

# Condiciones delimitadoras y condiciones limitativas del riesgo en el seguro de transporte de mercancías por carretera

## Ángel Carrasco Perera

Catedrático de Derecho Civil de la Universidad de Castilla-La Mancha

Consejero académico de Gómez-Acebo & Pombo

---

*El Tribunal Supremo vuelve sobre un debatidísimo tema. Esta vez se trata de una póliza en un contrato de seguro de transporte de mercancías por carretera. Es intuitivo que la cláusula en cuestión era «limitativa» y no «delimitadora» del riesgo. Pero ¿cómo dar una explicación racional más allá de la primera impresión?*

### 1. El supuesto

La cláusula discutida del contrato de seguro de transportes de mercancía se expresaba como sigue:

B.1. *Robo cuando el vehículo porteador y/o su carga hayan sido dejados sin la debida vigilancia.*

A los efectos anteriores, por «debida vigilancia» se entenderá: 1. En cuanto al vehículo en sí mismo, que se encuentre completamente cerrado y en funcionamiento y uso todos los dispositivos de cierre, alarma y bloqueo de que disponga. 2. En cuanto a su situación, que se no encuentre en calles o zonas solitarias o mal iluminadas. Adicionalmente y desde las 20.00 horas hasta las 8.00 horas, el vehículo deberá permanecer en un estacionamiento vigilado, garaje o edificio completamente cerrado o recinto de construcción

*Advertencia legal:* Este análisis sólo contiene información general y no se refiere a un supuesto en particular. Su contenido no se puede considerar en ningún caso recomendación o asesoramiento legal sobre cuestión alguna.

*N. de la C.:* En las citas literales se ha rectificado en lo posible —sin afectar al sentido— la grafía de ciertos elementos (acentos, mayúsculas, símbolos, abreviaturas, cursivas...) para adecuarlos a las normas tipográficas utilizadas en el resto del texto.

sólida y cerrada con llave; en caso de imposibilidad probada de cumplimiento de lo anterior, el asegurado deberá tomar todas las medidas a su alcance para evitar el riesgo de robo estacionando el vehículo junto a otros camiones en zonas ampliamente iluminadas y colindantes con establecimientos abiertos las 24 horas del día, debiendo el conductor, además y en todo caso, pernoctar en el interior del vehículo. No se considerará que el vehículo cuenta con la debida vigilancia cuando el mismo permanezca estacionado en polígonos industriales o proximidades de almacenes de entrega de 20.00 a 8.00 de lunes a sábados o a cualquier hora del día durante domingos y festivos.

Sobre las 18.00 horas del domingo 10 de enero del 2016, el camión asegurado fue objeto de un robo de mercancía cuando estaba estacionado en un taller-nave industrial, en un recinto industrial a unos dos kilómetros de la localidad de Molina de Aragón, de lo que don Jesús Manuel se apercibió sobre las 5.00 horas del día siguiente. Fue sustraída mercancía valorada en 25 889,93 euros.

En primera y segunda instancia se desestima la demanda del asegurado por entenderse que la cláusula en cuestión no era limitativa, sino delimitadora del riesgo, a los efectos del artículo 3 de la Ley de Contrato de Seguro (LCS).

El recurrente aduce que la cláusula que establece las condiciones en que debía encontrarse el camión para evitar sustracciones de la carga tiene la condición de limitativa y no de meramente delimitadora del riesgo. En particular, que el seguro de transporte se caracteriza por el principio de universalidad del riesgo, como se desprende del artículo 54 de la Ley de Contrato de Seguro, que configura como riesgo asegurado los daños que puedan sufrirse «con ocasión o consecuencia del transporte», sin ninguna otra precisión y con independencia de la específica naturaleza del siniestro acaecido. Por tanto, la cláusula únicamente puede ser limitativa de derechos y nunca delimitadora del riesgo.

## **2. La Sentencia del Tribunal Supremo de 22 octubre 2020 (ECLI:ES:TS:2020:3415)**

Las cláusulas de delimitación de cobertura concretan el objeto del contrato y fijan los riesgos que, en caso de producirse, hacen surgir en el asegurado el derecho a la prestación por constituir el objeto del seguro, mientras que las cláusulas limitativas restringen, condicionan o modifican el derecho del asegurado a la indemnización o a la prestación garantizada en el contrato, una vez que se ha producido el riesgo objeto del seguro.

La Sentencia 853/2006, de 11 de septiembre, sienta una doctrina, recogida posteriormente en otras muchas resoluciones de esta Sala (sentencias núms. 1051/2007, de 17 de octubre; y 598/2011, de 20 de julio), según la cual son estipulaciones delimitadoras del riesgo las que tienen por finalidad delimitar el objeto del contrato, de modo que concretan lo siguiente: a) qué riesgos constituyen dicho objeto; b) en qué cuantía; c) durante qué plazo, y d) en qué ámbito temporal. Se trata, pues —como advertimos en la Sentencia núm. 273/2016, de 22 de abril—,

de individualizar el riesgo y de establecer su base objetiva, de eliminar ambigüedades y de concretar la naturaleza del riesgo en coherencia con el objeto del contrato o con arreglo al uso establecido, siempre que no delimiten el riesgo de forma contradictoria con las condiciones particulares del contrato o de manera infrecuente o inusual (cláusulas sorprendentes).

La jurisprudencia de esta Sala ha determinado, de forma práctica, el concepto de 'cláusula limitativa', referenciándolo al contenido natural del contrato, en relación con el alcance típico o usual que corresponde a su objeto, con arreglo a lo dispuesto en la ley o en la práctica aseguradora (sentencias 273/2016, de 22 de abril; 58/2019, de 29 de enero; 609/2019, de 14 de noviembre, y 421/2020, de 14 de julio).

El artículo 54 de la Ley de Contrato de Seguro establece lo siguiente: «Por el seguro de transporte terrestre el asegurador se obliga dentro de los límites establecidos por la ley y en el contrato, a indemnizar los daños materiales que puedan sufrir con ocasión o consecuencia del transporte las mercancías porteadas, el medio utilizado u otros objetos asegurados». Más allá de disquisiciones teóricas sobre si este precepto —en relación con el artículo 57 de la ley mencionada, que habla de «lo convenido en el contrato de seguro»— obedece al principio de universalidad de los riesgos o más bien a un principio de pluralidad, lo importante es que el seguro de transportes terrestres cubre los daños producidos en las mercancías con ocasión o consecuencia del transporte. Las menciones que se hacen de la ley o del contrato no significan que las cláusulas de definición del riesgo sean *per se* delimitadoras, puesto que solamente recogen un supuesto que ya figura en el artículo 1 de la Ley de Contrato de Seguro y en otros muchos preceptos de la ley: si no hay previsión legal o contractual, no puede haber cobertura.

Este tribunal ya se ha pronunciado sobre la calificación de cláusulas como la litigiosa, en relación con una estipulación muy parecida a la que ahora nos ocupa, en la Sentencia 590/2017, de 7 de noviembre, en la que se declara: «... la cláusula objeto de la *litis* no puede ser calificada como una cláusula delimitadora del riesgo, dado que su contenido, interpretado de forma sistemática, *no se ajusta a la naturaleza y función de esas cláusulas, esto es, no trata de individualizar el riesgo por robo de la mercancía y de establecer su base objetiva. Por el contrario, el criterio que incorpora, de un modo determinante ["estacionamiento en espacios o recintos, sin la debida vigilancia"], fuera de establecer o definir la base objetiva del riesgo, viene a limitar la cobertura inicialmente pactada con establecimiento de una reglamentación que se aparta del contenido natural del contrato celebrado, y de lo que puede considerarse usual o derivado de las cláusulas introductorias o particulares (entre otras, STS 273/2016, de 22 de abril)*».

La propia regulación del contrato de seguro de transporte terrestre de mercancías establece una serie de exclusiones y delimitaciones materiales, temporales o espaciales: daño debido a la naturaleza intrínseca o vicios propios de las mercancías transportadas (art. 57.2 LCS); realización del viaje dentro del plazo (art. 58 LCS); realización del transporte dentro del territorio nacional (art. 107.1.a LCS). *Estas delimitaciones legales, junto con el propósito*

*intrínseco de esta modalidad de seguro de indemnizar los daños materiales que puedan sufrir las mercancías porteadas con ocasión o consecuencia del transporte, configuran su contenido natural*, mientras que el resto de las limitaciones, que suelen ser transcripciones más o menos literales y extensas de formularios nacionales o internacionales (en este caso, según la propia póliza, de las *Institute Cargo Clauses*, del Instituto de Aseguradores de Londres), suponen la introducción de exclusiones que van más allá del contenido natural del contrato y, por tanto, son cláusulas limitativas, en el sentido y con los efectos previstos en el artículo 3 de la Ley de Contrato de Seguro, tal y como ya afirmamos en la antes citada Sentencia 590/2017, de 7 de noviembre.

Como declaró la Sentencia 661/2019, de 12 de diciembre: «... cuando una determinada cobertura de un siniestro es objetiva y razonablemente esperada por el asegurado, por constituir prestación natural de la modalidad de seguro concertado, es preciso que la restricción preestablecida cuente con la garantía adicional de conocimiento que implica el régimen de las cláusulas limitativas, por lo que la eficacia contractual de las condiciones sorpresivas queda condicionada a las exigencias del artículo 3 de la Ley de Contrato de Seguro».

### 3. Comentario

Muy interesante sentencia sobre una modalidad de seguro y de riesgo que no es frecuente en los tribunales. La cláusula de «robo, estacionamiento y vigilancia» del camión es usual en las condiciones contractuales de las compañías de seguros. Con todo, quien esté versado en la jurisprudencia (hay mucha) sobre la diferencia entre cláusulas limitativas y delimitadoras del riesgo puede fácilmente sospechar desde las primeras líneas de la lectura de los antecedentes de hecho que la demanda del asegurado va a ser estimada.

Hemos destacado en cursiva los párrafos de la sentencia que nos parecen más decisivos para construir de una manera segura el secreto de tan dificultosa diferencia. El Tribunal Supremo da, como siempre, muchas vueltas tratando de aclarar una distinción que en el fondo no puede sostenerse en el par de términos contrapuestos *definir/concretar* (los riesgos) y *limitar* (los riesgos que se definen). Todo camino que se intente por ahí está abocado al fracaso. No es posible hacer tal distinción porque, en último extremo, «definir es limitar».

El Tribunal Supremo avanza otras dos explicaciones:

- Según la primera, es contenido «natural» del contrato lo que un asegurado ordinario puede esperar como cubierto por el seguro, aquello que es típico, que resulta decisivo para que el asegurado decida concertar la póliza y pagar la prima. Un riesgo muy sensible en el transporte de mercancía es el de robo nocturno en vehículos que están estacionados en tránsito hacia su destino. La delimitación del riesgo que se encontraba en la póliza discutida era de tal clase que forzosamente llevaba a excluir el riesgo típico

porque las condiciones de la exigencia del contrato exigirían del camionero una conducta y un esfuerzo que no se pueden esperar de las condiciones usuales del transporte por carretera.

- La segunda explicación tentativa es específica del contrato de seguro terrestre. La Ley de Contrato de Seguro delimita ya algunos riesgos no cubiertos. Cuando la ley efectúa esa selección, todo lo adicional que se encuentre en las pólizas será limitativo, no delimitador. En el supuesto enjuiciado se daban las circunstancias de que este criterio pudiera ser razonable. Pero en otros tipos de seguros esta prueba resultaría irrealizable.

En cualquier caso, la cuestión no es tan decisiva. Recordemos que una cláusula limitativa no es una cláusula abusiva ni lesiva. Es, simplemente, una cláusula que, por su contenido, debe «resaltarse» especialmente en el texto de la póliza y ha de ser aceptada específicamente por escrito por el tomador. Nos parece que los costes formales que esta exigencia comporta no son tan grandes como para que las compañías sigan exponiéndose a estas pérdidas.