

**Circular**

JUR -F-11/09  
27.11.09

**NOTA DE LA ASESORIA JURIDICA**

El objeto de la presente Nota de la Asesoría Jurídica es comentar una **SENTENCIA** dictada por uno de los Juzgados de Primera Instancia de Barcelona, siendo el caso enjuiciado uno más de los innumerables y distintos supuestos ante los que se puede encontrar una empresa transitaria en el desarrollo de su actividad.

El encargo recibido por el transitario consistía en la organización de todo el servicio de transporte internacional de unas mercancías, desde el momento de su embarque en Hong Kong, hasta su entrega en las dependencias de la empresa demandante, ubicadas en una población del cinturón barcelonés. Es decir: la organización del transporte oceánico de unas mercancías (aparatos reproductores de imagen y sonido) desde Hong Kong a Barcelona, transportadas en el interior de un contenedor de grupaje; las operaciones portuarias de descarga, el despacho aduanero y la entrega en el domicilio de la demandante, mediante el correspondiente transporte terrestre doméstico o nacional.

Después de la llegada del buque al puerto de Barcelona, cuando el contenedor fue desembarcado y posicionado para su desconsolidación, se advirtió que todas las partidas de mercancías que viajaban en el mismo presentaban, en mayor o menor medida, afectaciones tales como roturas o abolladuras. Y la expedición que en concreto nos interesa llegó también con problemas de embalaje, abolladuras y cajas abiertas, lo que hizo presumir faltas en las mercancías, quedando todo ello convenientemente reflejado en el manifiesto de descarga. Es decir, algo sucedió con ese contenedor antes de su apertura en destino. Es un dato a recordar.

Siguiendo con el relato de los hechos, la compradora demandante --y por cuestiones que no vienen al caso pero atribuibles sólo a ella-- una vez llegadas las mercancías a Barcelona solicitó al transitario demandado que todavía no le fueran entregadas, por lo que éste, siguiendo sus instrucciones, las depositó en un almacén. Pasados más de tres meses desde el despacho de las mercancías, el expresado transitario recibió la orden de que ya podían ser transportadas a su destino final --los almacenes de la actora en la provincia de Barcelona-- donde, a su llegada, los empleados de la compañía actora se percataron de que los bultos habían sido manipulados, encontrándose algunos de ellos chafados y otros sin precinto, lo que lógicamente se hizo constar en el albarán de entrega.

Esos daños padecidos en la mercancía, que se valoraron unilateralmente por la demandante en cerca de 25.000 €, fueron el origen de la reclamación judicial interpuesta contra el transitario.

**Hasta aquí, la explicación de tal y como ocurrieron los hechos. Veamos ahora cómo se desarrollaron las cosas en vía judicial.**

Las mercancías llegaron a Barcelona, vía marítima, en febrero de 2007. La entrega definitiva se efectuó el 24 de mayo de 2007, y la demanda judicial se interpuso el 28 de octubre de 2008. En el clausulado del conocimiento de embarque que amparaba el transporte figuraba un plazo convencional de caducidad de 9 meses; por tanto, es absolutamente evidente que el derecho que se pretendió ejercer estaba más que caducado, como también lo estaba a tenor de las Reglas de La Haya, que es la normativa aplicable a este tipo de transportes. Dichas *Reglas de La Haya* – integradas en nuestro ordenamiento jurídico interno a través de la Ley de 22 de diciembre de 1949, de Transporte Marítimo de Mercancías en Régimen de Conocimiento de Embarque-- establecen un plazo de caducidad de un año. Aunque es de general conocimiento, no está de más recordar que la figura de la caducidad, comporta por su propia naturaleza (opuesta a la prescripción) la imposibilidad de sujetarse a interrupción alguna.

Obviamente, no hay ninguna duda de que la representación procesal de la actora conocía cual sería el resultado de interponer su demanda en base a los anteriores fundamentos: no podía ser otro que el de la total desestimación de su pretensión. Y para evitarlo, trató intencionadamente de centrar su demanda en un solo momento o instante del complejo proceso de transporte que se ha relatado, con la finalidad de eludir la normativa de transporte legalmente aplicable y sus indudables efectos (negativos para ella) en materia de plazos de reclamación, y también de límites de responsabilidad.

Para ello, la demandante sostuvo que los daños tuvieron lugar una vez la mercancía fue desembarcada del buque pero antes de que se efectuara el traslado final hasta sus instalaciones, es decir, mientras estaba depositada en unos almacenes, y por ello, basó enteramente su demanda sobre la base de que la controversia había de ser resuelta aplicando necesariamente las reglas del contrato de depósito, planteando por ello su reclamación ante la jurisdicción civil, en lugar de acudir a los juzgados de lo mercantil, que son los competentes para tratar las cuestiones litigiosas derivadas de los contratos de transporte.

De esta manera, el núcleo central de su demanda consistió en sostener que la última fase de la relación contractual con el transitario, una vez realizado por éste el despacho aduanero, constituyó un contrato de depósito, por lo que a partir de aquel momento las obligaciones de las partes habían de regirse conforme a ese contrato, del que derivaría la responsabilidad del transitario demandado por no haber cumplido con la obligación principal de conservar la cosa en el estado en que la hubiera recibido, debiendo responder además de los daños sufridos por las mercancías por su culpa o negligencia; volviendo a insistir expresamente, para finalizar, que no había de aplicarse la normativa del transporte internacional.

Ni que decir tiene que la defensa jurídica del transitario se opuso a tales argumentaciones, y tampoco las admitió el Juez, quien en su sentencia determinó que debía partirse del hecho de que el contrato concertado entre las partes obligaba a la demandada a concertar, como empresa transitaria, el transporte internacional de las mercancías desde Hong Kong hasta Barcelona, y que este contrato determinaba las obligaciones de la empresa transitaria desde que recibía las mercancías y culminaba con la entrega de éstas a su comitente, en este caso la entidad actora.

Por tanto, el contrato debía regirse por las normas que regulan la institución del transporte internacional de mercancías, a saber, el artículo 349 y siguientes del Código de Comercio, la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres y la normativa internacional aplicable al caso, en este supuesto las Reglas de La Haya; no alterando la naturaleza del contrato el hecho de que una vez llegadas las mercancías al puerto de Barcelona, la actora encomendara a la demandada que hiciera el depósito de las mismas, dejando la entrega para más adelante.

Concluyendo el juzgador que desgajar del conjunto del contrato su última fase –la del depósito-- para convertirla en un contrato autónomo del anterior, era contrario a la naturaleza de lo pactado, rechazando de plano que se tratara de un contrato de depósito, al ser todo él un contrato de transporte internacional al que le es de aplicación la normativa referente a dicho contrato.

Manuel M. Vicens Matas  
Secretario General y Asesor Jurídico FETEIA-OLT