

MARTES 4
OCTUBRE 2022



PUNTO DE VISTA

CLUB DEL TRANSITARIO MARÍTIMO
JOSE BERTRÁN FORNÓS
SECRETARIO

Aviso al destinatario de la llegada: ¿obligación o cortesía de la naviera?

En nuestra calidad de clientes de las navieras, sea como receptores, cargadores o transitarios, hoy comentaremos comportamientos de aquellas que a nosotros nos parecen abusivos, injustos y de dudosa legalidad.

La diferencia de poder entre las navieras y los cargadores/destinatarios/transitarios se evidencia en las cláusulas contenidas en los B/Ls que aquellas imponen: son contratos de adhesión cuyo clausurado deben obligatoriamente y sin reservas aceptar incondicionalmente los "merchants", aunque estén disconformes con algunas de sus cláusulas y las tilden de abusivas, injustas, ilegales e incluso ridículas. Las navieras que las incorporan saben que algunas de aquellas cláusulas no resistirían el análisis de su legalidad, pero las mantienen con dos objetivos: como elemento disuasorio frente a discolos y como argumento en el que fundamentar sus descabelladas exigencias.

Efectivamente, la naviera dispone de una arma de defensa pétrea, ante quien pretenda la discusión de la legalidad de algunas de aquellas cláusulas -las abusivas, injustas y de legalidad dudosa- o de su aplicación: la declaración de "NMB": riesgo demasiado grave para los clientes habituales que disuade a cualquiera que quiera enfrentarse a la naviera en reclamación de determinado derecho negado por aquellas cláusulas. Además, el coste de la reclamación puede ser importante para el reclamante, sobre todo si debe interponer su demanda en un país extranjero por exigencia de las cláusulas de Foro y Ley aplicable. En fin, que es mucho mejor aceptar la injusta exigencia de la naviera o llegar a un pacto que, aunque doloroso, no tenga consecuencias y costes adicionales. Así se evidencia el poder de las navieras.

El segundo motivo para que las navieras conserven en sus B/Ls estas cláusulas es poder apoyar sus exigencias en algo que se parezca a un acuer-

do bilateral: "Vd. ha libremente contratado con nosotros y se ha sometido a las condiciones que evidencian nuestro B/L". Así, ante una manifestación de disconformidad, la naviera no tiene más que recordar al disconforme el contenido de la cláusula que éste encontrará abusiva, injusta o de legalidad dudosa pero que será válida mientras un Tribunal no la haya anulado. El disconforme tiene pocas alternativas: o interpone un pleito contra la naviera para lograr la nulidad de la cláusula en cuestión -impensable por improductivo-, o aquietarse a la bondadosa generosidad de la naviera para reducir las consecuencias pecuniarias de la exigencia -que es lo que se hace-, o se aceptan puramente las consecuencias y, al propio tiempo, la causa que se tildaba de injusta.

Para muestra un botón. En un determinado transporte, la naviera no advierte al destinatario de la llegada de las mercancías

al puerto de destino, a pesar de estar plenamente identificado en el correspondiente B/L. Un mes después, el destinatario contacta con la naviera transportista, se identifica y exige la entrega de las mercancías que aquella niega si antes no se le pagan las demoras y ocupaciones que la mercancía ha generado.

¿Tiene la naviera obligación de comunicar al destinatario la llegada de las mercancías al puerto? La respuesta de la naviera fue:

"Tome nota que el Arrival Notice es una cortesía del armador no una obligación" (textual).

El fundamento de esta contestación está en el contenido del B/L cuya cláusula nº 20 dice: "El Transportista no estará obligado a dar al destinatario ninguna notificación de la llegada de las mercancías" (dice más, pero ya lo comentaremos en otro artículo. ¿Sería esta cláusula abusiva, ilegítima o ilegal? Vamos a bordar estas cuestiones en próximos artículos.

El disconforme tiene pocas alternativas