

El Canal > Firmas invitadas > "Firmamos para evitarnos problemas"



"Firmamos para evitarnos problemas"

10 junio, 2020



Josep Bertran
Abogado

En una anterior comunicación en este mismo medio sacaba yo a relucir las pocas posibilidades que un perjudicado tiene de acudir a los tribunales españoles en demanda de una indemnización por [responsabilidad en los transportes contra una naviera](#); de hecho, solo si se es destinatario se tiene acceso a nuestros tribunales; pero no si se es cargador.

Pero si esa limitación es restrictiva para los "merchants", a las navieras todavía les parece una puerta demasiado ancha por la que pueden circular las reclamaciones de los destinatarios y procuran, por todos los medios, cerrarla para que esas reclamaciones no sean posibles ante los tribunales españoles y deban hacerse, obligatoriamente, ante los tribunales de los países elegidos por ellas en los correspondientes B/L's. La consecuencia es la renuncia a la reclamación ante las dificultades y costes atisbados.

¿Cómo obtienen las navieras la renuncia de los destinatarios?, pues sometiendo a su firma documentos complementarios que significan la aceptación de las cláusulas de jurisdicción incluidas en los B/L's.

Como ejemplo, tengo ante mí un documento que la naviera en cuestión titula "General letter of understanding for regular users of sea way bills", por el que "se invita" a firmar a quien pretenda ser parte (merchant) en un contrato de transporte marítimo en esa clase de transporte. Por supuesto, el firmante -presunto cargador o destinatario- se somete a la jurisdicción de los tribunales extranjeros designados por la naviera, renunciando pues a su derecho de acudir a los tribunales españoles. Por supuesto el interesado puede negarse a firmar el documento; pero ¿la negativa sale gratis? ¿No se corre el riesgo de que entonces la naviera niegue a este díscolo la posibilidad de trabajar con ella, en un claro ejemplo de abuso de posición dominante?. De hecho las navieras ya tienen un acrónimo para esta clase de clientes: NMB: "no more busines". La reacción del interesado es "mejor firmamos y nos evitamos problemas".

He citado un ejemplo: por supuesto hay otros -muchos otros-, de distintas navieras que, como en el caso anterior, en base a su posición dominante en el mercado del transporte marítimo, invitan o exigen la firma de determinados documentos complementarios a las otras partes del contrato de transporte marítimo, cuyo objetivo es la renuncia a derechos "naturales" contenidos en la Ley. ¿Cómo evitar el abuso?; la contraparte de la naviera, que es un pequeño importador o exportador, o un transitario, o una agencia de transportes, no puede arriesgarse a ser considerada NMB por la naviera y por lo tanto, inevitablemente y por su propio interés, cederá ante la "invitación" de la naviera; no es esa contraparte quien tiene la oportunidad de oponerse a esas conductas irregulares de las navieras. Son los organismos de representación colectiva quienes deberían tomar cartas ante esta situación de abuso y exigir a las navieras comportamientos acordes con la libertad de contratación y la igualdad de trato; y en el peor de los casos -o en el mejor- acudir a los tribunales o a los órganos de defensa de la competencia.

ETIQUETAS [Navieras](#) [Tribunales](#)

 Me gusta 1

