



LUNES 11
JULIO 2022

PUNTO DE VISTA

JOSEP BERTRAN FORNÓS
ABOGADO
SECRETARIO DEL CLUB DEL TRANSITARIO MARÍTIMO

No me lo creo

En los transportes marítimos internacionales, desarrollados por las grandes -y no tan grandes- navieras, uno no para de escuchar historias de comportamientos sorprendentes. Tan sorprendentes que uno no se las cree.

Me cuentan que una naviera transportista de determinado contenedor, en el que según el B/L el lugar de entrega se había fijado fuera del puerto de descarga, el destinatario interesó la entrega del contenedor dentro del puerto para transportar el container, con sus propios medios, a sus dependencias.

Es decir, el destinatario estaba de acuerdo en recibir el container -y las mercancías- dentro del puerto y pechar con el transporte interior desde allí hasta sus dependencias. En verdad, ahorra a la naviera una parte de su compromiso contractual asumido en el B/L y, evidentemente, una parte del coste y del riesgo: transportar el container hasta el domicilio del destinatario.

A pesar de esta oferta, tan ventajosa y liberatoria para la naviera el solicitante se encontró con que la naviera le exigía el pago de un canon de llamado "carga por la cesión del transporte". Es decir una especie de peaje que la naviera instrumenta de la siguiente forma:

-Vale; tu, destinatario, me liberas de la obligación de transporte y en contrapartida, no sólo no te doy las gracias, sino que debes pagarme un plus por ese favor que tú me haces a mí".

Increíble.

Ante esa exigencia de la naviera, el destinatario renunció a hacer el transporte por su cuenta y optó porque el servicio lo hiciera directamente la naviera. Pero, ¡oh sorpresa! la naviera no tenía camiones disponibles hasta dentro de 14 días! Malhumorado, el destinatario aceptó el incomprensible retraso.

La sorpresa no terminó ahí: el día antes de la carga y entrega, la naviera liquidó ocupaciones y demoras por los 14 días de "retraso" alegando que el importador había sido advertido del retraso; y -soez exigencia- la naviera retenía el contenedor -sumando demoras- ¡hasta que aquella liquidación no fuera pagada!

Increíble.

El importador a regañadientes, pagó la factura de ocupaciones y demoras porque lo que deseaba era la recepción del container -que ya llevaba 15 días de retraso- y esa cantidad era realmente pequeña; pero eso

no le evitó la rabietta de verse arrollado por una compañía monstruo en situación de privilegio que podía retener el container si no pagaba lo que, obviamente, no debía.

¿Qué hizo el importador? No interpuso demanda ante la Junta Arbitral de Transportes; no acudió al juzgado para ver compensado su enfado; no acudió a la vía penal para denunciar una extorsión; tampoco denunció a la naviera ante estamentos administrativos que tienen por objeto la lucha por la transparencia y libertad de mercado; tampoco se quejó ante la Autoridad Portuaria; "¿Para qué?"- decía: "voy a gastarme dinero, energías y sabe Dios cuál puede ser la reacción de la Naviera"- a un amigo suyo, protestón, la naviera le calificó de NMB y le costó Dios y ayuda volver a operar con aquella naviera.

Me costó creerme el relato; lo contrasté con otros importadores y transitarios y me confirmaron que, efectivamente, ese es el comportamiento de algunas navieras.

Aun así, me parece tan grave, que yo todavía no me lo creo. Pero ¿y si fuera verdad?

Me costó creerme el relato; lo contrasté con otros importadores y transitarios y me confirmaron que, efectivamente, ese es el comportamiento de algunas navieras