

el canal.

MARÍTIMO Y LOGÍSTICO

¿Se puede demandar en España a una naviera?

21 octubre, 2019



Josep Bertran
Abogado

Cuando se publicó la Ley de navegación marítima (14/14 de 24 de julio), muchos aficionados sentimos un verdadero alivio porque parecía que, por fin, nuestro legislador se había acordado de los transitarios y de las pequeñas y medianas empresas importadoras y exportadoras, a quienes protegía frente a los gigantes del transporte marítimo. Nos referimos a la imposición de las condiciones de los Conocimientos de embarque (B/L's) y entre aquellas, especialmente, la imposición de leyes y tribunales extranjeros, escogidos a mayor comodidad de las navieras y desconocidas para todos los demás. Pensamos que, por fin, serían nuestros tribunales y no los de otro lejano país los competentes para dirimir enfrentamientos y desencuentros; y no por un nacionalismo mal entendido o por desconfianza hacia los tribunales extranjeros, sino por una mera cuestión de coste: pleitear en Singapur, Londres o Marsella no es lo mismo que hacerlo en Cádiz, Valencia o Barcelona.

Vimos que no. A pesar de la claridad con que nuestra Ley (Art. 468) predicaba la nulidad de las cláusulas de sumisión a tribunales extranjeros contenidas en los contratos de utilización de buque, nuestra alegría resultó tan efímera como la relectura de la norma: “Sin perjuicio de lo previsto en los convenios internacionales vigentes en España y en las normas de la Unión Europea...” (como no podía ser

de otra manera, por cierto). Por lo tanto, nuestra norma era subsidiaria de las normas comunitarias (Reglamento Comunitario 1215/2012) y prevalecía la jurisprudencia de los tribunales comunitarios (en especial, Sentencia Castelletti). En resumen, las cláusulas de atribución de competencia contenidas en los conocimientos de embarque de las navieras quedaban tan sacralizadas como antes. ¿Siempre?

Pues no. Veamos.

Las partes del contrato de transporte marítimo son el cargador y el transportista marítimo (naviera). El Conocimiento de embarque y las cláusulas en él contenidas son, pues, vinculantes entre las partes que en él se identifican: el cargador y la naviera. Pero ¿vinculan también a quienes no han sido parte originaria en ese contrato? Nos referimos al destinatario o consignee, y a quienes hayan adquirido el B/L en méritos de cesión o endoso del cargador. Pues no: las cláusulas del B/L son obligadas entre quienes originariamente lo suscribieron, pero no frente a quienes lo adquirieron con posterioridad y, en cualquier caso, frente al consignee que no fue parte del contrato inicial.

Y ello porque el Art. 251 de nuestra Ley de navegación marítima cuando atribuye los derechos de la cesión o endoso a quienes hubieren adquirido el Conocimiento, establece que las cláusulas de jurisdicción no se transmiten automáticamente, sino que necesitan de una declaración expresa del adquirente del B/L. Y de acuerdo con la jurisprudencia de los tribunales comunitarios, el tribunal competente y la Ley aplicable para determinar la validez y alcance de la cesión de un B/L es el del país donde se hubiere celebrado el contrato, y la ley aplicable en ese país.

En resumen:

1º) El cargador está sujeto a las cláusulas de jurisdicción contenidas en el B/L, haya o no firmado el documento. Por lo tanto, si fuera necesario demandar a la naviera deberá hacerlo en el país y bajo las leyes que la naviera haya fijado en su B/L.

2º) El adquirente de un B/L (endosatario) no está vinculado por las cláusulas del B/L y, por lo tanto, si fuere necesario, podrá demandar a la Naviera prescindiendo de aquellas cláusulas.

3º) El destinatario tampoco está constreñido por las cláusulas de jurisdicción contenidas en el B/L, y por lo tanto, si fuere necesario, podrá demandar a la Naviera prescindiendo de aquellas cláusulas.

Es antecedente de estas reflexiones el Auto de la Audiencia Provincial de Barcelona de 13 de febrero de 2018, al cual debe acudirse para complementar nuestra tesis.