquel principio dogmático que advertía al intérprete de que al legislador se le debe seguir cuando dicta normas, pero no necesariamente cuando ofrece definiciones dogmáticas, donde a menudo ha demostrado sus limitaciones. En efecto, como hace tiempo se advirtió, el contenido normativo de las definiciones jurídicas es muy limitado y presupone alguna concordancia con la realidad que se define. No se niega que en ocasiones las definiciones jurídicas tienen un contenido normativo [LARENZ, K., (1994), p. 205]. La subsunción, que conduce a la “aplicación” de la norma, es posible cuando un concepto jurídico abstracto lo define la Ley, de manera que su existencia sólo se encuentra en la norma y su significación en la correspondiente definición legal. Las nociones de “delegación”, “negocio jurídico”, “letra de cambio”, “título-valor”, “testamento” no tienen, para el Derecho, otra “realidad” que la que les atribuye la norma que las define. Pero cuando la definición hace referencia a un supuesto de la realidad no es posible aquella tarea de subsunción si la definición no tiene cierta correspondencia con la realidad que es acotada y que se pretende ordenar [la cuestión se planteó, con cierta intensidad, en el contexto de la delimitación del Derecho mercantil a través de la técnica de subsunción global que ofrecían los códigos a través de la noción de “acto de comercio”; por ello GIRÓN TENA, J. (1954), p. 996, señalaba que no había por qué seguir al legislador cuando define la materia regulada].

En todo caso, no hay ni un solo elemento que incline a pensar que con la indicación de que el naviero “*representa al buque en el puerto en que éste se halle*” se pretendiera calificar a los consignatarios de buques como navieros y, mucho menos, que se pretendiera hacerles responder de las conductas de estos.

4.2. *El replanteamiento de la cuestión en la jurisprudencia de audiencias provinciales y en alguna sentencia del tribunal supremo*

La debilidad de los argumentos en que se apoyaba aquella doctrina jurisprudencial del Tribunal Supremo, la dura crítica a la misma que recibió por la unanimidad de la doctrina y, probablemente, también la mayor cercanía a la realidad del tráfico de los juzgados y de las audiencias explicarían, probablemente, el replanteamiento sobre la materia que realizaron jueces y tribunales de audiencias. En concreto numerosas sentencias de la Audiencia Provincial de Barcelona (SSAP 3.7.1998 y 6 y 20.7.1999, 23 y 31.12.99, 9.11.2000), pero también de otras provincias (SAP Pontevedra 28.6.2000; SAP Vizcaya 24.5. 2000; SAP Santander 10.12.2004, aunque luego se haga responder a la consignataria como “depositaria”) permitieron apreciar una rectificación [para decisiones en el mismo sentido de otras audiencias –Gerona, La Coruña, Vizcaya– en el

mismo sentido *vid.* GÓRRIZ LÓPEZ, C. (2001), p. 309 y ss.]. Ello suponía un rechazo a la consideración de los consignatarios como responsables de incumplimientos de los transportes marítimos.

No obstante, debe advertirse que tampoco ésta era una posición unánime en las audiencias. En otros lugares se siguió la doctrina mayoritaria que estableció el Tribunal Supremo (p. ej. en la Audiencia de Valencia SSAP 4.3.2000, y 31.5.1999, luego casada por la STS 22.3.2006, que inmediatamente se comentará). No obstante, estas decisiones deben analizarse con cuidado. Así en SAP Valencia 15.9.2003, al consignatario se le considera responsable frente al destinatario –como “comisionista”– por la mala ejecución de actos de desestiba por la empresa estibadora que intervino en delegación de un compromiso asumido por la consignataria, es decir, se trataría de un supuesto similar al de la STS 30.3.2006. Por otro lado, en varios supuestos la responsabilidad se imputó a la consignataria, pero con argumentos diferentes a los del TS y más cercanos a la realidad de la figura (SAP Valencia 28.5.2003; SAP Valencia 30.3.2004 reconoce que el consignatario responde por el transporte, pero ello sucede porque no era un consignatario sino un transitario que organizaba transportes y asumía la correspondiente responsabilidad como porteador –aunque el conocimiento de embarque lo hubiera firmado como agente de la naviera–; lo mismo SAP Valencia 31.3.2005). Sin embargo, la Audiencia de Valencia en SAP 10.4.2001 se inclinó por la tesis de la audiencia de Barcelona de negar la responsabilidad del consignatario en la medida en que no constaba que hubiera contratado ni asumido gestión comercial alguna ni tuvo intervención alguna en el transporte de la mercancía durante el cual se produjeron los daños.

La postura divergente con la tesis que había mantenido mayoritariamente el Tribunal Supremo se asumiría, también, por algunas decisiones del alto Tribunal. En particular conviene recordar que la STS 8.10.1966 cuando se ocupaba de la actuación de las empresas independientes de consignación de buques que contratan con navieras y porteadoras, remitía al régimen del contrato de comisión y a la correspondiente distinción entre una actuación representativa del comisionista en nombre propio o en nombre ajeno, sustentando su responsabilidad en que actuó sin *contemplatio domini*. La responsabilidad de la consignataria se sustentó, por ello, en que realmente no se llegó a identificar al representado. Pero si el comitente –en este caso, el porteador marítimo– hubiera sido identificado, sólo él habría quedado vinculado frente a los terceros. La misma tesis se estableció en la STS 2.10.2006 que, igualmente, hacía responder al consignatario porque actuó en nombre propio en la contratación de transportes terrestres, adicionales a otros marítimos, por lo que “no concurría el presupuesto de la heteroeficacia característica de la representación directa o abierta” (intuitivamente el carácter no pacífico de la cuestión se reconocía en STS 25.6.1977, que sostiene la caracterización de la consignataria como comisionista, sin perjuicio de que la condene al entender que había vulnerado sus obligaciones personales como “depositaria” y no delegada en la ejecución de obligaciones de la porteadora).

Pero, sobre todas estas decisiones debe destacarse, especialmente, la STS de 22 de marzo [un excelente comentario en ZUBIRI, M. (2007), p. 433 y ss.] que supone una clara reconducción de la jurisprudencia anterior, y se sitúa en consonancia con lo que había sostenido la doctrina y la audiencia de Barcelona, o, en definitiva, con el régimen general de la representación y del contrato de comisión (o, en su caso, de agencia). El supuesto se ocupa de una reclamación de cantidad fundada en el incorrecto cumplimiento de un transporte marítimo. La demanda se interpuso contra la empresa porteadora, pero también contra la consignataria. La coincidencia con el caso considerado en la sentencia que aquí se comenta es patente, si se observa que los daños derivaban de que “(e) *l contenedor que encerraba la partida de camarón (congelado) no mantenía la temperatura precisa, lo que fue la causa de la pérdida de buena parte de la carga*”. La Sentencia realiza una detenida y correcta exposición de los argumentos que el Tribunal Supremo había utilizado para sostener la responsabilidad del consignatario. Sin embargo, en aplicación del régimen de la representación y en consideración con la naturaleza representativa de la relación que vincula a la consignataria de buques con el naviero o con el porteador que contrata sus servicios, esta sentencia advierte que, frente al tercero interesado en la mercancía (el destinatario), el consignatario sólo respondería si hubiera actuado en su propio nombre, lo que no sucedía en el caso.

4.3. *La recuperación de la posición tradicional*

Este apunte de reconducción de la doctrina jurisprudencial que supuso la STS 26.3.2006 se trunca el mismo año, cuando, en la STS 20.12.2006, el Tribunal Supremo vuelve expresamente a la posición que había venido sosteniendo de forma mayoritaria en las dos últimas décadas. Lo hace, además, sin considerar lo que había dicho seis meses antes, al entender que resulta conveniente no desviarse de la jurisprudencia tradicional. Se reiteran argumentos que ya había venido invocando, a los que añade alguno nuevo que resulta más sorprendente. Se admite explícitamente que su tesis se mantiene “*a pesar de conocer que una parte de la doctrina científica entiende superada la equiparación del consignatario de buques al naviero*” (quizá debería haberse precisado quiénes son los autores que no se incluyen en esa “parte de la doctrina científica”, porque el que esto escribe no conoce excepciones en nuestro país o en cualquier otro lugar a la tesis que excluye la calificación del consignatario de buques como porteador y a su responsabilidad como tal). Aunque advierte, obviamente con razón, que la “doctrina mayoritaria” no es fuente del Derecho.

La sentencia se ocupaba de un transporte de productos congelados desde Agadir (Marruecos) a Barcelona en un buque explotado por una naviera marroquí. Como consecuencia del mal funcionamiento de los aparatos de congelación y de mantenimiento del frío, el pescado se deterioró en su totalidad. La sentencia condenó a la consignataria, que era una empresa consignataria domiciliada en

Barcelona, a indemnizar (a la aseguradora) los daños producidos como consecuencia de la incorrecta ejecución del transporte por la naviera marroquí.

La primera sorpresa que causa esta sentencia proviene de que en ella se indica que el art. 586.2 Ccom no se limita a definir el naviero, sino que, sin justificación alguna que sustente tal afirmación, se señala que de aquella norma resultaría la responsabilidad del consignatario por el incumplimiento del transporte: *“Del precepto se deduce, y así lo ha entendido la jurisprudencia, la responsabilidad del representante en el puerto de destino del porteador por los daños en la mercancía transportada imputables a dicho transportista. Se trata de una responsabilidad atribuida al representante del porteador que actúa en nombre de éste y que por lo tanto es aplicable al consignatario en cuanto representante de aquel en relación con la mercancía transportada”*. La segunda sorpresa que provoca la lectura de esta sentencia proviene de que la imputación al consignatario de la responsabilidad por incumplimiento del contrato de transporte se sostiene en la condición de aquel como *“representante del porteador”* (un argumento que ya apuntaba la STS 14.2.1986: *“el consignatario como representante del buque se responsabiliza de las consecuencias dañosas de su actuar doloso o negligente y está legitimado en el proceso en el que traten de hacerse efectivas”*). Realmente no puede dejar de considerarse insólita la afirmación de que alguien que actúa por cuenta ajena, con poder para ello y en nombre del representado deba asumir y responder por el incumplimiento de obligaciones del representado y sólo imputables a su participación en la ejecución del contrato. En fin, se indica que los cambios de la realidad social, aunque pueden (realmente deben) influir en la interpretación de las normas de acuerdo con la realidad social en que deben ser aplicadas (art. 3.1 Cc), ello debe suceder con prudencia y en modo alguno debería permitir *“tergiversar o cambiar el sentido de la Ley”*. Afirmación que, una vez más, sorprende, porque, como hemos tratado de demostrar, es muy difícil apreciar cuál es ese *“sentido de la Ley”* que se afirma que originariamente estaría en el código.

5. La STS 26.11.2007 y sus argumentos

El pleno de la Sala 1ª del Tribunal Supremo en la sentencia que dicta para unificar doctrina se inclina por esta línea doctrinal, es decir, por la que tradicionalmente había venido manteniendo el alto tribunal. Conviene advertir, en todo caso, que existe una coincidencia importante en el litigio e, incluso, entre las partes de una y otra sentencia. Tanto la consignataria de Barcelona que resulta condenada, como el lugar de origen (Marruecos) y el de destino del transporte marítimo eran los mismos; como, igualmente, las dos sentencias de la Audiencia Provincial de Barcelona que en ambos casos se casaría se habían dictado en fechas muy cercanas (3.11.1999 y 23.12.1999) y en términos coincidentes (absolutorios de la consignataria).

Los argumentos en los que se sustenta la decisión son los que ya invocó la STS de 20.12.2006. A pesar de que la sentencia es muy extensa, los argumentos que ahora se invocan son pocos. En efecto, gran parte de las 18 páginas que ocupa se dedican a reproducir la sentencia de instancia y la de apelación, los motivos de casación, así como a recordar la evolución de la jurisprudencia (fundamento de hecho tercero) y los argumentos favorables y contrarios a la responsabilidad de los consignatarios por daños derivados de la ejecución del transporte marítimo (al comienzo del fundamento 5º). Sólo al final del 5º fundamento de Derecho se incluyen cuatro párrafos que justifican la opción seguida.

A estos efectos se invoca, en aras de la seguridad jurídica, la necesidad de no modificar el criterio mantenido de forma mayoritaria. Es, ciertamente, razonable que el Tribunal Supremo no proceda a realizar cambios reiterados en sus posiciones. Ahora bien, estos cambios serían deseables si las bases sobre las que se construyó la doctrina jurisprudencial eran erróneas o si se han producido cambios legislativos que pudieran contribuir a un posicionamiento doctrinal diferente. De lo que se ha venido exponiendo hasta ahora creo que ambas razones podrían haber aconsejado una alineación del Tribunal Supremo con la tesis minoritaria de la jurisprudencia. Y ello no porque sea, además, la que defiende unánimemente la doctrina española y extranjera y la jurisprudencia extranjera, sino porque en materia de atipicidad el problema que se plantea es de inexistencia de fuentes específicas de regulación y, por tanto, de aplicación normativa [GARCÍA VILLAVARDE, R. (1990), p. 11]. En esta materia, la dogmática y la Ciencia del Derecho, en general, ofrecen el camino más seguro para la solución de los problemas prácticos. En efecto, la rectificación de su posición originaria hubiese sido conveniente porque, en primer lugar, la tesis que el Tribunal Supremo mantuvo de forma minoritaria resultaba más congruente con los fundamentos básicos del Derecho privado y ello es lo que ofrece, precisamente, seguridad. La dogmática busca soluciones generales a base de conceptos abstractos aplicables a situaciones parangonables. El instrumental de trabajo de los juristas son conceptos, que el Derecho construye por inducción a partir de una serie de elementos mínimos que se repiten en los tipos singulares. Estos conceptos se pueden ordenar en distintos planos de generalidad. Ello permite establecer normas aplicables a los nuevos tipos; en efecto “*con la ayuda de tales conceptos pueden ser puestos bajo un denominador común un gran número de fenómenos, a menudo de muy diferente índole. Y ser regulados uniformemente*” [LARENZ, K. (1994), p. 445]. Cuando en el ámbito de la atipicidad contractual un problema no se resuelve directamente, porque no está contemplado de forma expresa en el plano de la legislación positiva, lo que se hace es ascender en la escala de los conceptos para permitir obtener, a partir de los elementos mínimos que se comparten, normas aplicables al supuesto de hecho problemático [GARCÍA VILLAVARDE, R., (1990), p. 8]. Esta es la manera fructífera de operar con técnica jurídica a la hora de resolver los problemas de régimen en los contratos atípicos.

Trasladando estas ideas al caso concreto, cuando una relación se califica como “representativa” o un contrato como “comisión”, ello tiene necesariamente consecuencias en el plano de la aplicación de las normas. En efecto, si el contrato que las navieras concluyen con las empresas de consignación de buques en los puertos para avituallar o pertrechar el buque o para la búsqueda de contratos de transporte, merece la calificación de contrato de comisión (o de agencia), y si en este contrato la consignataria obra con poder representando al naviero o al porteador, supondría un inaceptable desvío de los principios fundamentales del Derecho privado que, en contra de las normas que regulan los contratos de colaboración y de las reglas que se ocupan de la representación, al representante (que actúa en nombre ajeno) se le hiciera responsable de contratos (de transporte) que concluyó y ejecutaba el representado. En otro caso, el Tribunal Supremo debería explicar si, a partir de ahora, un representante responde por el representado.

Por otro lado, la conveniencia de no condenar a las consignatarias deriva también de los mismos fundamentos de la responsabilidad contractual. Al margen de supuestos excepcionales de responsabilidad objetiva, la imputación de un incumplimiento a una persona depende de que esta sea parte en el contrato, que lo ejecute o, en todo caso, que disponga de cierta posibilidad de control sobre su ejecución. Es obvio que ninguna de estas circunstancias concurre respecto de un consignatario de buques. Las empresas de consignación de buques no son parte en el transporte, carecen de medios para controlar el correcto cumplimiento de las obligaciones contractuales del naviero o porteador y sus dependientes (que no se sitúan en ninguna relación de dependencia o de colaboración con ellos) y en ningún caso están obligadas a la ejecución de las prestaciones típicas del transporte.

Pero, además, la argumentación del Tribunal Supremo conduce a resultados absolutamente extravagantes desde el punto de vista práctico. En efecto, si el consignatario es naviero y, consiguientemente, responde como naviero (y en la mayor parte de las ocasiones como porteador), esta conclusión debería serviría para todos los consignatarios que han prestado sus servicios a un naviero: sobre esta base podría condenarse el consignatario del puerto de destino, el del puerto de origen y cualquiera de los consignatarios cuyos servicios (de avituallamiento, de reparaciones, etc.) hubiese solicitado el naviero mediante el correspondiente contrato en los puertos intermedios de tránsito [RUIZ SOROA, J.M. (1993), p. 39; la excepción de litisconsorcio pasivo con otros muchos consignatarios del buque en el que se realizó el transporte que se alegó en el caso resuelto por la STS 20.12.2006 fue contestada lacónicamente mediante la indicación de que “no concurre ninguna norma legal, ni situación de inescindibilidad, que pueda justificar la excepción invocada”]. Lo cierto es que, desde el punto de vista práctico que es la razón real que aquí subyace, la jurisprudencia de nuestro Tribunal Supremo está sirviendo sólo para condenar a las empresas consignatarias españolas, ya que nulas posibilidades de éxito tendría la demanda similar que

se interpusiera en cualquier puerto extranjero contra una consignataria del puerto que hubiera realizado tareas de consignación para el buque que transporta mercancías españolas.

En fin, al margen de todo lo indicado debería advertirse que sí que se habían producido alguna destacable modificación legislativa, que habría facilitado un cambio en la postura mantenida por la jurisprudencia. Las sucesivas reformas de la Ley 27/1992 de Puertos y de la Marina Mercante (la de 1998 y la de 2003) constituían datos que indiscutiblemente podrían servir de indicio para una “interpretación auténtica” sobre cuál es la “voluntad del legislador” a la hora de determinar el régimen aplicable al contrato de consignación. Aquellas modificaciones de la norma dejaron bien a las claras que sólo operaría la responsabilidad solidaria del naviero y del consignatario por las deudas del primero en el ámbito de las obligaciones del naviero con la Administración portuaria. Por tanto, no eran objeto de la Ley de Puertos el régimen de Derecho privado aplicable a los contratos que concluyen las consignatarias y los navieros, ni las relaciones de aquellos con los terceros. Esta cuestión (como aclaró la última reforma) debería someterse a “*la legislación mercantil específica*”. Y, en atención, a la naturaleza jurídica de la citada relación, la normativa aplicable debería ser la del contrato de comisión y el régimen general en materia de representación en el Derecho privado. Otra cosa es que este argumento no fuera aplicable a supuestos de hecho anteriores a la citada reforma, tal como el TS ha mantenido en varias ocasiones. No obstante, dado que se está tratando de resolver una cuestión sobre la que ninguna norma legal se manifiesta expresamente, parece que incluso en los supuestos anteriores a estas reformas estas podrían constituir un criterio útil para resolver las dudas interpretativas que surgieron.

6. Conclusión

Existe una opinión ampliamente extendida que considera que la posición del Tribunal Supremo responde, en el fondo, a razones de equidad. En concreto, se indica que detrás de esta peculiar doctrina lo que se está buscando es ofrecer a los empresarios españoles un sujeto contra el que puedan reclamar en caso de incumplimiento de las obligaciones derivadas del transporte cuando la naviera es extranjera [ARROYO, I. (2007) p. 1270; MERCADAL VIDAL, F. (2002), p. 277 en nota]. Esta jurisprudencia pretendería la “*protección del español perjudicado, a quien se supone difícil su reclamación contra el armador extranjero. En otras palabras, se busca un responsable en el propio territorio como medida de protección*” [GOÑI, J. L. (1995), p. 3821]. La misma STS 22.3.2006 advertía que la doctrina mayoritaria responde a “*la mayor facilidad que representa demandar a quien está establecido en el puerto de origen o destino del transporte*”. Siendo extranjeras las navieras, la condena de consignatarios españoles se explicaría como una medida que

pretende encontrar a alguien que responda de los actos del naviero frente a los destinatarios españoles.

Es cierto que la preocupación por garantizar a los acreedores nacionales el pago de sus créditos no es extraña en el panorama comparado. En la jurisprudencia inglesa se planteó en ocasiones si la responsabilidad de los “agentes” podría considerarse una “costumbre” [lo que se rechazó en *Teherán v. Royal Exchange Shipping Co.* (1968) cit. en MOCATTA, A. A./MUSTILL, M./BOYD, S.C. (1984), 32] y en Italia, la normativa reguladora de la profesión de los consignatarios obliga (art. 3 Ley nº 135 de 1977) a estos a exigir de los navieros una provisión de fondos suficiente para garantizar la solvencia del naviero extranjero en relación con las obligaciones surgidas con ocasión del arribo del buque al puerto. No obstante, la exigencia de esta provisión ha sido criticadas por excesivamente onerosas, y, en todo caso, no serviría para garantizar las obligaciones resultantes de la conclusión y ejecución de contratos de transporte [MALTESE, D. (2007), p. 168 y s.; LEFEBVRE D’OVIDIO, A./PESCATORE, G./TULLIO, L. (2004), p. 861]. Como se ve, las soluciones avanzadas no han ido por la vía de desmantelar los principios fundamentales de la regulación del contrato en su faceta de colaboración en el ejercicio de la navegación y de mediación en la contratación y ejecución de los transportes. Se han ocupado, fundamentalmente, de créditos portuarios o de aprovisionamiento, pero, en ningún caso, de los que tienen su origen en contratos concluidos por el naviero con terceros.

En un entorno globalizado como es el de la economía moderna y, en particular, en el tráfico marítimo, la pretensión de facilitar el cobro de créditos cuando las navieras son extranjeras resulta de difícil justificación. Pero es más rechazable cuando su consecuencia es una desviación profunda de los fundamentos básicos del Derecho privado, con lo que ello conlleva de inseguridad jurídica y, en definitiva, de detrimento de la justifica material.

7. Bibliografía

- ALBA FERNÁNDEZ, M., *Régimen jurídico privado del capitán del buque*, Valencia, 2006.
- ARIAS VARONA, J., *Manipulación portuaria y daños a las mercancías*, Granada, 2006.
- ARROYO GONZÁLEZ, I., en Uría-Menéndez dir., *Curso de Derecho Mercantil II*, 2ª ed., Madrid, 2007.
- DU PONTAVICE, E., “La responsabilité des consignataire de navires ou un exemple de ce qu’il no faut par faire lorsqu’on entend réformer le Droit maritime», *Etudes offertes a R. Rodière*, Paris, 1981p. 447 y ss.
- DUQUE DOMÍNGUEZ, J., “La empresa de carga y descarga”, apéndice a la obra de Girón Tena, J., *El Naviero*, Bilbao, 1959, pp. 211 y ss.
- EMPARANZA SOBEJANO, A., *el concepto de porteador en el transporte de mercancías*, Granada, 2003.

- GABALDÓN, J. L./RUIZ SOROA, J. M., *Manual de Derecho de la navegación marítima*, 3ª ed., 2006.
- GARCÍA VILLAVERDE, R., “Tipicidad contractual y contratos de financiación”, en Alonso Ureba/Bonardell Lenzano/García Villaverde, coord. *Nuevas entidades, figuras contractuales y garantías en el mercado financiero*, Madrid, 1990, p. 3 y ss.
- GARRIGUES, J., *Curso de derecho mercantil II*, Madrid, 1983, p. 634 y s.
- GIRÓN TENA, J. “El concepto de Derecho mercantil” *A.D.C.*, 1954, 996.
- *La evolución de la estructura y significado económico-jurídicos de la empresa en Derecho Marítimo*, Valladolid, 1958.
- “Problemas en torno al estado actual de nuestra legislación marítima”, en *Tendencias actuales y reforma del Derecho mercantil (estudios)*, Madrid, 1986.
- GONDRÁ ROMERO, J. M., *Régimen jurídico de las operaciones de carga y descarga*, Madrid, 1970.
- “La responsabilidad personal del capitán por la custodia de las mercaderías y el problema de la validez de las cláusulas de exoneración de responsabilidad en el fletamento”, en *Estudios homenaje a A. Polo*, Madrid, 1981, p. 341 y ss.
- GONZÁLEZ-LEBRERO, R., *El agente consignatario de buques en España*, Barcelona, 1989.
- GOÑI, J. L., “El consignatario de buques. Su figura jurídica y responsabilidad”, *Estudios hom. Menéndez*, III 1996, p. 3813 y ss.
- GÓRRIZ GÓMEZ, C., “Desvío jurisprudencial en materia de responsabilidad del consignatario de buques”, *ADM*, nº 19, 2001, p. 495 y ss.
- HERBER, R., *Seehandelsrecht*, Berlin-New York, 1999.
- HILL PRADOS, M.C., “El agente consignatario de buques y la problemática planteada ante la ausencia de una regulación específica aplicable”, *Estudios hom. Menéndez*, III 1996, 3829 y ss.
- LARENZ, K., *Metodología de la ciencia del Derecho*, trad. Rodríguez Molinero, de la 4ª ed. Alemana, Madrid, 1994.
- LEFEBVRE D’OVIDIO, A./PESCATORE, G./TULLIO, L., *Manuale di Diritto della Navigazione*, 10ª ed., Milano, 2004.
- LLOBREGAT HURTADO, M.L., “Responsabilidad del consignatario en el contrato de transporte”, *La Ley* 2000, D-236.
- LÓPEZ Y LÓPEZ, A., “La gestión típica derivada del mandato”, en *Cuadernos de Derecho judicial Contratos de gestión*, nº IX, 1995, p. 65 y ss.
- LÓPEZ RUEDA, F. C., “La coincidencia positiva e interpretativa sobre la responsabilidad del consignatario de buques”, *ADM XVIII*, 2001, p. 389.
- “De los contratos auxiliares de la navegación”, en Empananza/Martín Osante coord., *Estudio sistemático de la Propuesta de Anteproyecto de Ley General de la Navegación Marítima*, Vitoria-Gasteiz, 2006, p. 434 y ss.
- MALTESE, D., “Il raccomandatario marittimo”, en Antonini, A. coord., *Trattato breve di diritto marittimo*, Milano, 2007, p. 161 y ss.
- MATILLA ALEGRE, R., *El naviero y sus auxiliares. El buque*, Barcelona, 1995.
- MERCADAL VIDAL, F., *El contrato de agencia mercantil*, Bolonia, 1998.
- “Consignación de buques y Ley sobre contrato de agencia”, *ADM XVI*, 2002, 273.
- MOCATTA, A. A./MUSTILL, M./BOYD, S.C., *Scrutton on Charterparties and Bills of Lading*, London, 1984.

- MUÑOZ PLANAS, J. M., “Código de comercio y Derecho marítimo”, en AA.VV., *Centenario del código de comercio*, vol. 1º, Madrid, 1986, 389 y ss.
- NIETO TAMARGO, A., *El consignatario de buques*, 1960.
- PILOÑETA ALONSO, L.M., *Las agencias de transporte de mercancías*, Zaragoza, 1977.
- PUTZEYS, J., *Droit des transports et Droit maritime*, Bruxelles, 1993.
- RABE, D., *Seehandelsrecht*, 4. Aufl. München, 2000.
- RECALDE CASTELLS, A., *El conocimiento de embarque y otros documentos del transporte. Función representativa*, Madrid, 1992.
- “Delimitación temporal del periodo de responsabilidad del porteador marítimo y régimen jurídico de la carga y descarga”, *Estudios en homenaje al prof. J. Duque*, Valladolid, 1998, p. 1523 y ss.
- “Derecho marítimo, Derecho de la navegación, Derecho del transporte: Concepto, sistema y especialidad”, en AA.VV., *Diez años de Derecho Marítimo Donostiarra*, Vitoria-Gasteiz, 2003, pp. 199 y ss.
- RODIÈRE, R./DU PONTAVICE, E., *Droit maritime*, 12ª ed., Paris, 1999.
- RUIZ SOROA, J. M., “Temas procesales en la práctica del Derecho marítimo”, en *Cuadernos de Derecho judicial*, XII, 1993, p. 31 y ss.
- SÁNCHEZ ANDRÉS, A., en AAVV, *Comentarios del código civil II*, Madrid 1991, sub arts. 1601 a 1603.
- TOBÍO RIVAS, A. M., *Los transitarios en el transporte nacional e internacional. Régimen jurídico privado*, Granada, 2007.
- WÜSTENDÖRFER, H., *Neuzeitliches Seehandelsrecht*, Tübingen, 1950.
- ZABALETA SARASUA, S., “La responsabilidad del consignatario de buques en el Derecho español,” en *II Jornadas de Derecho marítimo de San Sebastián*, Donostia 1994, p. 165 y ss.
- ZUBIRI, M., “Comentario STS 8.5.1996”, *C.C.J.C.*, 1996, p. 1009 y ss.
- “Comentario STS 22.3.2006”, *C.C.J.C.* 2006, p. 433 y ss.