

LA RESPONSABILIDAD DEL TRANSITARIO FRENTE AL PORTEADOR CUANDO EL DESTINATARIO NO RETIRA LAS MERCANCÍAS*

THE FREIGHT FORWARDER LIABILITY TO THE NON-WITHDRAWAL OF THE GOODS BY THE CONSIGNEE

BLANCA TORRUBIA CHALMETA

*Profesora Agregada de Derecho mercantil
Universitat Oberta de Catalunya (UOC)*

Recibido: 25.05.2015 / Aceptado: 02.06.2015

Resumen: En el presente trabajo se estudia la responsabilidad del transitario frente al porteador cuando, llegada la carga a destino, el consignatario no la retira y el documento del transporte es el *Sea Waybill*. También se analiza cuándo se entiende producida la entrega de la mercancía y los plazos de caducidad y prescripción de las acciones de reclamación.

Palabras clave: Transitario, abandono, Sea Waybill, responsabilidad, entrega de la carga, prescripción.

Abstract: This paper analyzes the liability of the freight forwarder to the carrier when the goods that arrive to their destination are not collected by the consignee and the transport document is the sea waybill. It also analyzes when it is understood that the delivery of goods, the deadline expiration and the claim's prescription have occurred.

Key words: Freight forwarder, abandonment, Sea Waybill, responsibility, delivery of goods, prescription.

Sumario: I. Introducción. II. La figura del transitario marítimo. 1. Previo: el consignatario puede actuar en calidad de transitario. 2. Unas notas sobre la posición del transitario marítimo. 3. El transitario cargador. III. Caracterización del sea waybill (swb). 1. Utilidad de la carta de porte marítima y no aplicación de las reglas de La Haya-Visby. 2. La carta de porte en la Ley de Navegación Marítima. IV. Falta de recepción de las mercancías por el destinatario y cómputo del plazo de prescripción. V. A modo de conclusión.

I. Introducción

1. El régimen jurídico de la responsabilidad en materia de transporte marítimo de mercancías (fletamento)¹ se construye, al igual que ocurre con el resto de modalidades de transporte (terrestre y aéreo),

* Con mi agradecimiento al profesor Eduardo Valpuesta.

¹ El artículo 203 de la Ley 14/2014, de 24 de julio, de navegación marítima (LNM) define este contrato del siguiente modo: “Por el contrato de transporte marítimo de mercancías, también denominado fletamento, se obliga el porteador, a cambio del pago de un flete, a transportar por mar mercancías y entregarlas al destinatario en el puerto o lugar de destino”. El artículo 204 regula el fletamento por tiempo y por viaje (cuando el transporte se refiera a toda o parte de la cabida del buque) y el artículo 205 prevé que el fletamento también pueda referirse al transporte de mercancías determinadas por su peso, medida o clase. En este caso, las condiciones del contrato pueden figurar en el conocimiento de embarque u otro documento similar. La LNM prevé la posibilidad de contratar el buque para una finalidad distinta a la del transporte de mercancías, pero reserva la denominación

éreo), en torno a la figura del porteador: su responsabilidad por la pérdida, avería o retraso en la entrega de las mercancías. La nueva Ley 14/2014, de 24 de julio, de navegación marítima (en adelante, LNM), regula con carácter imperativo la responsabilidad del porteador por la pérdida, los daños o el retraso en la entrega de la mercancía. No obstante, salvo dolo o culpa grave de éste, la póliza de fletamento puede prever un régimen distinto con efectos internos pero no frente a terceros (art. 277.1). En cualquier caso, el transporte, nacional o internacional, en régimen de conocimiento de embarque y la responsabilidad del porteador se regirán por el Convenio de Bruselas (Reglas de La Haya Visby) y, supletoriamente, por la LNM (art. 277.2). De otra parte, se prevé la futura adecuación de la Ley para cuando entren en vigor de las Reglas de Rotterdam (disposición final primera). Salvo en los casos de dolo o dolo eventual, de declaración del valor expresada en el conocimiento de embarque o de entrega de la mercancía a persona distinta del tenedor legítimo del conocimiento (art. 252.2), el porteador tiene derecho a limitar su responsabilidad por la pérdida o daño en la mercancía de acuerdo con los criterios de las Reglas de La Haya-Visby (art. 282). La responsabilidad por retraso se limita a una cifra equivalente a dos veces y medio el flete que resulte pagadero por la mercancía que se ha demorado sin que en ningún caso (excepto dolo o dolo eventual) pueda exceder del flete total del contrato de fletamento (art. 283). En todo caso, y salvo inspección conjunta realizada por los interesados, se presume entregada la mercancía en la forma descrita en el conocimiento de embarque si a su entrega en destino el destinatario, o el operador de manipulación actuando por cuenta de éste (art. 330.2), no realiza la correspondiente protesta al porteador o al consignatario (art. 322) dentro del día laborable siguiente a la entrega (en caso de daños aparentes, para los que se amplía el plazo previsto en las Reglas de La Haya-Visby), en los tres días laborables siguientes (daños no aparentes) o en los diez días laborables que sigan a la entrega (en caso de retraso) (art. 285). Las acciones nacidas del contrato de fletamento prescriben al año (art. 286); igual plazo se prevé para la acción de repetición del porteador contractual frente al porteador efectivo, a contar desde la fecha en que aquél hubiese abonado la indemnización (art. 278.4)².

2. No obstante, la práctica muestra que, en el ámbito del contrato de transporte y, en concreto, del fletamento, se plantean otros problemas para los que la normativa no ha previsto una solución del todo satisfactoria. Tal es el caso de la falta de retirada de la carga por parte del destinatario que, además, estaba obligado al pago del flete. A ello puede sumarse que el porteador ha utilizado para la ejecución del transporte sus propios contenedores³, y se ha expedido la carta de porte marítima o *Sea Waybill* en lugar del conocimiento de embarque. Ocurre, también, que es habitual que intervenga un transitario marítimo. Este puede hacer las veces de cargador en el contrato de transporte en el que la empresa compradora de la mercancía transportada es la destinataria.

3. En tal caso, aun habiendo llegado la mercancía al puerto de destino sin incidencias, la falta de retirada de la carga por el destinatario en el plazo otorgado para ello en el puerto de destino, puede dar lugar a que aquélla sea declarada en situación de abandono. Ello implicará, además, la retención del contenedor y la consiguiente imposibilidad de utilización del mismo por el porteador.

4. Es cuestión controvertida la de si el Convenio de Bruselas (Reglas de La Haya-Visby), resulta aplicable al contrato de transporte de mercancías en el que se expide una carta de porte marítima en

“contrato de fletamento” para ésta. El art. 210, para el caso de que se contrate la disponibilidad de un buque para fines distintos del transporte de mercancías, remite a las disposiciones reguladoras del fletamento que se refieren a la puesta a disposición y empleo del buque, así como al flete y su extinción anticipada, en tanto en cuanto sean compatibles con la finalidad del contrato celebrado.

² En materia de responsabilidad del porteador, *vid.* F. SÁNCHEZ CALERO, *El Contrato de Transporte Marítimo de Mercancías*, (2ª ed.), Thomson Reuters Aranzadi, Cizur Menor (Navarra), 2010, pp. 385 y ss. y bibliografía allí citada. En relación con la justificación de esta responsabilidad, *vid.* E. VALPUESTA GASTAMINZA – S. BADIOLA COCA, “El fundamento de la responsabilidad del porteador marítimo, y la carga de la prueba (derecho español, vigente y proyectado, e internacional)”, en *Estudios de derecho marítimo*, J.L. GARCÍA Y LASTRES (dir.), Aranzadi, Cizur Menor (Navarra), 2012, pp. 665-682.

³ En relación con el transporte con empleo de contenedores, *vid.* J. PULGAR EZQUERRA, “Especialidades del transporte de mercancías en contenedores”, *Revista de Derecho Mercantil*, nº 247, 2003, pp. 37-43. Un análisis del impacto que ha tenido el contenedor en el sistema jurídico de mercaderías por agua y de los problemas que plantea en relación con la aplicación de las Reglas de la Haya-Visby lo realiza ESTEBAN CHAMI, D. “Responsabilidad del transportador en el transporte en contenedores”, *Revista de derecho del transporte: terrestre, marítimo, aéreo y multimodal*, nº 5, 2010, pp. 185-196.

lugar un conocimiento de embarque. Ello afecta, de manera especial, al régimen de responsabilidad del porteador (y, como veremos, también del cargador).

5. La Ley de navegación marítima, por lo que respecta a su ámbito de aplicación, incorpora la aplicación del Convenio de Bruselas al contrato de transporte de mercancías en régimen de conocimiento de embarque y lo hace de modo que parece excluir esa aplicación a cualquier otra modalidad de fletamento⁴. Así, el artículo 277.2 declara: “*Los contratos de transporte marítimo de mercancías, nacional o internacional, en régimen de conocimiento de embarque y la responsabilidad del porteador, se regirán por el Convenio Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Conocimientos de Embarque, firmado en Bruselas el 25 de agosto de 1924, los protocolos que lo modifican de los que España sea Estado parte y esta ley*”, y el artículo 205 (“Fletamento para el transporte de mercancías determinadas en régimen de conocimiento de embarque”), señala “*El fletamento también puede referirse al transporte de mercancías determinadas por su peso, medida o clase. En este caso, las condiciones del contrato podrán figurar en el conocimiento de embarque u otro documento similar*”.

6. En la situación anteriormente descrita son varias las preguntas que surgen:

- a) ¿Puede el porteador reclamar al transitario, además del flete, los gastos derivados de la falta de retirada por el destinatario del contenedor de la terminal portuaria de destino?
- b) ¿Puede el cargador oponerse a la reclamación si se ha insertado en el contrato de transporte la cláusula *Freight Collect*?
- c) ¿Puede el transitario alegar la prescripción de la acción de reclamación, de acuerdo con lo prevenido en el número 1 del artículo 286 de la Ley de Navegación Marítima? ¿Y la de caducidad prevista en las Reglas de la Haya Visby (art. 3.6)?

7. El objetivo del presente trabajo es, a partir del análisis jurídico de las diferentes instituciones de derecho marítimo imbricadas (la figura del transitario marítimo, la carta de porte marítimo, la obligación de recepción de la carga por el destinatario y la prescripción y caducidad de las acciones de reclamación), dar respuesta a las preguntas formuladas.

II. La figura del transitario marítimo

1. Previo: el consignatario puede actuar en calidad de transitario.

8. Al igual que el resto de empresarios, el naviero (y el armador⁵) necesitan de la colaboración de auxiliares dependientes e independientes, para el desarrollo de su actividad comercial. Dentro de los colaboradores independientes del naviero, se hallan, con régimen jurídico y tareas diferentes, el consignatario y el transitario.

9. La Ley de navegación marítima dedica, dentro del Título V (De los contratos auxiliares de la navegación), el Capítulo II, artículos 319 a 324, a la regulación del contrato de consignación de buques,

⁴ Serán los Tribunales españoles quienes hayan de pronunciarse sobre esta cuestión.

⁵ La Ley de Navegación Marítima (al igual que hacía el artículo 3 de la, por ella derogada, Ley de 22 de diciembre de 1949, de unificación de reglas en los conocimientos de embarque en buques mercantes, LTM) distingue entre naviero y armador. La Ley define al armador como persona que, siendo o no el propietario del buque, tiene su posesión y lo dedica a la navegación en su propio nombre y bajo su responsabilidad (art. 145.1). Y al naviero como persona que, utilizando buques mercantes propios o ajenos, se dedica a su explotación bajo cualquier modalidad admitida por los usos internacionales, aunque tal explotación no constituya su actividad principal (art. 145.2, que reproduce el art. 10 del Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante -LPEMM-). Asimismo, obliga a inscribirse en el Registro Mercantil al armador que dedique el buque a la navegación con fines empresariales (art. 146). Señalaba F. SÁNCHEZ CALERO, vigente la LTM, que “esta distinción ha complicado aún más de forma innecesaria una cuestión que dista de estar clara”, *op. cit.*, pp. 163 y 164, con cita de I. ARROYO, I., (“la distinción terminológica acuñada entre nosotros entre naviero y armador es fuente de conflictos en más de una ocasión”, “Reflexiones sobre la reforma del Código de la navegación”, *ADM*, 6, 1988, pp. 46).

pero nada establece a propósito de la figura del transitario marítimo, cuyas funciones da por supuestas al prever la posibilidad de que el consignatario actúe como transitario. Ahora bien, la escueta regulación del contrato de consignación que, además, tiene carácter dispositivo, y la omisión del transitario, quedan suplidas por la tipicidad social de la que gozan estos contratos. En la práctica, ambos se desarrollan a través de contratos-tipo (estandarizados) que regulan los derechos y obligaciones de las partes⁶.

10. La Ley 14/2014 define al consignatario (no el contrato de consignación) como la persona que, actuando por cuenta del armador, lleva a cabo aquellas actuaciones materiales y jurídicas necesarias para el despacho y demás atenciones al buque en puerto (art. 319)⁷. Tratándose de buques extranjeros en puertos españoles, su consignación se declara obligatoria (art. 10.2).

11. En el artículo 320 establece la aplicación a las *relaciones internas* entre el consignatario y el armador o naviero del régimen jurídico del contrato de comisión mercantil, cuando se trate de una consignación ocasional, y el del contrato de agencia, cuando se trate de consignaciones continuadas o estables, pudiéndose pactar, en este último caso, la exclusividad⁸. Y en los artículos 321 y 322 contempla su régimen de responsabilidad. Así, de un lado, la Ley 14/2014 le faculta para firmar *por cuenta del armador o naviero* los conocimientos de embarque de las mercancías cargadas en el buque, en cuyo caso debe hacer constar el nombre y dirección de aquel. De no hacerlo, responderá del transporte solidariamente con el armador/naviero. Igual regla se aplica en caso de firma de los conocimientos por cuenta del porteador fletador. Ello, sin perjuicio de su derecho a reclamar frente a ellos (art. 278.4).

12. Y, de otro lado, se le exime de responsabilidad frente a los destinatarios del transporte por daños o pérdidas de las mercancías o por retraso en su entrega⁹. El consignatario responde únicamente frente al armador o naviero por los daños causados por su culpa.

13. Ahora bien, y por lo que aquí interesa, la propia Ley de navegación marítima, establece en el artículo 324 una excepción a la anterior regla para el caso de que, *además de la consignación, se lleven a cabo actuaciones como transitario o de otra naturaleza*. En tal supuesto, a las obligaciones previstas para el consignatario se añaden las propias de las *prestaciones complementarias concretamente asumidas*¹⁰.

14. Esta delimitación de la responsabilidad del consignatario, en función de las tareas que asume, permite solventar los problemas que planteaba la disparidad de criterios jurisprudenciales a la hora de determinar la responsabilidad de aquél, y consagra legalmente la demanda de la doctrina científica que tan duramente criticaba la postura adoptada del Tribunal Supremo que la equiparaba a la del porteador.

⁶ Comentando el Proyecto de 2012, señala J. M^a. ALCÁNTARA, a propósito de los «Contratos Auxiliares» (arts. 294 a 318) que se trata “de una esfera normalmente regulada por contratos-tipo y de derecho dispositivo, a los que raramente se aplicará la nueva ley. Su lejanía de la realidad mercantil (sobre los contratos de estiba y almacenaje en terminales portuarias, de expedición y reexpedición de mercancías, de agencia marítima, etc.) es notoria, ignorándose la figura del Transitario. Sus regímenes de solidaridad, concurrencia de culpas, confusiones entre responsabilidad objetiva presunta y régimen de las Reglas de La Haya-Visby, acción directa y culpa extracontractual, todas son novedades de poco reflejo práctico que harán poco atractivas las nuevas normas en el ámbito portuario”, “Proyecto de Ley General de la Navegación Marítima (I y II)”, en *La Ley*, nº 8157, 26 de Septiembre de 2013, p. 8.

⁷ La Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (LPEMM), en su artículo 73.1 lo define de manera diferente al establecer: “A los efectos de esta Ley, se considera agente consignatario de un buque a la persona física o jurídica que actúa en nombre y representación del naviero o del propietario del buque”.

⁸ Referido al Proyecto de 2006, J. M^a. ALCÁNTARA, “El proyecto de Ley General de la Navegación Marítima: Alicia a través del Espejo”, *La Ley* nº 6768 de 1 de agosto de 2007, considera que una remisión a las normas del contrato de comisión o agencia, puede dejar al consignatario en la misma situación de asunción de responsabilidad que venía criticando la doctrina.

⁹ No obstante, tal y como señala el propio art. 322 LNM el consignatario habrá de recibir las reclamaciones y reservas por pérdida o daños a las mercancías (debe entenderse incluido también el retraso aunque no lo mencione el precepto (art. 285 LNM) que le dirija el destinatario del transporte, comprometiéndose a comunicarlas de modo inmediato al armador o naviero. Las reclamaciones y reservas comunicadas al consignatario surtirán los mismos efectos que las realizadas al armador o naviero.

¹⁰ Igual criterio se sigue cuando el consignatario del buque realiza tareas de manipulación portuaria de mercancías, aplicándosele, en tal caso, las normas propias de esta actividad (art. 323 LNM).

15. El comienzo de la disparidad tiene su origen en la sentencia de 3 de julio de 1998 dictada por la Sección 15.^a de la Audiencia Provincial de Barcelona. En dicha sentencia declara conocer y haber seguido en sus anteriores pronunciamientos la doctrina legal reiterada por el Tribunal Supremo de establecer la responsabilidad del consignatario del buque, solidaria con la del porteador, por los daños sufridos en las mercancías durante su transporte, si bien, el criterio de interpretación sociológico, que obliga a tener en cuenta en la aplicación de las normas la realidad social del tiempo en que las mismas han de ser aplicadas, le lleva a “excluir la mencionada equiparación y calificar, correctamente, el vínculo entre el consignatario y el naviero como propio de los contratos de comisión o de agencia, según que la relación fuera esporádica o permanente”. Con ello excluyó la responsabilidad del consignatario por los actos del porteador, salvo en el supuesto de que aquél hubiera contratado el transporte en nombre propio, remitiéndose a las reglas generales sobre la llamada representación indirecta prevista en los artículos 246 y 247 del Código de Comercio.

16. A partir de aquí, algunas Audiencias Provinciales siguieron aplicando la doctrina reiterada por el Tribunal Supremo, equiparando las figuras de consignatario y naviero a efectos de responsabilidad por los daños sufridos en las mercancías durante su transporte, mientras que otras acogieron el criterio de la Audiencia de Barcelona -reiterado en sentencias posteriores-, excluyendo de responsabilidad al consignatario.

17. La diferencia de criterios alcanzó al propio Tribunal Supremo que, en un plazo de ocho meses excluyó y afirmó sucesivamente la responsabilidad del consignatario por los daños en las mercancías porteadas. Así, la sentencia de 22 de marzo de 2006 excluyó, por vez primera, la responsabilidad del consignatario por tales daños y manifestó que la separación de su anterior jurisprudencia era consciente, tenía voluntad de permanencia, y respondía al designio de iniciar una nueva línea jurisprudencial¹¹. Y, posteriormente, la sentencia de 20 de diciembre de 2006, retomó la doctrina seguida hasta la anterior sentencia a la hora de resolver “si cabe atribuir responsabilidad civil a un consignatario, en concepto de representante del porteador, por el daño sufrido por la mercancía durante un transporte marítimo sujeto a la normativa de las Reglas de La Haya-Visby y Ley de Transporte Marítimo de 1949”.

18. Finalmente, la Sala de lo civil del Tribunal Supremo se constituyó en Pleno para “adoptar una decisión con el designio de unificar definitivamente el criterio jurisprudencial en la materia”, y dictó la sentencia de 26 de noviembre de 2007, en la que declara:

“A efectos de unificación jurisprudencial, se fija como doctrina que la responsabilidad atribuida al representante del porteador que actúa en nombre de éste, según resulta de los arts. 586 C.Co. y 3 LTM, es aplicable al consignatario, en cuanto representante de aquél, en relación con la mercancía transportada. Es una responsabilidad legal y directa que legitima al titular de la mercancía dañada, con independencia de la relación interna entre representante y representado, y de su carácter ocasional o permanente”¹².

¹¹ Vid. los comentarios a esta sentencia en I. ARROYO MARTÍNEZ, “La responsabilidad del consignatario por daños a la mercancía. Comentario a la STS de 20 de diciembre de 2006”, *ADM*, nº 25, 2008, págs. 299-321, y B. GARCÍA ÁLVAREZ, “La responsabilidad del consignatario (a propósito de la STS de 22 de marzo de 2006)”, en *La Ley*, nº 2, 2007, pp. 1750-1757.

¹² La sentencia realiza un recorrido por la jurisprudencia dictada en la materia y, en relación con la sentencia de 20 de marzo del 2006, señala que la misma no supone un cambio de doctrina jurisprudencial, sino una opción por un determinado criterio interpretativo, y recuerda que una sola sentencia no constituye jurisprudencia. Comentarios de la misma pueden verse, entre otros, en A. B. CAMPUZANO LAGUILLO, “La responsabilidad del consignatario frente a terceros en el contrato de transporte marítimo: comentario a la STS de 26 de noviembre de 2007 [RJ 2008, 27]”, *Revista Aranzadi de derecho patrimonial*, nº 22, 2009, pp. 341-353; J. L. GARCÍA-PITA Y LASTRES, “Marchemos todos juntos, y yo el primero, por la senda de la equivocación: consideraciones en torno a la responsabilidad del consignatario según la STS (Sala 1) de 26 de noviembre de 2007”, *ADM*, Nº. 25, 2008, pp. 353-393; M. C. HILL PRADOS, “Regreso al pasado: la empresa consignataria de buques y el “eterno problema” de su responsabilidad”, *Revista del Ministerio de Trabajo e Inmigración*, nº 82, 2009, pp. 82 y ss.; J. L. DEL MORAL BARILARI, “La responsabilidad del consignatario a la luz de la sentencia del Tribunal Supremo de 26 de noviembre de 2007”, *ADM*, nº. 25, 2008, pp. 335-352; L. J. PORFIRIO CARPIO, “Transporte marítimo: Daños en la mercancía. Responsabilidad del consignatario: STS (Sala 1.^a) de 26 de noviembre de 2007 (Ponente: Excmo. Sr. D. Juan Antonio Xiol Ríos)”, *Derecho de los negocios*, nº 218, 2008, pp. 82-85; A. J. RECALDE CASTELLS, “Los consignatarios de buques responden del incumplimiento del contrato de transporte marítimo: sentencia del Tribunal Supremo de 26 de noviembre de 2007”, en *Comentarios a las sentencias de unificación de doctrina: civil y mercantil*, Vol. 1, Dykinson, Madrid, 2008 (2005-2007), pp. 557-607.

19. De acuerdo con lo establecido en esta sentencia, el titular de la carga perdida o dañada durante el transporte está legitimado para dirigir su reclamación contra el consignatario del buque en el puerto, con independencia de que el vínculo que éste guarde con el naviero porteador tenga carácter permanente u ocasional¹³.

20. Como se observa, la Ley de Navegación Marítima supone la ruptura con la doctrina consolidada del Tribunal Supremo y la alineación con la de la Sección 15.^a de la Audiencia de Barcelona. De este modo, el consignatario será responsable de la pérdida y avería en la carga y de los retrasos en su entrega, únicamente en la medida en que asuma las funciones de transitario¹⁴. En tal caso, sus obligaciones se extienden a las propias del transitario (artículo 324), y una de ellas es la de asumir la responsabilidad que le es propia.

2. Unas notas sobre la posición del transitario marítimo

21. Sentado el presupuesto de la posible actuación del consignatario en calidad de transitario, y ante la referida falta de regulación legal, procede, realizar unas someras observaciones a propósito del régimen jurídico de responsabilidad al que está sujeto.

22. Los estudios doctrinales sobre la figura del transitario¹⁵, hacen notar la confusión existente a propósito de la misma¹⁶ y ponen de relieve discrepancias en relación con el régimen de responsabilidad al que queda sujeto¹⁷, en especial, en lo relativo a su equiparación al porteador contractual.

¹³ Señala A. M. SÁNCHEZ-HORNEROS, que: “La Sentencia no ha dejado indiferente a ninguno de los agentes intervinientes en el comercio marítimo. Ha sido celebrada por un amplio sector del mercado, beneficiado por la seguridad jurídica que la misma ha introducido en el marco del transporte marítimo de mercancías. Obviamente, ha sido también objeto de las críticas, previsibles, de las Asociaciones de Consignatarios y del mismo sector de la doctrina científica que ya venía manifestándose años atrás en contra del sentido de tal equiparación”, en “La responsabilidad del consignatario del buque por los daños soportados por las mercancías durante su transporte. El fin de una polémica jurisdiccional”, *Lex nova: La revista*, nº 51, 2008, p. 27.

¹⁴ Referido al Proyecto de Ley, señala M. C. HILL PRADOS que, de hecho, esta es la postura que mantenía la Audiencia de Barcelona, Sección 15, cuando, a efectos de clarificar la actuación del consignatario, se recurre al examen de sus Estatutos Sociales para deducir su objeto social. La sentencia de 4 de marzo del 2008 contempla un supuesto de transporte multimodal internacional. La mercancía se entrega dañada y el propietario de la mercancía y su asegurador demandan al consignatario. El consignatario alega falta de legitimación pasiva, al no ser el porteador efectivo sino agente de aquél. *Op. cit.*, pp.107-124.

¹⁵ *Vid.*, entre otros, C. LLORENTE GÓMEZ DE SEGURA, “La regulación jurídico-privada de la actividad del transitario en el Derecho español. Un recordatorio”, *Estudios de Deusto: revista de la Universidad de Deusto*, Vol. 55, nº 2, 2007, pp. 157-183. Para este autor, la regulación en Derecho español de la actividad del transitario es deficiente, tanto por no existir una regulación del contrato que une al transitario con su cliente, como porque los dos artículos que habitualmente se aplican a esta figura (artículos 275 y 379 Ccom) tienen escasa eficacia a este respecto. El primero por estar referido a un comisionista que no es de transporte; y el segundo por ser de aplicación general a la moderna figura del “porteador contractual”. Este autor considera que España debería contar con un sistema similar al de otros países europeos que consideran que el agente de transportes y/o el transitario son intermediarios que, según como actúen, deberían ser considerados o porteadores contractuales o meros comisionistas (de transporte), para ello explica la evolución histórica de la regulación de la figura desde el CCom 1829, para poner de manifiesto que esta interpretación es posible; A. EMPARANZA SOBEJANO, “Sentencia de 26 de mayo de 2011. Responsabilidad de la empresa transitaria por daños en las mercancías transportadas en contenedores”, *Cuadernos Civitas de jurisprudencia civil*, nº 89, 2012, pp. 97-114; C. GÓRRIZ LÓPEZ, “Responsabilidad del transitario en un transporte puerta a puerta: comentario a la STS de 26 de mayo de 2011”, *ADM*, Nº. 30, 2013, pp. 295-309; J. M^a. RUIZ SOROA, “Todavía a vueltas con el régimen de responsabilidad de los transitarios y consignatarios”, *Revista de derecho del transporte: Terrestre, marítimo, aéreo y multimodal*, nº. 4, 2010, pp. 274-284; H. J. SARAIVA, “El “transitario” u organizador del transporte”, *Revista general de derecho*, Nº 560, 1991, págs. 4045-4053; I. ZURUTUZA ARIGITA, “La responsabilidad del transitario como porteador contractual por los daños causados a la mercancía en un supuesto de transporte marítimo internacional en régimen de conocimiento de embarque (Comentario a la Sentencia del Juzgado de lo Mercantil núm. 6 de Madrid de 16 de septiembre de 2014)”, *Revista de derecho del transporte: Terrestre, marítimo, aéreo y multimodal*, nº. 14, 2014, pp. 238-246.

¹⁶ El suprimido artículo 126 de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres definía a los transitarios como *organizadores e intermediarios de transporte internacionales y en todo caso de aquéllos que se efectúen en régimen de tránsito aduanero*. (También el art. 167 ROTT). Dicho artículo fue suprimido por el apartado setenta y dos del artículo primero de la Ley 9/2013, de 4 de julio, por la que se modifica la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres y la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea.

¹⁷ F. SÁNCHEZ CALERO señala que tanto de lo que resulta de las normas reglamentarias como de la propia jurisprudencia, los transitarios pueden cumplir una variedad de funciones y su responsabilidad habrá de juzgarse conforme a aquellas que haya contratado con su cliente, *op. cit.* p. 384.

23. Lo cierto es que la tendencia de la legislación y de la jurisprudencia actuales en materia de responsabilidad del transitario es equiparar la figura del transitario a la de porteador contractual. Así, la Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del contrato de transporte terrestre de mercancías, en su Preámbulo, se refiere “a la posición contractual de los transitarios, operadores de transporte, agencias de transporte y demás personas que intermedien en el transporte”. De ello, parece desprenderse dos consecuencias jurídicas: que los transitarios y las agencias de transporte son figuras jurídicas distintas¹⁸, y que, en ambos casos, son intermediarios esto es, actúan por cuenta de un principal. Ahora bien, en el propio Preámbulo se consagra expresamente, “en líneas generales, la solución que ya se ofrecía en la normativa de ordenación del transporte terrestre (y, en última instancia, también en el artículo 379 del Código de Comercio), que obligaba a tales intermediarios a contratar el transporte siempre en nombre propio y a asumir la posición del porteador”¹⁹.

24. Esta tendencia ha venido a corroborarse con la Ley de Navegación Marítima, que, como se ha señalado, se refiere al transitario únicamente para atribuir mayor responsabilidad al consignatario cuando realice funciones de aquél. En consecuencia con ello, el artículo 278 (Porteador contractual y porteador efectivo) en sus números 1 y 2 establece:

La responsabilidad establecida en esta sección alcanza solidariamente tanto a quien se compromete a realizar el transporte como a quien lo realiza efectivamente con sus propios medios.

*En el primer caso estarán comprendidos los comisionistas de transportes, **transitarios** y demás personas que se comprometan con el cargador a realizar el transporte por medio de otros. También estarán comprendidos los fletadores de un buque que contraten en la forma prevista en el artículo 207.*

25. Ahora bien, el número 4 de ese mismo artículo faculta al porteador contractual para repetir contra el porteador efectivo las indemnizaciones satisfechas en virtud de la responsabilidad que para él se establece en este artículo. Y sujeta la acción de repetición del porteador contractual contra el porteador efectivo a un plazo de prescripción de un año a contar desde el momento de abono de la indemnización.

26. En la línea apuntada, el Tribunal Supremo en sentencia de 13 de septiembre de 2013 ha señalado a este respecto lo siguiente:

El transitario asumió, (por cuenta de X), la función de organizadora y coordinadora de transportes internacionales de mercancías, encargándose no sólo de recibir la carga como consignataria y de realizar las gestiones administrativas, fiscales, aduaneras y logísticas complementarias, sino también de contratar en nombre propio el transporte marítimo. Establecía el artículo 126, apartado 1, letra a), de la Ley 16/1987, que, al contratar el transporte, la transitaria pasa a ocupar frente a la demandada la posición de porteadora -sentencia 348/2011, de 26 de mayo-, no sólo a efectos de sus obligaciones y responsabilidades, sino también en cuanto a sus derechos -como también disponía el artículo 379 del Código de Comercio-. Por ello, aplicó correctamente el Tribunal de apelación el artículo 951 a la acción de reclamación de fletes y gastos inherentes al transporte organizado por la demandante, que, por virtud de lo expuesto, no era comisionista, sino porteadora contractual”.

¹⁸ A la confusión de ambas figuras por la doctrina y la jurisprudencia se refiere S. SOLERNOU SANZ, “Algunas notas sobre el régimen jurídico de las agencias de transporte y de los transitarios”, *I Congreso Internacional de Transporte: los retos del transporte en el siglo XXI*, Tirant lo blanch, Valencia, 2005, vol. 2, pp. 1744-1745. Esta autora señala que es más fácil saber cuándo estamos en presencia de una agencia de transporte o transitario y qué consecuencias implica desde un punto de vista administrativo, que reconocer el tipo de relación jurídica por aquéllos con el cargador y con el porteador efectivo, es decir, qué tipo de intermediario es desde el punto de vista mercantil.

¹⁹ En esta línea, el artículo 5.2 de la Ley dispone: “Los empresarios transportistas, las cooperativas de trabajo asociado dedicadas al transporte, las cooperativas de transportistas y sociedades de comercialización de transportes, los operadores y agencias de transporte, los transitarios, los almacenistas-distribuidores, los operadores logísticos, así como cualesquiera otros que contraten habitualmente transportes o intermedien habitualmente en su contratación, sólo podrán contratarlos en nombre propio”.

27. En cualquier caso, si el transitario actúa en nombre propio y es considerado porteador contractual, la aplicación del régimen de responsabilidad de éste, ha de entenderse que conlleva la del beneficio de limitación de la misma previsto en la Ley.

3. El transitario cargador

28. En relación con el supuesto objeto del presente trabajo, debe señalarse que también puede corresponder al transitario marítimo asumir la posición de cargador. Constituye esto una muestra de las distintas tareas que puede realizar el transitario y, también, de la responsabilidad a la que queda sujeto al asumir las mismas.

29. En tal caso, si actúa en su propio nombre en calidad de cargador, asume los derechos y obligaciones derivados de contrato de transporte. Entre estas obligaciones se halla la del abono al porteador del flete y de los daños y perjuicios causados por la falta de retirada de la carga, importe éste último que se computa por días y que en la actualidad suele figurar publicado en la página web del porteador, remitiéndose a ella la carta de porte marítima.

30. Ningún impedimento de las obligaciones del cargador representa la cláusula *Ex Works* que haya podido utilizarse en la compraventa previa al transporte. En virtud de dicha cláusula resulta como única obligación del vendedor la de poner la mercancía objeto de contrato a disposición del comprador en la fábrica (la carga de las mercancías incumbe al comprador, así como los gastos y el riesgo del transporte de las mismas, desde la fábrica hasta el lugar de destino). Ello por cuanto que la posición de cargador deriva del contrato de transporte de mercancías y conforme al régimen jurídico del mismo deben resolverse las controversias cuestiones relativas a este contrato²⁰.

31. Tampoco la cláusula *Freight Collect*, propia del contrato de transporte, supone un obstáculo para la exigencia de sus obligaciones al transitario-cargador. Esta cláusula inserta en el contrato significa que la mercancía viaja “a portes debidos” con lo que se traslada al destinatario la obligación de pagar el flete. No obstante, cuando éste no reciba la carga, la obligación de abono recae sobre el cargador, máxime cuando el *Sea waybill* no tiene la condición de título de tradición o representativo de las mercancías²¹. Así resulta del artículo 235 de la Ley de Navegación Marítima que establece:

1. *El fletador está obligado a pagar el flete en las condiciones pactadas.*

2. *No obstante, podrá pactarse que el flete sea pagadero por el destinatario de las mercancías haciéndolo constar así en el conocimiento de embarque o en la carta de porte. En este caso, el destinatario estará obligado a pagar el flete si acepta o retira aquéllas en destino. Si el destinatario rehúsa o no retira las mercancías deberá abonar el flete el contratante del transporte. Este deberá también abonar la parte del flete que el porteador no hubiera percibido del destinatario a pesar de haber ejercitado los derechos de retención o depósito que le otorga el artículo 237.*

32. Y del artículo 241.2 de la Ley que establece:

El fletador abonará la cantidad fijada en el contrato por el tiempo de demora producido. Si su importe no se hubiera pactado, deberá pagarse una cantidad igual a la que se hubiera fijado atendiendo a los usos del tráfico para buques de características semejantes con un cargamento y viaje similares.

²⁰ En este sentido, SAP Barcelona (Sección 15ª) de 15 de abril de 2015.

²¹ En este sentido, SAP Barcelona (Sección 15ª) de 15 de abril de 2015.

III. La carta de porte marítima o *sea waybill* (swb)

1. Utilidad de la carta de porte marítima y no aplicación de las Reglas de la Haya-Visby.

33. En el ámbito del comercio marítimo internacional se utiliza la modalidad de carta de porte marítima o *Sea Waybill* (SWB) cuando se prevé que la mercancía transportada no se venderá durante el trayecto. El *Sea Waybill* no puede incluirse dentro de la categoría de documentos similares al conocimiento de embarque²² y, a diferencia de éste, carece de las propiedades que caracterizan a los títulos valores, por no estar destinado a la circulación. No obstante, constituye un medio de prueba del contrato de transporte marítimo celebrado y de las condiciones del mismo.

34. Como es sabido, el conocimiento de embarque²³ ostenta la categoría de título valor y cumple una triple finalidad que no son todas predicables de la carta de porte marítima: a) es el documento probatorio del contrato de transporte, al que se incorporan las condiciones del transporte, y que reviste caracteres propios de los contratos de adhesión; b) es el documento probatorio de la entrega de la carga y de la condición y cantidad de las mercancías recibidas por el porteador; y c) es el título representativo de las mercancías, lo que significa que incorpora el derecho a reclamar la mercancía en destino y a disponer de ella durante el viaje, con la doble condición de título de crédito frente al porteador y de título de tradición cuya entrega sustituye a la de las cosas que representa.

35. Esta última caracterización del conocimiento de embarque (o documento similar) hace que su emisión se justifique, especialmente, cuando se trate de mercancías dirigidas a cambiar de titular esto es, cuando se prevé su circulación, y lo separa de la carta de porte marítima o *Sea Waybill*.

36. La carta de porte marítima debe emitirse como documento no negociable, no es necesaria su presentación por el destinatario para la recepción de las mercancías (basta que sea la persona designada en ella de acuerdo con lo establecido en el contrato de transporte) y el derecho de disposición se otorga al cargador bajo determinadas condiciones²⁴.

37. Por ello, cuando, por las circunstancias del transporte, y en especial, cuando se emplea contenedores, y siempre que no se requiera un título representativo de las mercancías para disponer, lo habitual es recurrir al *Sea Waybill*.

38. En este contexto, debe recordarse que el presupuesto de aplicación del Convenio de Bruselas de 1924 (Reglas de La Haya-Visby; artículos 1.b y 10) es que se trate de un transporte de mercancías en régimen de conocimiento de embarque²⁵. Las Reglas se dictaron con el objeto de unificar algunas

²² Vid. F. SÁNCHEZ CALERO que señala que la difusión que ha tenido este documento es una manifestación de la crisis del conocimiento de embarque motivada, entre otras causas, por el cambio de circunstancias en que se celebra el transporte marítimo y, muestra, también, el acercamiento del contrato de transporte marítimo al realizado por otros medios, como el aéreo y el terrestre. *Op. cit.*, pág. 221.

²³ Para un estudio pormenorizado del conocimiento de embarque véase J. A. RECALDE CASTELLS, *El conocimiento de embarque y otros documentos del transporte*, Civitas, Madrid (1992). Más recientemente véase F. SÁNCHEZ CALERO en el Capítulo VI (págs. 233- 294), de la obra citada; y A. MOLINS FERNÁNDEZ, *El conocimiento de embarque*, Comares, Granada (2000).

²⁴ Indica F. SÁNCHEZ CALERO que la Regla 6ª de las Reglas Uniformes para las “Sea Waybill” de 1990 del Comité Maritime International (CMI) establece como natural punto de partida para que el cargador, como parte contratante con el porteador, tenga el derecho de control y esté legitimado para cambiar el nombre del destinatario, que tal derecho se ejercite antes del momento en que éste reclame la entrega de la mercancía en el lugar de destino. Y que, conforme a esa estipulación el cargador puede optar por ejercitar dicho derecho no más tarde de la recepción de las mercancías por el porteador, o transferir el derecho de control al destinatario. Este autor hace notar que esta norma no se ha considerado satisfactoria para los intereses en juego, tanto desde la perspectiva de quienes financian la operación de compra de las mercancías, como de quienes participan en ella. De ahí que se considere que el llamado “derecho de control” es dispositivo y puede ser eliminado del contrato de transporte por voluntad de las partes, *op. cit.*, pp. 225 y 226.

²⁵ F. SÁNCHEZ CALERO señala que la redacción del art. 10 del Convenio de Bruselas, que presupone para su aplicación la emisión de un conocimiento de embarque, ha hecho decir a parte de la doctrina que las Reglas de la Haya-Visby no son aplicables cuando en el transporte internacional de mercancías se emite la carta de porte marítima. No obstante, considera que

normas sobre éste. La doctrina científica ha considerado, consecuentemente, inaplicable el Convenio de Bruselas (Reglas de La Haya-Visby) al transporte de mercancías con expedición de carta de porte marítima. Ello por no constituir ésta un documento “similar” al conocimiento de embarque²⁶.

39. Constituyendo el *Sea Waybill* un documento probatorio del contrato de transporte y de la recepción de las mercancías por el porteador, no representa ni permite negociar con las mercancías. Además, el ejercicio del derecho a reclamar la entrega de la mercancía por parte del destinatario, a diferencia de lo que ocurre con el conocimiento de embarque, no precisa de la contra-entrega de dicho documento al porteador, bastando con que el destinatario sea la persona designada en el mismo. Con ello, las mercancías se entregan a la persona nominativamente designada en el documento, sin necesidad de presentar ningún otro título que justifique el derecho.

40. Así lo entendió el Tribunal Supremo en su sentencia de 3 de marzo de 1997, señalando que la carta de porte marítima o *sea waybill* “carece de las propiedades que definen los títulos valores y se emiten cuando no se prevé la transmisión de las mercancías y, en consecuencia, no están destinados a la circulación”, tras señalar que estos documentos “acreditan la obligación del porteador frente al destinatario, pero éste no necesita presentar el documento para reclamar la entrega de la mercancía por lo que es suficiente que se identifique como el sujeto inicialmente designado como beneficiario del derecho a la entrega”²⁷.

41. Por todo lo anterior, cuando el propio *Sea Waybill* prevea que la reclamación, en caso de que la realice el porteador, pueda efectuarse en el lugar en que el comerciante tenga su lugar de negocios²⁸, si éste radica en España, resultará aplicable la normativa española y, por ello, la Ley de Navegación Marítima²⁹.

2. La carta de porte en la Ley de Navegación Marítima.

42. La actual regulación de las cartas de porte marítimo se halla contenida en los artículos 268 a 271 de la Ley de Navegación Marítima. La caracterización, que de las mismas realiza esta norma, no deja lugar a dudas acerca de su alejada naturaleza respecto del conocimiento de embarque, al privarle expresamente de su condición de título de tradición, y coincide la que venía realizando doctrina y jurisprudencia. Así, la misma establece:

la inclusión en las cartas de transporte marítimo de la cláusula “Paramount” (de selección del derecho aplicable) permite aplicar las Reglas de la Haya-Visby en las condiciones que en ella se establezcan, *op. cit.*, pp. 22, 79 y ss. y 223. En este sentido, también J.J. ÁLVAREZ RUBIO, *Las Cláusulas Paramount: Autonomía de la Voluntad y Selección del Derecho Aplicable en el Transporte Marítimo*, Eurolex, Madrid (1997), pp. 131 y ss. Consideramos, no obstante, que al quedar excluido del Convenio de Bruselas el transporte de mercancías con emisión de *Sea Waybill*, la incorporación de la cláusula *Paramount* no es sino un pacto que no permite eludir la Ley interna que resulte aplicable a falta de elección por las partes del contrato de transporte. En Derecho español, esa norma sería la Ley de Navegación Marítima, que como hemos visto, excluye la aplicación del Convenio de Bruselas a los contratos que no se documenten mediante conocimiento de embarque o documento similar. Sobre el juego de la autonomía de la voluntad en el derecho uniforme del transporte marítimo véase E. CASTELLANOS RUIZ, *Autonomía de la voluntad y derecho uniforme en el transporte internacional*, Comares, Granada, 1999.

²⁶ En este sentido se han pronunciado la STS de 3 de marzo de 1997 y las SsAP de Barcelona de 15 de abril de 2015, y 15 de mayo de 2007 (esta última en relación con la aplicación de la Ley de Transporte Marítimo de 1949).

²⁷ El Tribunal Supremo confirmó la exclusión de la Ley de Transporte Marítimo de 1949 y la aplicación a dicho transporte del ordenamiento de los Estados Unidos, por virtud de la cláusula de sumisión a ese Derecho contenida en la carta de porte marítimo, de conformidad con el art. 10.5 del Código civil.

²⁸ Un estudio de las cuestiones que plantea la Ley aplicable al transporte internacional de mercancías puede verse en R. ESPINOSA CALABUIG, *El Contrato internacional de transporte marítimo de mercancías: cuestiones de ley aplicable*, Comares, Granada (1999).

²⁹ La entrada en vigor de la LNM ha supuesto la derogación, entre otras normas, de la obsoleta regulación que del comercio marítimo se contenía en el libro III del Código de Comercio, así como la de otras viejas leyes, como la Ley de Hipoteca Naval de 1893 (disposición derogatoria única). La LNM viene a regular las principales instituciones del Derecho marítimo, si bien, no establece una regulación completa de las mismas, que se regulan también por otras normas. La propia LNM prevé la elaboración, en el plazo de tres años, de un Código de la Navegación Marítima en el que se refundan el texto de la LNM y otras normas de Derecho marítimo (disposición final novena).

1. Los documentos del transporte no negociables y, en particular, las cartas de porte marítimo que se emitan con ocasión de un transporte marítimo no son títulos-valores.

2. La transmisión de estos documentos no atribuye al adquirente un mejor derecho sobre las mercancías que el que correspondía al tenedor (art. 268 LNM).

La carta de porte marítimo deberá contener las menciones establecidas para el conocimiento de embarque, así como una indicación expresa de su carácter no negociable (art. 269 LNM).

A las cartas de porte marítimo se aplicarán las normas sobre la fuerza probatoria del conocimiento de embarque y sobre la posibilidad de insertar reservas (art. 270 LNM).

Cuando el porteador entregue una carta de porte marítimo con designación del destinatario, este tendrá derecho a la entrega de las mercancías en destino sin necesidad de presentar el documento (art. 271 LNM).

43. Esta regulación, en línea con el Convenio de Bruselas, parece no querer aplicar al contrato de transporte de mercancías con expedición de *Sea Waybill*, las Reglas de La Haya-Visby.

IV. Falta de recepción de las mercancías por el destinatario y cómputo del plazo de prescripción.

44. Es frecuente que el cargador, no habiendo recibido las mercancías el destinatario, y cuando el porteador reclama el abono del flete (y los gastos), alegue la prescripción de la acción por el transcurso de un año desde la llegada a destino de las mercancías. La Ley de Navegación Marítima establece en el número 1 de su artículo 286 el plazo de prescripción³⁰ de un año para las acciones nacidas del contrato de fletamento.

45. Ahora bien, como apunta la doctrina científica, la entrega de la mercancía al destinatario, no es un acto unilateral del porteador, sino que presupone la puesta a disposición por el porteador y la recepción de dicha mercancía por parte del destinatario³¹. De ahí que, cuando el destinatario no reciba la mercancía, no pueda entenderse cumplida dicha obligación, de cara a computar el plazo de prescripción, con la puesta a disposición de la mercancía por parte del porteador, quien habrá de comunicar al cargador la situación en la que se hallan las mercancías.

46. Así lo ha entendido, también, la Audiencia Provincial de Barcelona (Sección 15^a) en su sentencia de 6 de febrero de 2013 (a la que se remite la sentencia de 15 de abril de 2015) al señalar:

En las presentes actuaciones, la mercancía nunca se llegó a entregar a la demandada lo que obligó a las actoras a sufragar los gastos que suponían su custodia en el puerto de arribada así como los de su posterior destrucción. De ahí que, no existiendo la entrega, a la que hace referencia el citado precepto, en realidad, el plazo no empezó a correr. Tiene sentido que la prescripción empiece a computarse cuando la mercancía ya ha sido entregada pues a partir de ese momento ya no se generan al transportista más gastos de guarda, custodia y conservación de la mercancía. Con la destrucción de la mercancía ocurre lo mismo que con su entrega. Diversamente, la descarga de la mercancía en el puerto de arribada no equivale a la entrega efectiva, como afirma X, ya que el porteador continúa obligado a la custodia de la mercancía objeto del transporte por lo que no puede entenderse que la descarga sea un concepto análogo al de entrega de la mercancía, a los efectos del art. 951 CCo.

³⁰ La Ley establece expresamente que se trata de un plazo de prescripción y no de caducidad, como se venía sosteniendo por parte de la doctrina y la jurisprudencia vigente la Ley de Transporte Marítimo. *Vid.* al respecto F. SÁNCHEZ CALERO, *op. cit.*, pp. 525 y ss. Comentando la STS de 26 de mayo de 2011, B. DE LA VEGA JUSTRIBÓ, “La caducidad del plazo para el ejercicio de la acción por el cargador frente al transitario en el contrato de transporte marítimo de mercancías”, *Revista crítica de derecho inmobiliario*, Año nº 88, nº 729, 2012, pp. 558-581.

³¹ F. SÁNCHEZ CALERO, *op. cit.*, pp. 364 y ss.

47. Ahora bien, si el porteador hace conocer al cargador la situación en la que se encuentran las mercancías, y se produce la posterior declaración de abandono y destrucción por la autoridad portuaria de destino, ha de entenderse cumplida la obligación de diligencia que le incumbe, sin que, por tanto pueda perjudicarlo, a efectos de cómputo del plazo de prescripción la falta de recepción de las mercancías. De ahí que el *dies a quo* haya de computarse a partir del día en que pudo hacerse la reclamación judicial.

48. Tampoco, y por lo mismo, resulta aplicable el plazo de caducidad de la acción, prevista en el artículo 3.6 del Convenio de Bruselas (Reglas de la Haya-Visby), que prevé el plazo de un año para ejercitar las acciones relacionadas con el conocimiento de embarque, máxime cuando, como hemos señalado, dicho Convenio no resulta aplicable al transporte marítimo de mercancías con expedición de *Sea Waybill*.

V. A modo de conclusión

49. Como conclusiones del presente trabajo, y de cara a responder las preguntas que han servido de punto de partida del mismo, cabe señalar lo siguiente:

1. El Convenio de Bruselas (Reglas de la Haya-Bisvy), previsto para el transporte de mercancías en régimen de conocimiento de embarque, no resulta aplicable al transporte en el que se ha expedido una carta de porte marítima o *Sea Waybill*. Esta tesis viene corroborada por la jurisprudencia reciente en la materia y parece confirmada por la Ley de Navegación Marítima, dentro de su ámbito de aplicación (transporte nacional e internacional).
2. La Ley de Navegación Marítima, no regula la figura del transitario. Se limita a prever la posibilidad de que el consignatario actúe como tal y le equipara al porteador contractual, corroborando la tendencia legislativa y jurisprudencial. Las labores que éste realiza son variadas y, entre ellas puede estar la de expedir la mercancía, actuando como cargador. En tal caso, cuando actúa en nombre propio, asume los derechos y obligaciones propios del contrato de transporte, entre las que se encuentra el pago del flete y de los gastos y daños ocasionados al porteador en caso de falta de recepción de las mercancías por el destinatario. Y, ello aunque la mercancía viaje a portes debidos.
3. La entrega de la mercancía es un acto bilateral. El porteador cumple su obligación con la puesta a disposición, pero la recepción de la misma por el destinatario es necesaria para entender que la entrega se ha producido a efectos del cómputo del *dies a quo* del plazo de prescripción.