

*INTERVINIENTES EN LA CADENA
LOGÍSTICA DEL TRANSPORTE
INTERNACIONAL: RELACIONES
JURÍDICAS Y CONSECUENCIAS*



G
GARRIGUES

Ian Nicholas

13 de mayo de 2009

La cadena logística: peculiaridades



- Caracterizada por el número de entidades que intervienen y de distintas actividades que se desarrollan desde que se expide una mercancía hasta que se recibe
 - Actividades materiales
 - Servicios conexos
- Estrecha interdependencia entre los eslabones
- Carácter internacional de las relaciones: incertidumbre

Consecuencias en las situaciones de crisis



- Posible incumplimiento de las obligaciones asumidas por un eslabón en la cadena
- Riesgo de “contagio” del incumplimiento a través de la cadena
- Dificultad de exigir cumplimiento (relaciones internacionales)



Situaciones de especial exposición



- Transportistas: asumen que la contraprestación por la actividad que desarrollan sea realizada por un tercero con el que no han contratado
- Intermediarios del transporte (transitarios): actúan como intermediarios en la contratación y asumen como propias obligaciones cuyo cumplimiento depende de terceros
- Agentes consignatarios: asumen obligaciones solidarias respecto de sus principales – STS 26 de noviembre de 2007



- Contrato de transporte
 - Intervienen tres partes: cargador – transportista – receptor
 - Se concierta entre dos partes (generalmente cargador – transportista) estableciendo derechos a favor de un tercero (receptor)
 - El tercero no queda obligado hasta que acepta el contrato (a posteriori)
 - Pueden establecerse obligaciones de pago a cargo de quien no ha celebrado el contrato (envíos a “portes debidos” o “freight collect”)

- **Comisión mercantil**
 - Comisionista en nombre propio:
 - No declara quién es el comitente
 - Queda obligado directamente frente a la persona con quien contrata
 - Comisionista en nombre del comitente (ejemplo, agente consignatario):
 - Debe manifestar la identidad del comitente
 - La relación jurídica se establece directamente entre el comitente y la persona con la que ha contratado el comisionista

- **Comisión de transporte**
 - Cuando el comisionista es un intermediario profesionalmente especializado en la contratación de transporte (transitarios)
 - **Garantiza al cargador efectivo la ejecución del transporte (obligación de resultado)**
 - Responde frente al cargador como si fuera porteador y frente al porteador como si fuera cargador

¿Se puede reducir el riesgo?



- Reglas generales:
 - Evitar en lo posible diferimientos en los pagos
 - Análisis comerciales y de solvencia (conocer al cliente o a la contraparte en un contrato)
 - Obtener garantías por parte de entidades solventes



¿Se puede reducir el riesgo?



- Transportista (y transitario en función de transportista):
 - Informarse sobre el cargador y destinatario
 - Si hay un intermediario y hay dudas sobre su solvencia, que se identifique al cargador/receptor efectivo y que éste garantice el cumplimiento de obligaciones, permitiendo una **acción directa**
 - Obtener confirmación previa por escrito del destinatario de que cumplirá sus obligaciones (evitar abandono y asegurar el pago)
 - Establecer garantía de pago por el cargador en caso de impago por el destinatario
 - Cuidadoso archivo de correspondencia en el “booking”
 - Claridad en las cláusulas: “pagadero por cargador” en lugar de “portes pagados”

¿Se puede reducir el riesgo?



- Comisionista de transporte (actuando como cargador):
 - En caso de dudas sobre solvencia del cliente, plantear la contratación del transporte “en nombre y por cuenta” del cargador
 - ¿Es posible? Finalidad: proteger al usuario (cargador)
 - Posibilidad prevista en el R.O.T.T. (con carácter excepcional, si el transitario se limita a poner las mercancías a disposición del porteador designado por el cargador)
 - No basta identificar al cargador efectivo en la carta de porte / conocimiento de embarque
 - Manifestar al porteador que se contrata “en nombre y por cuenta” del cargador
 - Solicitar factura de transporte a nombre del comitente-cargador

¿Se puede reducir el riesgo?



- Comisionista de transporte (actuando como porteador):
 - ¿Contratación “en nombre y por cuenta” del cargador? – dudosa viabilidad, aunque no imposible.
 - Ofrecer al cargador las distintas opciones para que éste elija
 - Facilitar condiciones de transporte completas
 - Liquidar la cuenta desglosando portes y gastos como suplidos y detallando la comisión
 - No será viable en caso de obligaciones adicionales a la pura contratación del transporte
 - Atención al régimen sancionador de la L.O.T.T. (Art. 140.18)
 - Interesarse por el seguro de responsabilidad civil del porteador
 - Suscribir seguro de responsabilidad civil propio que incluya las obligaciones derivadas del transporte

¿Se puede reducir el riesgo?



- Agente consignatario:
 - Estar alerta sobre protestas contra el armador
 - En caso de daños significativos, intentar obtener garantías
 - Suscribir seguro de responsabilidad civil propio que incluya las eventuales obligaciones solidarias respecto del porteador marítimo



*ESPECIALIDADES DE DERECHO
MARÍTIMO Y TRANSPORTES:
EL PRIVILEGIO DEL PORTEADOR*



G
GARRIGUES

Ian Nicholas

13 de mayo de 2009

El privilegio del porteador



- Conjunto de derechos sobre la mercancía para hacer efectivos los créditos derivados del transporte
- Razón de ser: reducir la exposición a impago
- Contenido: sujeción de las mercancías al pago y preferencia de cobro
- Supuestos:
 - Destinatario no pague flete, portes y demás gastos incurridos con motivo del transporte
 - Destinatario no fuese hallado o se negare a recibir el cargamento.
 - Exista temor sobre el pago antes de la entrega (sólo transporte marítimo)

El privilegio del porteador



- ¿Derecho de retención? Necesario el auxilio de la autoridad judicial o administrativa
- ¿Validez como cláusula pactada (“possessory lien”)?
- Beneficiarios: el porteador efectivo, la agencia de transporte, el transitario y el almacenista-distribuidor
- Créditos cubiertos: portes/fletes y gastos resarcibles (a cargo del remitente o destinatario); quedan fuera indemnizaciones por incumplimiento.
- Tienes dos vertientes:
 - Reipersecutoriedad limitada (sujetar los bienes para cobrar del resultado de la venta, incluso cuando ya se ha entregado, **salvo el derecho del tercero de buena fe** y a título oneroso)
 - Preferencia frente a otros acreedores

El privilegio del porteador



- Transporte marítimo:
 - plazo de caducidad de **20 días**
 - Transcurridos **20 días**, cabe el depósito, **pero sin preferencia de cobro**
- Transporte terrestre:
 - Ejercicio en el plazo de **ocho días** desde el momento de la entrega de las mercancías o de haberse intentado.

- Ejercicio del privilegio:
 - Marítimo: ante Juzgados de lo Mercantil
 - Terrestre: dos vías, la jurisdiccional o la vía administrativa de las Juntas Arbitrales de Transporte
- Procedimiento: depósito provisional, peritación y subasta pública de las mercancías en cantidad suficiente para el pago de los portes y gastos.
- Junta Arbitral de Transporte: Posibilidad de venta directa o a través de entidad especializada
- ¿Posible utilización en caso de transporte multimodal si hay una fase terrestre y se realiza bajo único contrato? Art. 6.2 R.O.T.T.

- Transporte terrestre: Art. 376 (derogado por Ley Concursal) *“la preferencia [] no se interrumpirá por la quiebra del consignatario”*
- Transporte marítimo: Art. 667 CCom: tendrá preferencia *“aunque haya otros acreedores y ocurra el caso de quiebra”*.
- Art. 89.2 de Ley Concursal: *“no se admitirá en el concurso ningún privilegio o preferencia que no esté reconocido en esta Ley”*
- Todavía cabe hacer uso del privilegio en **ejecuciones singulares** o intentarlo **antes de la declaración de concurso**

- Tras la declaración de concurso:
 - queda cerrado el acceso al sistema de la Junta Arbitral de Transporte
 - quedan paralizadas las actuaciones **ejecutivas o de apremio** de las Juntas
 - pero mantienen su valor los laudos arbitrales dictados por las Juntas, antes o después de la declaración del concurso y pueden continuar los procedimientos ya iniciados (la administración concursal podría intervenir en lugar del concursado)

En atención a la posible dilación en los pagos:

- Ley 3/2004, de 29 de diciembre, por la que se establecen medidas de lucha contra la morosidad en las operaciones comerciales (9,5%)
- Plazo de prescripción cobro de fletes y portes: Art. 951 CCom – **6 meses** (posibilidad de interrupción)

MUCHAS GRACIAS POR SU ATENCIÓN

Ian Nicholas

ian.nicholas@garrigues.com

Plaza del Ayuntamiento, 29 - 46002 Valencia

Teléfono: +34 96 353 66 11

Fax: +34 96 394 47 34