



Resumen de la
Jornada sobre Responsabilidades Marítimas
Asociación Española de Derecho Marítimo



Valencia, 5 marzo de 2019
Edificio Veles e Vents, Sala Mar (planta 2ª)

Marina Real de Valencia

ASOCIACIÓN ESPAÑOLA DE DERECHO MARÍTIMO
• 1949 •

Responsabilidades Marítimas

5 de marzo de 2019 - 16 h.
Edificio Veles e Vents
Marina Real de Valencia

Patrocinan

ALBORS GALIANO PORTALES
GOÑI & CO. ABOGADOS
MUÑOZ & MONTAÑÉS ABOGADOS
SAN SIMÓN & DUCH

IME Instituto Marítimo Español
La Marina de Valencia

avante

BERGE Y Compañía

MA Abogados

Quiros Galvez Abogados

stoch logisti

tractio

www.aedm.es

Como oportunamente se informo en nuestra Web y a nuestros asociados, se celebró con nutrida asistencia la Jornada de referencia, inaugurada oficialmente por D. Vicent Llorens, Director del Consorcio de la Marina Real de Valencia quien hizo referencia a la importancia de la ciudad y su puerto en la Historia Marítima de España y recordó el poema "Veles e Vents" de Ausias March que da nombre a la sede donde la Jornada se celebra, la relevancia del Consulado del Mar de la ciudad y el hecho de que Valencia no sólo cuenta con un glorioso pasado marítimo, sino que siempre mira al mar y al futuro.



Acabada su salutación, el Presidente de la AEDM, Eduardo Albors, le hizo entrega de una metopa de honor de nuestra Asociación y presentó la Jornada introduciendo a los moderadores de los temas D. Carlos Salinas y Dña. Alicia Montañés.



Acto seguido se dio paso al primer módulo sobre **“La responsabilidad del porteador marítimo por retraso en la entrega de las mercancías. Un análisis de la Ley de la Navegación Marítima y de la jurisprudencia reciente”** moderado por el Prof. Y Abogado D. Carlos Salinas y que contó como ponentes con el Prof. D. Manuel Alba, la Ilma. Sra. Dña Purificación Martorell, D. Juan Zaplana y D. Carlos Cerdá.



El Prof. Salinas resumió la situación en cuanto a la responsabilidad por retraso hablando de una aproximación tradicional de la mano de las Reglas de La Haya-Visby y una tendencia a una mayor flexibilidad interpretativa con base en las Reglas de Hamburgo y Rotterdam, aunque no hayan entrado en vigor. A su juicio existe un “problema de origen” que es la reticencia del legislador a admitir la responsabilidad por retraso que genera dificultades interpretativas.

El Prof. Alba abordó en su disertación la situación en Derecho comparado como se resume en su presentación, disponible junto al presente resumen. También abordó la regulación nacional en el Código de Comercio, LTM 1949 y LNM 2014 y realizó una detallada referencia a la jurisprudencia existente, concluyendo que la LNM establece la obligación de entrega en destino en el plazo pactado o, en su defecto, en un plazo razonable a la vista de las circunstancias. Por consiguiente y en caso de incumplimiento de dicha obligación, señaló, la LNM obliga a indemnizar los daños causados, con una limitación de 2,5 veces el flete pactado

para las mercancías retrasadas (con el máximo del flete total), a salvo el derecho del responsable a limitar su responsabilidad general frente a reclamaciones conforme a los Convenios que regulan la misma.

D. Juan Zaplana analizó la perspectiva para los aseguradores con la experiencia desde el *Common-Law*, indicando que las COGSAs remiten o incorporan usualmente el régimen de las Reglas de La Haya-Visby, por lo que no hay regulación del retraso salvo que el mismo genere pérdida o deterioro de las mercancías imputable al porteador. La jurisprudencia anglosajona examina la existencia de pactos sobre el retraso, y la causación, pero los P&Is no cubren los daños del mero retraso salvo si se aplican por imperativo legal por una ley nacional (como sería el caso de la española), por lo que afirmó que apenas existen reclamaciones por retraso y que, de extenderse, los aseguradores se verían obligados a revisar las primas.

Los ponentes pasaron a debatir sobre el importe de la indemnización por retraso y cómo se calcula, basándose en la Jurisprudencia de la propia Audiencia Provincial de Valencia, que Dña. Purificación Martorell pudo comentar detalladamente, destacando las dudas que el art. 280 y ss de LNM generan, al ser la doctrina existente muy escasa y sólo aplicable analógicamente (cfr. SJM2 Bilbao 24/6/15, SJM1 Zaragoza 23/05/18. Sin embargo, la LNM distingue responsabilidad por pérdida, daño o retraso a lo largo de sus arts. 277, 282 y 283. Si hay daño físico causado por el retraso, se aplicará el límite por bulto o kilo, si sólo retraso, el límite es el múltiplo del flete. También citó la doctrina científica disponible como consta en su presentación también adjunta a este resumen.

La Magistrada destacó que al tratarse de jurisprudencia civil los términos de la justicia rogada limitan la capacidad de análisis de los Tribunales, que no tienen como misión establecer en sus sentencias doctrinas generales, sino resolver casos concretos.

D. Carlos Cerdá (como también puede verse en su presentación adjunta) realizó un extenso análisis de la eventual responsabilidad por retraso de las terminales con base en la LNM, Ley de Puertos y Marina Mercante, así como la eventual aplicación de otras normas según el tipo de contrato y lugar del daño o retraso (LOTT y ROTT). El art.329.2º LNM tiene carácter imperativo y no dispositivo y por consiguiente los pactos en contrario son nulos. El art.333 LNM regula el régimen de responsabilidad de las terminales, salvo caso fortuito o fuerza mayor, en una línea pareja al art.5.1 del Convenio de Naciones Unidas sobre responsabilidad de los operadores de terminales de transporte, siguiendo el criterio de culpa subjetiva (no objetiva) presunta de la terminal. Tras ello pasó a analizar qué es retraso, cómo se determina el día en que las mercancías debieron ser entregadas en ausencia de pacto (SAP Valencia 219/2018), qué daños son indemnizables bajo el sistema híbrido del art.334 LNM y el juego de los límites legalmente establecidos. Además, el régimen se aplica a los consignatarios si realizan la manipulación portuaria por aplicación del art.336 LNM.

Las intervenciones dieron lugar a un animado debate con los asistentes sobre los *tests* en cuanto a la razonabilidad del plazo, necesidad de prueba del daño sufrido por el retraso, diferencias entre tráfico regular y tramp en cuanto a condiciones generales, daños en mercancías percederas, previsibilidad del daño e importancia de la buena o mala fe del deudor conforme al Código civil, etc.

Tras una breve pausa para el café, se abrió el segundo módulo sobre **“La responsabilidad del Transitario”**, moderado por Dña. Alicia Montañez y que contó con las intervenciones del Prof. Alberto Emparanza, la Ilma. Sra. Dña. Montserrat Molina, D. Antonio Quirós de Sas y D. Carlos Sanlorenzo.



El Prof. Emparanza comenzó preguntándose qué es hoy un transitario a la luz de la normativa aplicable y los contratos suscritos en el tráfico mercantil internacional o incluso de los servicios incluidos en sus facturas. A su juicio la posición del transitario “marítimo” es más favorable para el actor que la del “terrestre”, ya que la LOTT concede acción sólo contra el transitario, que tiene un derecho de repetición frente al responsable final, mientras que la LNM establece la responsabilidad solidaria con terceros. Además, el plazo de la LNM es de prescripción mientras que en las Reglas de La Haya-Visby es de caducidad. Existen no menores problemas probatorios y jurisdiccionales en la acción de regreso del transitario contra el porteador responsable y una discrepancia de términos entre lo pactado por el transitario con sus clientes y las condiciones generales de las navieras.

D. Antonio Quirós planteó las dificultades de la necesaria casuística en las reclamaciones por daños frente al transitario en la relación cargador-transitario-porteador-destinatario, pudiendo afirmarse que, salvo excepciones, el transitario es responsable pero nunca el causante directo del daño, pero legalmente sí responde de daños, pérdidas y retrasos (art.278.4 LNM).

Por tanto, se requiere un análisis de las circunstancias de cada asunto incluyendo quién realiza el transporte y qué noticia (usualmente escasa) del mismo tiene el transitario; si puede tener conocimiento del daño y de su cuantificación; si se produce o no un desequilibrio en la capacidad de prueba; cuál es el régimen de las protestas requeridas y efectuadas y si le han sido notificadas; si tiene o no

derecho de inspección; qué régimen de responsabilidad se ha pactado en los acuerdos de servicio y si hay cláusulas Paramount o de indemnidad; si puede o no acogerse a la limitación del Convenio de Londres y sus Protocolos a la luz del art. 395.2 LNM y 1148 del Código civil, y la diferencia entre plazos de caducidad y prescripción,

D. Carlos Sanlorenzo analizó la responsabilidad del transitario frente a la naviera, partiendo de la necesidad de analizar los contratos vigentes entre las partes cuando los mismo existen. En la práctica se observa una casuística diversa entre los tráficos de contenedores en línea regular y los tráficos en fletamentos totales o parciales. En el primer caso el cargador es obligado a pagar el flete si se indica en el conocimiento o documento de transporte; pero si no se identifica al cliente cargador no hay vinculación con la naviera por lo que responde el transitario. La responsabilidad alcanzaría también a la no retirada de las mercancías y demoras en puerto de destino. En el segundo caso, el transitario puede indicar el cliente en el conocimiento pero si es fletador responde como tal por lo que no se libera aunque no figure en el conocimiento o documento de transporte. La opción recomendable es incluir pactos contractuales sobre el alcance del servicio o figurar en los contratos de transporte como "agente", nunca emitiendo "master B/Ls". Sin embargo, el mercado no admite las prácticas que legalmente serían más recomendables, incluyendo facturas detallando los servicios. Por tanto, son recomendables coberturas de seguro profesionales.

En relación con la patología de la falta de entrega en destino es conveniente actuar con diligencia para despachar o reexpedir las mercancías, sin caer en lo que denominó "depresión jurídica del transitario" citando la SAP Valencia 05/10/2016.

Para finalizar le módulo la Magistrada Dña. Montserrat Molina comentó los problemas sobre la falta de jurisdicción, citando las sentencias de la AP Pontevedra de 16/10/17 y 19/01/16 que se remiten a la doctrina del TJUE, el Auto de la Secc. 28ª de la AP Madrid nº 34/2015, que aplica el art.23 del Reglamento UE 44/2001, o la SJM3 Madrid 01/09/15 con referencia al art.25 del Reglamento 2015/2012. El transitario puede oponerse a la jurisdicción si el actor se subroga (por ejemplo, aseguradores) en la posición del cargador. La reciente SAP Valencia 16/01/19 estimó el recurso de apelación por falta de legitimación activa de la actora en una venta EXW, ya que se ejercitan derechos derivados de un contrato de transporte, no del contrato de compraventa, que era ajeno para la demandante. No obstante, las SS AP Barcelona 15/04/15 y Valencia 13/11/08 establecieron la responsabilidad del organizador del transporte en cuanto a los daños a las mercancías.

A su juicio, el plazo en las Reglas de La Haya-Visby es de un año y de caducidad como establece la jurisprudencia dominante (TS 29/06/16) mientras que coincide en que bajo el art.286 LNM estamos ante prescripción. La AP Pontevedra en su S 370/18 examina el acuerdo de servicio y declara la responsabilidad del transitario.

Al finalizar el módulo se abrió un animado debate con preguntas sobre el grado de conocimiento del transitario sobre los contratos internacionales principales, el plazo de 3 meses del art. 3.6 RH-V y el control de los "master agreements" por los transitarios.

Tras el cierre del segundo módulo, D. José María Alcántara, expresidente y Asociado de Honor de la AEDM, y árbitro marítimo y los Profs. Salinas y Alba presentaron la **nueva Comisión de Arbitraje creada en el seno de la AEDM**, como un taller de pensamiento sujeto a la Junta Directiva que tratará de reflexionar sobre la posibilidad de arbitrar controversias marítimas en España, particularmente tras el "Brexit", a fin de que todos los asociados participantes puedan aportar sus ideas y reflexiones sobre qué se debe mejorar para que el arbitraje marítimo en España, no obstante la pujanza de Londres, Singapur y otras plazas, sea visto como un sistema fiable de resolución de disputas.



La clausura oficial del acto corrió a cargo de la Excm. Sra. Dña. Pilar de la Oliva, Presidenta del Tribunal Superior de Justicia de la Comunidad Valenciana, a quien nuestro Presidente, D. Eduardo Albors, entregó igualmente una metopa de honor de la Asociación.

El Presidente dio las gracias a las Autoridades, moderadores, ponentes, asistentes y, especialmente, a los patrocinadores, y subrayó la nutrida asistencia, calidad de las ponencias y marco en el que se celebró la Jornada que abrió los actos del 70º Aniversario de la Asociación.



Clausurado el acto, los asistentes departieron en un vino de honor ofrecido por la AEDM.

