



## PUNTO DE VISTA

JOSEP BERTRAN

SOCIO. CLUB DEL TRANSITARIO MARÍTIMO

## Condiciones Generales de Contratación, ¿para qué?

El transitario Pepito Forwarding recibió de su corresponsal en China el encargo de recibir en puerto español y hacer seguir al destinatario final una serie de mercancías, a flete debido (freight collect). Para instrumentar el encargo, el transitario chino designó al transitario español como consignee del Master y como Agente de entrega en el House; el transitario español hizo conducir las mercancías desde el puerto de descarga hasta el domicilio del destinatario, como estaba previsto en el House, donde se realizó la entrega.

El transitario español produjo la correspondiente factura por flete marítimo y portes terrestres contra el destinatario, que este pagó religiosamente, no sin antes hacer reservas sobre el estado de las mercancías que al abrir los bultos se presentaron mojadas por agua de mar, hecho que concluyó el oportuno peritaje. El destinatario reclamó al transitario español el importe de los daños.

Es evidente que el transitario español fue materialmente ajeno al incidente y, por lo tanto, a su entender, no es responsable en absoluto de los daños producidos en la mercancías, máxime cuando los daños se produjeron por agua de mar. La única vinculación con el contrato de transporte fue haber sido designado como agente de entrega y, efectivamente, entregar la mercancía, haber facturado flete y portes y haber cobrado del destinatario.

La tesis del importador es diametralmente opuesta: él había recogido las mercancías de un transitario español, que le había facturado y pagado el flete y los portes; y a quien hace responsable del siniestro porque es la única persona con quien tiene relación contractual en el contrato de transporte. Y, además, invoca el principio de que el transitario contrata siempre en nombre propio y es responsable no solo de lo que hace, sino de lo que han hecho los demás transportistas.

Así planteada la controversia, vamos a esperar (y mucho) qué nos dicen los tribunales para leer sus conclusiones y veredicto. Pero el objeto de esta nota no es resolver y escoger entre una y otra tesis. El objeto es otro.

El objeto es, en primer lugar, evidenciar la falta de concreción de nuestras leyes al definir la figura del transitario que al final no se sabe muy bien si es sólo un organizador de transportes y como tal, cuál es su responsabilidad; o es un transportista contractual del transporte que organiza, pero no del que no organiza, aunque lo cobre por cuenta de un tercero; y en este caso, cuál es (o no es) su responsabilidad.

Y en segundo lugar, la necesidad de que las empresas transitorias clarifi-

quen su sistema contractual frente a los clientes y a quienes no lo son. Esa necesaria clarificación se ha resuelto en los países de nuestro entorno con el estudio, la publicación y ofrecimiento al mer-

---

### Falta concreción en nuestras leyes al definir la figura del transitario

---

cado por parte de las asociaciones profesionales de representación empresarial, de unas Condiciones Generales de Contratación -“Terms and conditions”, “Standard Trade Conditions” en terminología inglesa-, respetuosas con las normas de defensa de la competencia, definitorias de los distintos contratos que el transitario celebra, complementarias de las normas de obligado cumplimiento y, especialmente, clarificadoras de las responsabilidades que comporta la actividad. En nuestro país, las organizaciones de representación empresarial de transitorios retiraron en su día las que habían publicado, sin que hasta ahora se haya sabido ni la causa ni el estudio de otras nuevas, si aquellas no eran convenientes.

Instamos a esas organizaciones empresariales que, por otra parte, hacen un trabajo encomiable -y poco reconocido- a abordar este asunto en el convencimiento de que todos ganaremos transparencia y tranquilidad.