

La responsabilidad civil marítima del consignatario de buques y su cobertura aseguradora

Eliseo Sierra Noguero

Doctor en Derecho por la Universidad de Bolonia

Profesor agregado de Derecho mercantil en la Universidad Autónoma de Barcelona

1. Planteamiento general.

La finalidad de este comentario es analizar el desarrollo jurisprudencial de la doctrina establecida por el Tribunal Supremo en su conocida sentencia de 26 de noviembre de 2007, según la cual el consignatario de buques responde como representante del naviero por los daños o pérdidas en las mercancías transportadas, lo que contrasta con la exoneración prevista en el Proyecto de Ley general de navegación marítima. Entre las novedades judiciales de interés, podemos destacar que el Alto Tribunal ha reconocido el derecho del consignatario al privilegio de limitación de su responsabilidad. Algunas Audiencias Provinciales han admitido también la extensión a su favor de la cláusula de sumisión a tribunales extranjeros incluida en el conocimiento de embarque que firma en nombre del naviero.

La segunda parte estudia la posibilidad del consignatario que ha abonado la indemnización al perjudicado de recobrar del Club de Protección e Indemnización de su naviero, o incluso que el Club asuma su defensa jurídica cuando en último término el responsable sea el naviero y no su agente.

Finalmente, se incluye una exposición de los seguros de responsabilidades civiles marítimas que el consignatario puede contratar para proteger su patrimonio frente a los riesgos de su actividad profesional. Entre estos, figuran los relativos al ejercicio negligente de sus labores ordinarias de representación del naviero y, en algunos casos, puede extenderse su responsabilidad por daños o pérdidas en el cargamento con ocasión de su transporte marítimo.

2. La responsabilidad del consignatario de buques por incumplimiento del contrato de transporte contratado en nombre propio o como representante del naviero en la jurisprudencia del Tribunal Supremo.

En primer lugar, la sentencia del Pleno del Tribunal Supremo de 26 de noviembre de 2007¹ trata sobre una reclamación de daños causados en la partida de pescado congelado por falta de frío del contenedor en donde era transportada por vía marítima desde el puerto de Agadir (Marruecos) al de Barcelona. El Alto Tribunal declara que, “a efectos de unificación jurisprudencial, la responsabilidad atribuida al representante del porteador que actúa en nombre de éste, según resulta de los artículos 586 del Código de Comercio y 3 de la Ley de 22 de diciembre de 1949, sobre unificación de reglas para los conocimientos de embarque en los buques mercantes, es aplicable al consignatario, en cuanto representante de aquél, en relación con la mercancía transportada. Es una responsabilidad legal y directa que legitima al titular de la mercancía dañada, con independencia de la relación interna entre representante y representado, y de su carácter ocasional y permanente”. Además, frente a la excepción de litisconsorcio pasivo necesario planteada por el consignatario para traer a juicio al naviero, el Tribunal

¹ RJ 2008|27.

Supremo añade que esta excepción “debe ser desestimada, puesto que la responsabilidad del consignatario, tal y como ha sido caracterizada por la jurisprudencia, tiene carácter solidario con la del porteador y, en consecuencia, el acreedor puede demandar a cualquiera de los deudores o a todos ellos”.

Esta decisión del Tribunal Supremo es contraria a la que de forma unánime ha mantenido la doctrina española, que se decanta por la aplicación de las reglas generales de la agencia y la comisión mercantil a efectos de exonerar al consignatario que actúa por cuenta y en nombre del naviero².

En segundo lugar, la sentencia del Tribunal Supremo de 14 de febrero de 2008³, también sobre daños a una partida de pescado congelado desde el puerto de Agadir al de Barcelona, aplica la citada jurisprudencia para casar y anular la sentencia recurrida de la Audiencia Provincial de Barcelona, que había exonerado de responsabilidad al consignatario.

En tercer lugar, la sentencia del Tribunal Supremo de 6 de junio de 2008⁴ se refiere a la reclamación de daños por la desaparición de una parte de hilo de acetato del contenedor en el que viajaba con ocasión de su transporte marítimo entre el puerto de Buenaventura (Colombia) y Barcelona. El Alto Tribunal desestima el recurso de casación planteado por el agente general del naviero, pues “su pretensión de exoneración no se ajusta a la doctrina del Tribunal Supremo sobre la responsabilidad del consignatario, si bien en este caso la Audiencia Provincial fundamentó la condena por haber actuado como comisionista en nombre propio (arts. 245 y 246 C. Com.)”⁵.

En cuarto lugar, la sentencia del Tribunal Supremo de 4 de diciembre de 2008⁶ versa sobre una reclamación de daños sufridos por una partida de cazadoras transportadas en un contenedor entre el puerto de Dalian (China) hasta Algeciras para su remisión terrestre a Sabón (A Coruña). El Alto Tribunal también casa y anula la sentencia de la Audiencia Provincial de Cádiz que exoneraba al agente general del naviero con base en la doctrina jurisprudencial fijada en la sentencia del Pleno de 26 de noviembre de 2007 y recogida luego por las sentencias de 14 de febrero y 6 de junio de 2008, “reforzada además por su directa relación e intervención en el transporte e incluso la denominación social <Maersk> coincide con el nombre comercial del transportista y con el nombre del barco en el que se transbordaron los contenedores”. Igualmente desestima la excepción de litisconsorcio pasivo necesario, pues no es obligatorio demandar también a las

² En este sentido, *vid.* RECALDE CASTELLS, A.: “Los consignatarios de buques responden del incumplimiento del contrato de transporte marítimo. Comentario a la sentencia del Tribunal Supremo de 26 de noviembre de 2007”, en *Comentarios a las sentencias de unificación de doctrina (civil y mercantil)* vol. 1º (2005-2007), Dykinson, Madrid, 2008, pp. 584-585, y la doctrina allí citada. CAMPUZANO, A. B.: “La responsabilidad del consignatario frente a terceros en el contrato de transporte marítimo. Comentario a la STS de 26 de noviembre de 2007”, en *Revista de Derecho Patrimonial*, 2009-1, nº 22, p. 353, señala esta sentencia altera los principios generales de la responsabilidad jurídica, pues el consignatario responde por el solo hecho de tener este carácter. GARCÍA-PITA y LASTRES, J. L.: “Marchemos todos juntos, y yo el primero, por la senda de la equivocación (Consideraciones en torno a la responsabilidad del consignatario según la STS (Sala 1) de 26 de noviembre de 2007)”, en *Anuario de Derecho Marítimo*, vol. XXV, 2008, p. 389, indica que la equiparación genérica *ope legis* del consignatario al naviero resulta contraria a la libertad de empresa y lesiona su contenido esencial (el derecho a ser empresario y lógicamente a elegir qué actividades asumir y cuáles no).

³ *RJ* 2008/2667.

⁴ *RJ* 2008/4242.

⁵ Sobre la responsabilidad del consignatario como comisionista en nombre propio, *vid.* también STS de 25 de junio de 1977 (*RJ* 3014/1977).

⁶ *RJ* 2008/6953.

entidades que parecen ser el transportista de hecho y el propietario del buque. Finalmente, el Tribunal Supremo funda la responsabilidad del consignatario en los términos del conocimiento de embarque y la normativa internacional que le es aplicable. Como resultado, éste resulta beneficiado de la limitación de la deuda indemnizatoria prevista en el Convenio internacional para la unificación de ciertas reglas relativas al conocimiento de embarque, hecho en Bruselas el 25 de agosto de 1924, conocido como las Reglas de La Haya⁷.

En quinto lugar, la sentencia del Tribunal Supremo de 29 de junio de 2009⁸ trata sobre una acción judicial frente al armador de un buque por los daños y perjuicios derivados de la caída al mar de las mercancías cargadas a bordo de un buque para su transporte de cabotaje entre varias islas canarias. El Alto Tribunal rechaza la excepción del armador de falta de litisconsorcio pasivo necesario al no haber sido demandado el consignatario, pues la responsabilidad de ambos es calificada de “solidaria, de modo que el perjudicado está legitimado para dirigir la acción contra quien estime oportuno, pudiendo demandar a todos, a algunos o a uno sólo de los responsables directos, sin que por ello permita estimar la falta de litisconsorcio pasivo necesario (arts. 1141, 1144 y 1148 del Código Civil, en relación con el art. 1137 del mismo cuerpo legal), y sin perjuicio de las acciones que permanezcan subsistentes entre los deudores solidarios”⁹. En conclusión, por un lado, el Tribunal Supremo no permite que el consignatario del buque alegue su condición de representante para eludir su responsabilidad contractual frente al perjudicado, aunque la culpa sea atribuible al transportista de la mercancía objeto del contrato. Ésta puede calificarse como una norma marítima especial que excluye la aplicación de las normas generales del mandato y la comisión y agencia mercantil. En todo caso, no es una norma marítima universal, pues en otros países se

⁷ ZUBIRI DE SALINAS, M.: “Comentario a la STS de 26 de noviembre de 2007”, en *Cuadernos Civitas de Jurisprudencia Civil*, mayo-agosto 2008, nº 77, p. 884, indica que si no se hiciese esta aplicación, los consignatarios quedarían en situación de desventaja difícilmente tolerable. Igualmente, las Audiencias Provinciales ya se han pronunciado expresamente a favor de aplicar al consignatario del buque las cláusulas de sumisión a tribunales extranjeros incluidas en el conocimiento de embarque que firma como agente del naviero. La Audiencia Provincial de Barcelona, en auto de 21 de enero de 2009 (*JUR 2009\174194*), rechaza que la cláusula de jurisdicción a favor de los tribunales de Hamburgo incluida en un conocimiento de embarque no beneficie al consignatario del buque que lo ha firmado en nombre del naviero. La Audiencia indica que régimen del agente consignatario es asimilable al del naviero, según la doctrina del Tribunal Supremo de 26 de noviembre de 2007 (*cit.*), y en el propio conocimiento de embarque consta la denominada “cláusula himalaya” que establece que cualquier entidad a la que se le haga responsable de la mercancía tendrá derecho a beneficiarse de las cláusulas del conocimiento y en la ley para el naviero. También la Audiencia Provincial de Pontevedra, en auto de 14 de febrero de 2008 (*JUR 2009\426942*), declara oponible la cláusula del conocimiento de embarque de sumisión a los tribunales de Hamburgo frente a la demanda planteada frente al consignatario y el naviero. Indica que no se ha probado que el daño se causase tras la descarga y la acción se ejercita con base al incumplimiento de las obligaciones asumidas en el marco de un contrato de transporte documentado en el conocimiento de embarque.

⁸ *RJ 2009\4241*.

⁹ La responsabilidad solidaria y la correlativa falta de litisconsorcio pasivo necesario entre el consignatario y el porteador/naviero/armador también había sido reconocida por el Pleno del Tribunal Supremo de 26 de noviembre de 2007 (*cit.*) y anteriormente por la sentencia de 20 de diciembre de 2006 (*RJ 2007\554*). No obstante, la pionera en este sentido parece ser la sentencia del Tribunal Supremo de 23 de noviembre de 1996 (*RJ 1996\8644*) que interpretó que el art. 3 de la Ley de transportes marítimos de 1949 sienta una responsabilidad solidaria entre el naviero y el consignatario del buque.

aplica la teoría general de la representación directa para exonerarle de responsabilidad¹⁰.

Por otro lado, el Tribunal Supremo declara la solidaridad entre el naviero y el consignatario de buque. Significa que cualquier de los dos puede ser objeto de reclamación al pago de la totalidad de la deuda (arts. 1144 y 1145 Código Civil)¹¹. El artículo 13 de la Ley 1/2000, de Enjuiciamiento Civil, de 7 de enero (en adelante, LEC), regula la intervención de sujetos que no hayan sido demandados, si acreditan tener un interés directo y legítimo en el resultado del proceso. Puede ser un derecho del naviero o del consignatario si no han sido demandados ambos conjuntamente. En cambio, la intervención provocada prevista en el art. 14 LEC sólo procede en supuestos regulados en las leyes. De *lege ferenda*, una norma jurídica que previese el derecho del consignatario o del naviero a llamarse recíprocamente al proceso facilitaría un mayor número de pruebas sobre las causas del siniestro y evitaría duplicidad de juicios. Finalmente, el art. 150 LEC también permite que el tribunal notifique la pendencia del proceso a la personas que puedan verse afectadas por la sentencia que en su momento se dicte. Sin embargo, la sentencia obtenida sólo frente al consignatario o al naviero no sirve de título ejecutivo frente al otro deudor solidario que no hubiese sido parte en el proceso, por lo que el acreedor no podrá ejecutar la sentencia de condena en el patrimonio de un codeudor solidario no demandado (art. 542.1 LEC). El tema más discutido a la vista de la jurisprudencia y la doctrina procesalista es determinar si los pronunciamientos de la sentencia obtenida contra uno de los codeudores sobre la existencia de la obligación, su ámbito y contenido, afecta o no a los codeudores que no hayan sido demandados¹².

3. El cambio normativo previsto: la exclusión de la responsabilidad del consignatario por incumplimiento del contrato de transporte en el Proyecto de Ley general de navegación marítima.

El artículo 351 del Proyecto de ley general de navegación marítima establece que las relaciones internas entre el consignatario y el armador o naviero se regularán por las normas de la comisión mercantil y, si se trata de consignaciones duraderas, por las reglas del contrato de agencia.

¹⁰ Por su influencia, podemos citar el régimen jurídico en el Reino Unido, el precedente en esta materia es la sentencia “Homburg Houtimport B. V. v. Agrosin Private Ltd. and others” (“The Starsin”) (2003), en *Lloyd's Rep.*, nº 1, pp. 571 y ss., donde la *House of Lords* indica que la condición de transportista recae única y exclusivamente sobre el transportista en cuyo nombre firmó el consignatario el conocimiento de embarque. Además, los conocimientos de embarque incluían la “cláusula himalaya” en virtud de la cual el agente que actúa como tal no tiene ninguna responsabilidad personal en el contrato.

En contraste, resulta interesante ver las defensas utilizadas por los países cargadores, por ejemplo, como Nigeria, frente al mismo problema. Al respecto, AGINAM, O.: “Ship agent liability in Nigeria: has the Common Law been overthrown?”, en *Journal of Maritime Law and Commerce*, enero 2000, pp. 126 y 134, indica que el Tribunal Supremo ha puesto por delante argumentos de justicia material para evitar que el formalismo legalista de las reglas del *common law* sobre la agencia frustren la indemnización del perjudicado. Es más, la protección habría adoptado forma de norma jurídica mediante Decreto de la Jurisdicción del Almirantazgo de 1991, por el cual el Gobierno nigeriano estableció que el consignatario puede ser personalmente responsable con independencia de la responsabilidad del principal por la acción u omisión del buque en respecto a algo hecho o no hecho en Nigeria (art. 16.3), lo que el citado autor interpreta que permite la reclamación contra el agente consignatario del buque (*op. cit.*, pp. 136-137).

¹¹ Así, BARBACHO TOVILLAS, F. J.: *La reclamación judicial de la deuda solidaria*, Cedecs, Barcelona, 1997, p. 91

¹² Al respecto, vid. GÓMEZ LIGÜERRE, C.: *Solidaridad y derecho de daños. Los límites de la responsabilidad colectiva*, Thomson-Civitas, Navarra, 2007, p. 249 y doctrina allí citada.

Asimismo, en contraste con la jurisprudencia del Tribunal Supremo, el artículo 353 del Proyecto establece que “el consignatario no será responsable ante los destinatarios del transporte de las indemnizaciones por daños o pérdidas de las mercancías o por retraso en su entrega. Sin embargo, será responsable frente al armador o naviero de los daños causados por culpa propia”.

4. Las estipulaciones a favor del consignatario en los seguros de protección e indemnización del naviero.

El riesgo de que el consignatario de buque sea declarado responsable por los daños y pérdidas sufridas en la mercancía con ocasión de su transporte marítimo y, por tanto, que deba pagar en primer lugar la indemnización al perjudicado no excluye, salvo que el consignatario sea el único culpable, la responsabilidad del naviero¹³.

A su vez, los propietarios y fletadores de buques tienen usualmente la cobertura aseguradora de un Club de Protección e Indemnización (en adelante, Clubs P&I) por “la responsabilidad civil por daños o pérdida o de otra naturaleza que resulten del incumplimiento del miembro del Club o de cualquier otra persona por cuyos actos, omisión o negligencia éste deba responder”¹⁴.

En principio, sólo el naviero mutualista tiene derecho a exigir al Club P&I la indemnización que haya abonado en concepto de responsabilidad civil a terceros¹⁵. El agente consignatario es un tercero al contrato de seguro P&I, pero el naviero puede extender a su favor la cobertura aseguradora y atribuirle derechos contractuales para recobrar directamente la indemnización abonada. De hecho, la protección del consignatario por el Club P&I puede alcanzar a que éste asuma su defensa jurídica en la reclamación del perjudicado cuando en último término el responsable sea el naviero y no su agente¹⁶.

La extensión del seguro P&I del naviero a favor del consignatario puede hacerse de varias formas de acuerdo con las reglas de los Clubs. El naviero pueda designar “coasegurados” (por ejemplo, una filial que consigna sus buques en un país). Si un coasegurado es declarado responsable y debe pagar en primer lugar la indemnización de

¹³ Por ejemplo, el *Standard Liner and General Agency Agreement* es un formulario-tipo del contrato de agencia para consignatarios de la líneas regulares de navegación, elaborado por la Federación (norteamericana) de Asociaciones Nacionales de Corredores y Agentes Consignatarios (FONASBA) y aprobado por el Consejo Marítimo Internacional y del Báltico (BIMCO), versión de 2001. Su cláusula 4.04 establece que el principal debe indemnizar al agente por todas las reclamaciones, cargos, pérdidas, daños y gastos que el agente pueda asumir en conexión con el cumplimiento de sus deberes en virtud de este acuerdo. La indemnización no se extiende a cuestiones resultantes de la mala fe o la negligencia del agente.

¹⁴ Las reglas de los Clubs están muy estandarizadas. Así, a modo de ejemplo, lo dispone la regla 19.17 del *North of England P&I Association 2009-2010*. Añade que la mercancía siniestrada debe estar destinada a cargarse, estar cargada o haber sido cargada a bordo del buque que el mutualista ha registrado en el Club. Opcionalmente, el seguro P&I puede ofrecer cobertura de la responsabilidad por daños o pérdida de las mercancías cargadas en otro medio de transporte siempre que la responsabilidad surja de un conocimiento de embarque directo u otro documento de transporte que disponga que parte del viaje debe realizarse en el buque registrado. Además, el Club P&I ha de aprobar el modelo de conocimiento de embarque utilizado.

¹⁵ Con fórmulas diversas (*indemnity rule, pay to be paid, right to recover, payment first by the member*), es común una cláusula conforme el Club P&I no pagará la indemnización al naviero hasta que, siendo éste declarado responsable frente al tercero o habiendo admitido su responsabilidad de acuerdo con el Club P&I pague previamente la indemnización. En este sentido, por ejemplo, *vid.* la regla 20 del *North of England P&I Association 2009-2010*.

¹⁶ También GOÑI SEIN, J. L.: “El consignatario de buques: Su figura jurídica y responsabilidad”, en *Estudios jurídicos en homenaje al profesor Aurelio Menéndez*, vol. III, Civitas, Madrid, p. 3828.

los daños o pérdidas sufridas en las mercancías transportadas que, en última instancia, son responsabilidad del naviero miembro del Club, el coasegurado puede exigir la indemnización abonada directamente al Club P&I¹⁷. Incluso si no es coasegurado, las reglas también prevén que los “afiliados” o “asociados” del naviero miembro puedan recobrar la indemnización abonada a terceros si el naviero consiente y siempre y cuando éste hubiera debido responder si la reclamación se le hubiera planteado a él personalmente¹⁸. En defecto de estas u otras estipulaciones contractuales o pactos *ad hoc*, no parece que el consignatario disponga de acción directa frente al Club P&I del naviero¹⁹. Por tanto, el recobro frente al naviero o su Club P&I puede topar con dificultades jurídicas, si no hay un acuerdo comercial, por lo que conviene al consignatario disponer de su propio seguro de responsabilidad civil.

5. Los seguros de responsabilidad civil marítima contratados directamente por el consignatario de buques.

El informe de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD) sobre estándares mínimos para los agentes consignatarios de buques, de 7 de septiembre de 1988, recomienda que estos tengan recursos financieros adecuados a su negocio y un seguro de responsabilidad civil a través de una compañía de seguro internacionalmente reconocida o una mutua profesional que le cubra sus responsabilidades profesionales²⁰.

Los consignatarios pueden contratar seguros de responsabilidad civil marítima con compañías de seguros y negociar la cobertura de riesgos. También pueden solicitar el ingreso como miembros en alguna de las mutuas aseguradoras de los riesgos de los intermediarios del transporte²¹.

Los seguros de responsabilidad civil del consignatario de buque ofrecen habitualmente coberturas vinculadas a sus errores en la ejecución del encargo recibido por el naviero al que representa y de los cuales responde en última instancia. Entre los posibles riesgos a cubrir, podemos destacar los siguientes: error del consignatario al suministrar al naviero información correcta sobre las reglamentaciones locales que el buque necesita cumplir (por ejemplo, normativa especial sobre mercancías peligrosas) con resultado de retraso en la carga o descarga y responsabilidad civil del naviero frente a terceros o a las autoridades; error del consignatario al compilar los conocimientos de embarque y otros documentos de transporte en nombre y por cuenta del naviero (por ejemplo, un conocimiento de embarque con la mención errónea a “flete prepagado”, cuando realmente es pagadero en destino, imposibilitando así su repercusión al destinatario final; error del consignatario en el cálculo de fletes (por ejemplo, fijando un flete para

¹⁷ *Vid. regla 9.2 de North of England P&I Association 2009-2010.*

¹⁸ *Vid. regla 9.3 de North of England P&I Association 2009-2010.*

¹⁹ Más ampliamente al respecto, *vid. nuestro trabajo “Consideraciones sobre la acción directa frente al Club de Protección e Indemnización en España”, en Anuario de Derecho Marítimo, vol. XXI, 2004, p. 390*, así como la doctrina y jurisprudencia allí citada.

²⁰ El citado *Standard Liner and General Agency Agreement* no contiene ninguna cláusula que exija al agente consignatario que disponga de un seguro de responsabilidades civiles marítimas, ni al naviero que el consignatario esté incluido como beneficiario del seguro de protección e indemnización.

²¹ GONZÁLEZ LEBRERO, R. A.: *El agente consignatario de buques en España*, Librería Bosch, 1989, pp. 84 y ss., cita entre las mutuas el *Chartered Shipbrokers Protection and Indemnity Association (CISBACLUB)* y el *Transport Intermediaries Management (TIM)*. Ambas se fusionaron en 1992 para formar la mutua *International Transport Intermediaries Club Ltd (ITIC)*. Entre las compañías aseguradoras que publicitan también productos de seguro de responsabilidad civil de los consignatario de buques podemos citar *Transport Management Europe (TME)*, así como Banco Vitalicio y Allianz.

un destino más económico), sin poder así reclamar la diferencia al cliente; error en la correcta designación del destinatario, con gastos adicionales de reenvío del cargamento al destino real; errores del consignatario en la gestión de los contenedores propiedad o arrendados por el naviero; responsabilidad civil del naviero por error del consignatario al entregar el cargamento sin presentación del conocimiento de embarque, entre otros²². Esta actuación negligente del consignatario de buque puede dar lugar a la responsabilidad del naviero frente a terceros o a la asunción de gastos imprevistos por el naviero. La disponibilidad de su propio seguro de responsabilidades civiles marítimas protege el patrimonio del consignatario y añade también valor y solvencia a sus servicios.

Entre los riesgos cubiertos, algunas aseguradoras añaden la responsabilidad civil del consignatario por incumplimiento imputable del transporte de mercancías contratado con cargadores y destinatarios. Teniendo en cuenta la jurisprudencia española arriba vista, los consignatarios de buques españoles deben valorar optar por esta cobertura adicional por daños y perjuicios por incumplimiento del transporte marítimo de mercancías, aunque actúen como representantes del naviero en todos sus actos y contratos.

6. Conclusiones.

Primera. En espera de un cambio normativo del Derecho marítimo español, la jurisprudencia del Tribunal Supremo determina que el consignatario de buques no puede eludir su responsabilidad por daños, pérdidas o retraso en el transporte contratado por la mera alegación de ser un representante del naviero.

Segunda. El naviero y el consignatario asumen frente al perjudicado una responsabilidad que el Tribunal Supremo califica de solidaria, por lo que basta demandar a cualquiera de los dos. El consignatario puede en principio oponer las defensas que corresponden al naviero. En caso de condena, la sentencia no servirá como título ejecutivo frente al naviero si no ha sido demandado y es muy discutido en la jurisprudencia y en la doctrina si sus pronunciamientos afectan como cosa juzgada en un segundo proceso entre los deudores solidarios.

Tercera. La jurisprudencia no descarta la responsabilidad última del naviero. Los contratos de agencia o comisión pueden prever el derecho de recobro de la indemnización abonada por el consignatario. El naviero también puede reconocer derecho a recobrar directamente de su seguro de protección e indemnización.

Cuarta. El recobro frente al naviero o su Club P&I puede topar con dificultades jurídicas, por lo que conviene al consignatario disponer de su propio seguro de responsabilidad civil y defensa jurídica. Varias mutuas y aseguradoras ofrecen ya seguros de esta naturaleza, cubriendo los riesgos derivados de la negligencia del consignatario en la gestión del encargo del naviero y, dependiendo del asegurador, también por su actuación como comisionista de transportes.

²² De acuerdo con la publicidad comercial de *International Transport Intermediaries Club Ltd (ITIC)* y *Transport Management Europe (TME)*.