

*Opinión:*

*«Otro gallo cantaría»*

*Por razones que no son del caso, sucede que entre la naviera extranjera y el cargador o destinatario español, puede llegar el desencuentro. La mayoría de las veces el asunto se resuelve con buena voluntad entre las partes. Pero ¿qué sucede cuando las razones de uno no son compartidas por el otro y el desencuentro debe desembocar en un enfrentamiento judicial?*

*Cargador y destinatario están vinculados a la naviera en virtud de un contrato de transporte marítimo reflejado en el Conocimiento de Embarque que contiene numerosas, diminutas, y tenues cláusulas. Una de estas cláusulas es aquella que fija la sede de discusión en Tribunales y bajo leyes extranjeras. Nos referimos a las cláusulas de Jurisdicción y Ley aplicable.*

*La pretensión de las navieras es obvia: quien quiera reclamarles por vía judicial debe someterse a unos tribunales lejanos y a unas leyes desconocidas. Ante ese panorama el «acuerdo» con las navieras se convierte en obligado.*

*A pesar de aquella remisión, los Tribunales españoles han venido recibiendo de cargadores y destinatarios reclamaciones contra navieras, a las que éstas se han opuesto negando la jurisdicción y la aplicación de los Tribunales y leyes españoles por cuanto en los B.L.'s se fijan otras leyes y otros Tribunales. Los Tribunales españoles están divididos: unos, más preocupados por la justicia material, han intentado conservar su competencia con argumentos más imaginativos que sólidos; otros, desbordados, han debido renunciar a esa competencia, con la consiguiente condena en costas contra quien tuvo la osadía de rechazar aquellas cláusulas. El resultado es la inseguridad jurídica y, en la práctica, la impunidad de las navieras ante reclamaciones de poco tonelaje que no aconsejan ni el gasto ni el riesgo de acudir a un Tribunal doméstico y aún menos a un Tribunal y leyes desconocidos.*

*Esta situación de práctica indefensión ha sido paliada por la nueva Ley de navegación marítima. En efecto, el legislador -por una vez- ha sido sensible a las necesidades de cargadores y destinatarios nacionales y ha introducido unas normas (Arts. 468 y 479) por las que vacía la eficacia de las cláusulas de jurisdicción y competencia atribuidas a tribunales extranjeros, aunque estén preinsertas en los conocimientos de embarque. Para que estas cláusulas sean válidas, deben haberse negociado individual y separadamente.*

*En otras palabras: si las cláusulas de jurisdicción no han sido «negociadas individual y separadamente», esas cláusulas son «nulas y se tendrán por no puestas».*

*Frente a esa confusión, algunas navieras -y consignatarios- han reaccionado de forma brillante: están sometiéndose a la firma a sus clientes cargadores habituales una «Carta de compromiso» (el título del documento varía) en la que se pide la ratificación, entre otras, de las cláusulas de jurisdicción y Ley aplicable contenidas en sus B.L.'s. El propósito de este documento no es otro que ante una contienda judicial, poder presentarlo como condiciones «negociadas individual y separadamente» y por lo tanto seguir así conservando la jurisdicción e tribunales extranjeros que la Ley española había negado.*

*Es evidente que de forma individual, cada cargador no tiene el poder de negarse a la firma de estas cartas. Pero nos preguntamos cuál sería la reacción de las navieras si la comunidad entera (Asociaciones profesionales, Consejo de Cargadores, Cámara, aseguradores, etc) rechazarán en bloque esta práctica.*

*¿No cantaría otro gallo?*

*Club del Transitario Marítimo*