

Transporte Marítimo

NOTAS PREVIAS Y RELACIONES JURÍDICAS INMEDIATAS

Dentro del supuesto que no ocupa, debemos subrayar las siguientes relaciones y/o posiciones, indicando a modo de recordatorio los principales aspectos jurídicos que se ponen en juego, de tal manera que podamos tener una visión sinóptica de los conceptos fundamentales para facilitar la resolución del caso.

a) Relación de compraventa entre Wood Corp. Y Mariano S.A., en condiciones FOB

En los términos dispuestos por vendedor y comprador, la relaciones derivadas de su negocio jurídico, en tanto afecto a responsabilidades, comenzará y se inclinará decididamente a favor del comprador, quedando el vendedor libre de toda responsabilidad una vez que pasa la borda del buque. Desde ahí, si se estiba mal, se conserva inadecuadamente, se deteriora o sufre cualquier daño, la responsabilidad se imputará a su causante, en los términos que comentamos inmediatamente.

b) Contrato del buque ARIANA (bandera noruega), a través de Póliza de Fletamento por viaje, por parte de Mariano S.A.

El naviero fletante asume una obligación de custodia de las mercancías desde el momento que las toma a su cargo hasta que las entrega en destino.

C.de c. Art. 618. Sitúa la responsabilidad ante el Capitán, si bien se atribuye al naviero. "El capitán será civilmente responsable para con el naviero y éste para los terceros que hubieren contratado con él".

Por su puesto, siempre queda abierta la prueba sobre la causa que produjo el daño, de tal manera que si el naviero acredita que estamos ante un caso fortuito se le eximirá de responsabilidad. Ahora en este punto, el conflicto entre la responsabilidad objetiva y la subjetiva no puede pasarse por alto, sobre todo desde el campo del comportamiento del Capitán.

Desde aquí, encontramos que la responsabilidad del Capitán puede derivar del mal uso de sus facultades comerciales, por la defectuosa ejecución de los contratos de explotación (responsabilidad por riesgo = objetiva/cuasiobjetiva), como por ilícitos extracontractuales, vinculando, según el caso, al naviero.

C. de c. Art. 809.9ª establece la responsabilidad del Capitán frente a los propietarios de la carga, a fin de que sean indemnizados en los casos de faltas, descuidos o baraterías de aquél o de la tripulación.

En relación con los ilícitos extracontractuales, salvando el abordaje, el principio general es acudir al régimen general común de

responsabilidad, toda vez que el C. de c. no lo contempla de manera expresa (1902 C.c.), partiendo de una concepción de responsabilidad por riesgo.

Por último, en cuanto a la prescripción, según el art. 952.2 del C. de c. el plazo será de un año, contado desde el momento de la entrega o desde que debió de entregarse en el puerto de destino. Plazo que será de caducidad si fuera aplicable la Ley de Transporte Marítimo de Mercancías en Régimen de Conocimiento de Embarque (LTM).

c) Fletamento por tiempo del buque ARIANA a ARTA LINE por su propietario SKADA SHIPPING L TD.

Como sabemos, en este caso, el fletante se compromete a realizar los viajes que su contraparte le vaya ordenando, transportando las mercancías que indique. Esto supone, en consecuencia, que el buque esté disponible (estado de navegabilidad), tanto desde su 'ser' (condición del buque específico como buque) como lo exigido/concertado en la póliza. (C.de c. art. 688)

Como que se de cumplimiento a la obligación de mantener el buque en buen estado, entendiéndose aquí el buque en toda su extensión (véase el estado de las cinchas, por ejemplo).

Desde esta consideración, la responsabilidad que entra en juego dispone, prima facie, que será imputada al fletante por los daños y pérdidas que sufran las mercancías durante su desplazamiento. Este principio viene a ser recogido por la generalidad de las pólizas (NYPE, SHELLTIEM 4, GENTIME 1999), amén de lo dispuesto en las REGLAS DE LA HAYA-VISBY. Caso distinto es el de la póliza Baltimé, que regula extensamente las causas de exoneración.

Por otro lado, cuanto del conocimiento de embarque se desprende que estamos ante un tercero, el régimen de responsabilidad puede variar. En este caso es aplicable lo dispuesto en el art. 2 de LTM (y concordantes de las REGLAS DE LA HAYA-VISBY). Nuestra jurisprudencia viene a señalar que el fletante por tiempo responde ante los terceros tenedores de los conocimientos, sin poder oponer excepciones derivadas de la póliza existente entre él y el fletador. Así, será responsable de los daños por mala estiba de las mercancías en virtud del art. 612.5ª del C. de c., sin poder alegar que la estiba era una tarea asumida por los fletadores (STS 24.4.1995).

En cuanto a la responsabilidad ante terceros por parte del fletador o fletante, desde la consideración del porteador habrá que determinar quien disfruta de esas funciones, esto es, quien asumió el compromiso contractual del transporte (ya que desde la LTM puede serlo el naviero, armador o fletador). Si queda evidente y es conocido por ese tercero, ese será el responsable, sin perjuicio de que pudieran derivarse acciones extracontractuales, así como exigencias de responsabilidades solidarias. En