



MÁSTER EN NEGOCIO Y DERECHO MARÍTIMO

TRABAJO DE FIN DE MÁSTER

“LA FIGURA DEL CONSIGNATARIO DE BUQUES”

Autor: D. Javier Gutiérrez Soto

Tutor: Dr. D. José María Alcántara González

Junio 2017

RESUMEN

El objetivo principal de este trabajo de fin de máster es analizar y comprender de primera mano la figura del Agente Consignatario de un buque. Esta figura del mundo marítimo se encuentra justo en el medio de la cadena logística del transporte, por lo que no es fácil de explicar todas las funciones que puede llegar a adquirir. Para ello, se tratara de poner al lector en situación con una breve descripción jurídica de esta figura dentro del Transporte Marítimo, donde analizaremos su evolución histórica desde el nacimiento de esta figura hasta la actualidad. Sin duda el grueso de este trabajo de investigación se centra en las analogías y diferencias que tienen las empresas consignatarias de buques bajo la modalidad del contrato de agencia, que es la actividad más común de estas empresas, respecto a otro tipo de actividades y contratos que con el paso del tiempo han ido adquiriendo para adecuarse a las necesidades de la demanda. Por otro lado este trabajo de investigación recoge las líneas generales que la novedosa Ley de Navegación Marítima dedica a las empresas consignatarias de buques, así como la integración de esta figura respecto al derecho comparado y al derecho portuario. Finalmente se hace una referencia a dos organismos internacionales como son ANESCO y FONASBA, asociaciones que tienen un gran peso en la actividad comercial de un agente consignatario de buques.

ÍNDICE

ÍNDICE	3
INTRODUCCION	4
1 EL CONCEPTO JURÍDICO DEL CONSIGNATARIO DE BUQUES.....	5
2 EVOLUCIÓN HISTÓRICA DE LA FIGURA DEL CONSIGNATARIO	7
3 ANALOGÍAS Y DIFERENCIAS CON OTRAS FIGURAS CONTRACTUALES	10
3.1 REGULACIÓN JURÍDICA RESPECTO AL CONTRATO DE AGENCIA Y COMISIÓN MERCANTIL	10
3.1.1 APLICACIÓN GENERAL DE LCA Y SUPLETORIA DEL CCo.	11
3.1.2 RÉGIMEN JURÍDICO DE LA AGENCIA MARÍTIMA	12
3.1.3 RÉGIMEN JURÍDICO DE LA COMISIÓN MERCANTIL	17
3.1.4 CRÉDITOS SATISFECHOS POR EL CONSIGNATARIO DE BUQUES.....	24
3.2 REGULACION JURIDICA RESPECTO AL CONTRATO DE DEPÓSITO	27
3.3 REGULACIÓN JURÍDICA RESPECTO AL CONTRATO DE MANIPULACIÓN DE MERCANCÍAS	29
3.4 REGULACIÓN JURÍDICA COMO TRANSITARIO.....	33
3.5 EL CONSIGNATARIO PORTEADOR Y LA POSTURA DEL TS ANTES DE LA LNM	37
3.5.1 RESPONSABILIDAD DEL CONSIGNATARIO POR DAÑOS A LA MERCANCÍA. STS 20 DICIEMBRE 2006	38
3.5.2 RESPONSABILIDAD DEL CONSIGNATARIO COMO PORTEADOR STS SALA 1º DE 26 DE NOVIEMBRE DE 2007	42
3.5.3 CONCLUSIONES.....	44
4. LA FIGURA DEL CONSIGNATARIO EN LA LNM	47
5 EL CONSIGNATARIO EN EL DERECHO COMPARADO	49
5.1 EL CONSIGNATARIO EN REINO UNIDO	51
5.2 EL CONSIGNATARIO EN FRANCIA.....	52
5.3 EL CONSIGNATARIO EN ITALIA	54
5.4 EL CONSIGNATARIO EN OTROS PAÍSES DE LA UE	56
6 EL CONSIGNATARIO EN EL DERECHO PORTUARIO.....	58
7 ANESCO COMO ASOCIACIÓN EN RELACIÓN CON FONASBA	63
7.1 ANESCO EN EL ÁMBITO ESTATAL.....	63
7.2 EL CONSIGNATARIO SEGÚN FONASBA.....	65
7.3 FONASBA BIMCO AGENCY APPOINTMENT AGREEMENT Y OTROS DOCUMENTOS	67
8 BIBLIOGRAFIA	89
9 GLOSARIO ABREVIATURAS.....	90

INTRODUCCION

En estos tiempos que corren, gracias a la internacionalización de todos los servicios de transporte existentes en el mundo, el transporte marítimo es esencial para nuestra competitividad económica. Si se incluye el empleo indirecto e inducido, el empleo total generado por el transporte marítimo en la UE asciende a 2.300.000 puestos de trabajo. Según estos datos, el sector naviero es un 60% más productivo que la media de la UE, en términos de PIB generado por puesto de trabajo, con 85.000 euros por trabajador; por lo que este sector representa aproximadamente más del 10% del producto interior bruto de la Unión Europea. Cada vez se está apostando más fuerte por este tipo de transporte, ya que es uno de los más fiables en cuanto a seguridad y preservación del medioambiente. Tanto es así que en España el 85% de las importaciones y el 70% de las exportaciones utilizan los puertos nacionales.

Motivado por el gran desconocimiento de las figuras que envuelven el sector marítimo y que no dejan de ser vitales para todo su correcto funcionamiento, he decidido escoger como tema de mi Proyecto de Fin de Máster la figura del consignatario de buques. He procedido a dicha elección ya que a la hora de iniciar el Máster fue la figura que más me llamó la atención, debido a que esa persona física o jurídica tiene un perfil tanto en materia jurídica como empresarial muy interesante, ajustándose a mi perfil de trabajador. Considero que actualmente no existe una normativa clara, concisa y unificada para todas aquellas empresas consignatarias de buques que quieran acceder a ella, y coincidiendo con la reciente entrada en vigor de la Ley 14/2014 de 24 de julio de Navegación Marítima¹, me ha parecido oportuno centrar mi trabajo de investigación alrededor de esta figura.

Este trabajo de investigación consta de siete capítulos. Los primeros dos Capítulos tratan de analizar el concepto jurídico y la evolución histórica de la figura del consignatario de buque. Seguidamente y para comprender el alcance de esta figura, el Capítulo 3 se encarga de analizar las analogías y diferencias que existen con otras figuras contractuales, siempre tomando como referencia el contrato de agencia, ya que es la modalidad más extendida. Sin duda es uno de los bloques del trabajo. El Capítulo 4 trata de explicar como el legislador ha incluido esta figura en nuestro ordenamiento jurídico; más en concreto en la LNM, que ha supuesto una revolución en materia jurídica marítima. El Capítulo 5 por otro lado se centra en la figura de los consignatarios de buques a nivel europeo, donde he escogido como países de referencia Reino Unido, Francia e Italia. El Capítulo 6 trata de explicar cómo se integra esta figura en el Derecho Portuario y como debe actuar ante los distintos tipos de tasas existentes en nuestro país en relación a un buque. Y finalmente el Capítulo 7 de este trabajo de investigación recoge información promulgada por organismos internacionales como ANESCO y FONASBA, que como ya se ha dicho en el RESUMEN, son asociaciones que tienen un gran peso en la actividad comercial de un agente consignatario de buques.

¹En adelante, LNM

1 EL CONCEPTO JURÍDICO DEL CONSIGNATARIO DE BUQUES

Los servicios del agente consignatario están expuestos no solo a los cambios específicos de su actividad, también en lo que respecta a los cambios normativos en el comercio exterior a nivel nacional, europeo e internacional. Además de estas innovaciones, el representante del naviero también está sometido a la complicada situación de la economía global. Bajo este clima de permanente evolución, los consignatarios se erigen como un valor seguro para el comercio. Gracias a su profesionalidad, el agente consignatario se ha situado ante este reto con una renovada oferta de propuestas acordes con los nuevos tiempos y al siglo XXI. Así, los armadores especializados en toda clase de líneas marítimas reciben una atención de calidad. Y es que el agente consignatario es una figura del transporte y la logística comprometida con los intereses de sus compañías representadas. Su trabajo consiste en prestar el mejor servicio especializado acorde con las necesidades de las navieras.

El principal propósito del consignatario es defender y representar los intereses de sus principales. Para ello debe tener una amplia estructura que facilite cubrir los servicios que precisen las compañías. Esta red tiene que permitir desde prestar coberturas a los buques, comercializar los espacios de carga, la logística de la mercancía hasta disponer de los sistemas de información que cumplan con los grados actuales de telematización en el negocio marítimo y en los puertos.

Si atendemos a su naturaleza jurídica, podemos entender dicha figura como una persona física o jurídica que actúa en nombre de otro. Según el art. 259 del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante² (aprobado por Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre) se entiende como consignatario a *“la persona física o jurídica que actúa en nombre y representación del naviero o del propietario del buque”*. Esta figura quedará sujeta directamente frente a las Autoridades Portuarias y Marítimas respecto al pago de las liquidaciones que se establezcan por tasas u otros conceptos derivados de la estancia del buque en el puerto según los Pliegos de Prescripciones Particulares aprobados por la Autoridad Portuaria competente (según el art. 113 LNM); por tanto será la primera persona a la que acudan las Autoridades Portuarias para la liquidación de dichos conceptos. Así mismo el precepto citado aclara que si no hubiese consignación, el pago de las liquidaciones corresponderá al capitán de buque; pero en cualquier caso, se resalta que existe una obligación con carácter solidario por parte del naviero del buque.

También se recoge el derecho general de los consignatarios a renunciar unilateralmente a la consignación del contrato que le une con su naviero; pero deberá satisfacer todas las deudas pendientes del buque en cuestión por su estancia en el puerto, y deberá comunicar dicha renuncia tanto a la Autoridad Portuaria como a la Capitanía Marítima.

²En adelante, TRLPEMM

Por tanto será un colaborador jurídico con un interés hacia su principal; con ello podemos descartar la idea de que pueda ser un mediador. En la actual LNM esta figura viene recogida en los artículos 319 a 324, que más adelante analizaremos. En concreto, en virtud del art. 320 LNM establece dos supuestos distintos que establecen las reglas a seguir para regular esta figura.

En caso de la relación interna entre el consignatario y su principal sea ocasional, se regirá por las normas relativas al contrato de comisión mercantil (aplicación de los arts. 244-302 del Código de Comercio aprobado por el Real Decreto de 22 de agosto de 1885³). En cambio cuando se trate de consignaciones continuadas en el tiempo, dicha relación se aplicará el régimen jurídico de los contratos de agencia (aplicación de la Ley 12/1992, de 27 mayo, sobre contrato de agencia⁴). Por tanto habrá que fijarse en el tiempo de actividad profesional que el consignatario trabaja para su principal para saber qué régimen aplicar en caso de controversias. Estas afirmaciones se respaldan según lo dispuesto en el art. 259.2 TRLPMM, que establece que “*la responsabilidad del consignatario en cuanto al cumplimiento de las obligaciones asumidas por el naviero para con los cargadores o receptores de las mercancías transportadas por el buque se regirá por la legislación mercantil específica*”, remitiéndonos al CCo. y la LCA, que más adelante analizaremos desde el punto de vista de la regulación legal vigente.

También es importante mencionar que la novedosa LNM en su *Disposición Derogatoria décima* derogó expresamente la Ley de 22 de diciembre de 1949, sobre unificación de reglas para los conocimientos de embarque en los buques mercantes, por lo que las cláusulas de exoneración de responsabilidad en los conocimientos de embarque hacia los consignatarios, ya no son de aplicación en nuestra legislación vigente.

³En adelante, CCo.

⁴En adelante, LCA

2 EVOLUCIÓN HISTÓRICA DE LA FIGURA DEL CONSIGNATARIO

En cualquier caso, para poder entender la regulación vigente que rodea a esta figura, creemos que es importante hacer un análisis de toda la evolución histórica que ha desarrollado a esta figura, tanto legal como conceptualmente.

Muchos autores remontan los orígenes de esta figura al Siglo XIX⁵, donde era el capitán de buque quien se ocupaba de la realización de todas las actuaciones de orden administrativo y comercial que eran necesarias en relación con el buque y la carga en puerto. Y todas esas actuaciones lastraban la actuación laboral del capitán y del buque, originándoles demoras tanto dinerarias como temporales, dejando los buques más tiempo del deseado en los puertos mientras se tramitaban dichas gestiones.

Sabido es que el naviero necesita para el ejercicio de su compleja actividad, de la colaboración de distintas personas, y esta colaboración puede ser prestada tanto en tierra como realizarse en el propio buque. Por ello, cuando se habla de colaboradores del naviero, se habla de personal terrestre y personal marítimo.

Así la actividad de consignación surge inicialmente como una ayuda que se prestaba a los capitanes de buques en puertos extranjeros a efectos de facilitar trámites y despachos ante autoridades y comerciantes. El progreso técnico y la evolución en la navegación, al imponer un ritmo acelerado en el tráfico marítimo con una mínima estancia del buque en el puerto, trae consigo que, de mero auxiliar, el consignatario se transforme en protagonista en el puerto, sustituyendo casi por completo a un capitán que tiene encomendadas sobre todo cuestiones técnicas de navegación. En efecto, las consecuencias del desarrollo de la navegación a vapor en orden a la rapidez y regularidad del transporte marítimo, y la complejidad de las relaciones comerciales, provocó que la importancia de la figura del consignatario del buque en el tráfico mercantil se acentuara, de forma tal que con el paso del tiempo los consignatarios fueron asumiendo funciones comerciales relativas al transporte de la mercancía o cargamento, funciones que siempre habían sido confiadas y asumidas por el capitán, y llegaron a convertirse en representantes generales del naviero en los puertos donde los buques hacían escala. El consignatario, es la persona que

⁵Según Francisco Carlos López Rueda, experto en derecho mercantil y derecho marítimo, “aunque no podemos situar temporalmente, de una manera exacta, su aparición en el tráfico marítimo, su fisonomía queda bien definida ya a principios del siglo XIX”.

por cuenta del naviero se ocupa de gestionar en el puerto todo lo necesario para el despacho del buque, además de las cuestiones que específicamente le sean encomendadas por el naviero.

Ante la necesidad de eliminar esos obstáculos que requería ejercer una continua actividad en los puertos representando a sus principales, surgió la figura del agente consignatario de buques: una persona física o jurídica que actuando en nombre y por cuenta de su principal, se dedica profesionalmente a la realización de las operaciones materiales y de los actos jurídicos necesarios para atender las necesidades relativas a la estancia del buque en puerto (Ruiz Soroa). Y fue a finales del Siglo XIX cuando el primer CCo. de 1885 introdujo esta figura en nuestro ordenamiento jurídico.

Hay que decir que esto no sólo ocurrió en España, sino que a finales del Siglo XIX y a mediados del Siglo XIX distintos países empezaron a incluir esta figura en sus ordenamientos jurídicos, refiriéndose a esta figura con distintas denominaciones, pero con similares definiciones: Ship's agent (Reino Unido), Raccomandatario (Italia), Consignataire (Francia), Port agent (EEUU), Agente marítimo (Colombia)...

Refiriéndonos a nuestro primer CCo. de 1885, originalmente en su art. 611 se refiere al consignatario desde dos perspectivas: como consignatario de buques y como consignatario de la carga. Hay que destacar que a priori no hace ninguna diferenciación entre ambas figuras, aunque en otros preceptos del CCo. se hace mención a distintos aspectos que pueden darnos una definición diferenciada de cada tipo de figura; aunque generalmente se refieren al concepto de "consignatario" de una forma general.

También es importante señalar que no hay que confundir a esta figura con el concepto de consignatario dentro del ámbito de un contrato de transporte, por el cual se denomina destinatario o consignatario a la persona que recibe las mercaderías en dicho contrato; y por el cual el CCo alude constantemente a esta figura dentro de ese tipo de contrato.

Respecto al consignatario de buques, se hacía mención en determinados artículos como los arts. 113, 578 y 610, apartados 4 y 6; y se puede definir como la persona encargada en el puerto de realizar, por cuenta ajena, las operaciones relacionadas con el transporte marítimo; es decir, que por cuenta del naviero, será el responsable que se encargará de realizar las gestiones necesarias para la descarga de las mercancías y su entrega a los destinatarios o a sus representantes.

Por otro lado, el CCo. sólo hacía una referencia al consignatario de la carga como tal en su art. 611 y se entiende como tal a la persona que tiene derecho a que le sean entregadas las mercancías, y su nombre aparecerá en el conocimiento de embarque como destinatario de las mismas. Por tanto será la persona a cuyo nombre se encuentra dirigido el cargamento. En su caso recibirá las mercancías del consignatario del buque y deberá pagar el flete.

Destaca el pequeño interés del legislador en ampliar más esta materia, ya que aunque en los inicios de la redacción de este texto legislativo, pudiera resultar novedoso ante la ausencia de textos legales que regularan estas áreas, resulta impensable que hoy en día esta figura pueda regirse por dicha regulación. En la práctica todo se resumía aún más, ya que normalmente el consignatario del buque era a la vez consignatario de la carga en la práctica.

Dicha ausencia de regulación reglada ha suscitado una enorme polémica en relación a su naturaleza jurídica. Para la mayoría de la doctrina el consignatario tradicionalmente ha sido un mandatario del naviero, que actuaba en su nombre y por su cuenta; por tanto su actuación tradicionalmente se ha enmarcado en el ámbito del contrato de comisión o en el ámbito de aplicación del contrato de agencia (más adelante ahondaremos en estos puntos desde la perspectiva de la actual legislación vigente).

Por su parte, la jurisprudencia tradicionalmente ha discrepado en este punto y ha equiparado al agente consignatario con el naviero, en base a la interpretación que realiza del art. 586.2 CCo., que vino a confirmarse con la definición que se realiza de la figura del naviero en el art. 3 de la Ley de Transporte Marítimo de Mercancías de 22 de diciembre de 1949⁶ (actualmente derogado): “*se entenderá por naviero, el propietario del buque que lo pertrecha, dota, avitualla y lo explota por su cuenta y riesgo, y también a la persona encargada de representar al buque en el puerto en que éste se halle*”. Precisamente esta última interpretación ha inducido en muchas preocupaciones a los consignatarios, ya que se le incurrían responsabilidades que bajo la perspectiva de la doctrina no eran correctas; pero que lamentablemente, se fundamentaban en una gran ausencia de preceptos legales que regularan esta materia. Más adelante analizaremos en profundidad una serie de sentencias jurisprudenciales que afectaban al consignatario cuando ejercía labores de porteador; pero podemos adelantar que la jurisprudencia confería legitimación al consignatario para soportar las reclamaciones que se ejercitaban por motivo de las averías o pérdidas de las mercancías porteadas.

⁶En adelante, LTMM

3 ANALOGÍAS Y DIFERENCIAS CON OTRAS FIGURAS CONTRACTUALES

Una vez analizado el concepto jurídico del consignatario de buques, así como su evolución histórica, nos centraremos en analizar la figura del consignatario bajo una serie de relaciones contractuales según la naturaleza de sus actividades comerciales. Las modalidades más conocidas y recogidas expresamente por la LNM son el contrato de agencia y de comisión mercantil, pero la Ley no limita la actuación de los consignatarios exclusivamente a esas modalidades, sino que recoge dos supuestos más en los que un consignatario puede generar otro tipo de obligaciones, derechos y responsabilidades. Los arts. 323 y 324 LNM reconocen la opción de que el consignatario pueda adquirir funciones de otra índole como son las tareas de manipulación, o de actuación como transitario. En su caso la Ley establece que cuando ejerza dichas actividades, se le aplicarán las normas relativas a dichas actividades (contrato de manipulación portuaria, arts. 329-338 LNM o responsabilidad derivada del porteador, Ley 15/2009, de 1 de noviembre; respectivamente). Así mismo su régimen no sólo queda supeditado a esas modalidades, sino que en la práctica un consignatario puede adquirir otras funciones como depositario (ya que en la práctica muchas empresas consignatarias ejercen este tipo de actividades) o incluso como porteador. Sin más dilación entraremos en materia analizando cada tipo de contrato según como afecte a la actividad del consignatario.

3.1 REGULACIÓN JURÍDICA RESPECTO AL CONTRATO DE AGENCIA Y COMISIÓN MERCANTIL

Podemos decir que un consignatario de buque ejercerá una actividad de agente cuando su actividad respecto a la empresa que representa (naviero o armador) sea de prestación de servicios de comercio. Dichos servicios son: gestionar los permisos de atraque para el buque, gestionar y contratar servicios de pilotaje y remolcador si fueran necesarios, preparar la documentación para la autoridad portuaria y los servicios de aduana, asistir al capitán en contactar con las autoridades locales y la capitanía marítima, gestionar y contratar las provisiones necesarias para el buque, y organizar y coordinar su transporte y suministro, gestionar el suministro de combustible (bunkering) si fuera necesario, gestionar las reparaciones necesarias, organizar y coordinar actividades con los estibadores, y transmitir las instrucciones del armador del buque.

Los servicios enumerados anteriormente podemos encuadrarlos dentro de la actividad estándar de una empresa consignataria de buques, ya que por norma general harán este tipo de actividades (sin perjuicio de que puedan asumir otras obligaciones y por ende, puedan tener distintas responsabilidades). Sin embargo, tal y como se desprende del art. 320 LNM, se diferencia entre régimen de agencia y de comisión mercantil, a pesar de que ambos regímenes tienen la misma naturaleza. A saber, la agencia es una prestación de servicios de comercio mientras que la comisión sigue siendo una prestación de servicios remunerados por una comisión; lo único que los diferencia a priori es si la actividad es principal o no de la empresa consignataria.

En cualquier caso, a partir de este punto analizaremos estas figuras según cuál sea la actividad del consignatario de buque.

3.1.1 APLICACIÓN GENERAL DE LCA Y SUPLETORIA DEL CCo.

Según la legislación vigente se entiende por agente comercial toda persona física o jurídica que, como intermediario independiente, se encarga de manera permanente y a cambio de una remuneración, ya sea de negociar por cuenta de otra persona denominada el empresario, la venta o compra de mercancías, o la negociación y conclusión de estas operaciones en nombre y por cuenta del empresario, sin asumir (salvo pacto en contrario) el riesgo y ventura de tales operaciones (art. 1 LCA).

Mediante este contrato se formaliza una relación jurídica duradera entre las partes, de modo que el agente actuará profesionalmente conforme a sus criterios, manteniendo cierta independencia y sin asumir el riesgo de las operaciones que contrata por cuenta del empresario.

En la definición de la agencia destaca el carácter de intermediario independiente que tiene el agente. La diferencia fundamental entre el representante de comercio y el agente comercial radica precisamente en esa independencia o autonomía, que falta en el primero. El agente deberá ser independiente respecto de la persona por cuenta de la cual actúa, a la que, a fin de evitar confusión con otras modalidades de colaboración, se evita denominarla comitente.

A diferencia del contrato de comisión mercantil, el contrato de agencia exige permanencia o estabilidad en el tiempo, ya que es un contrato de duración. La propia Ley aclara en su exposición de motivos que la duración del contrato podrá ser por tiempo determinado o indefinido, y que “*Tan «permanente» es una agencia por tiempo indeterminado, como una agencia por un año o por varios*”. Por tanto existirá dicha modalidad cuando la relación del consignatario con su principal esté determinada en el tiempo, y no se limite a actividades esporádicas (por el cual se aplicaría el régimen del comisionista).

El consignatario actuará en nombre de su principal y estará capacitado para realizar todas las operaciones que sean necesarias para el ejercicio de sus funciones en puerto durante la vigencia de la relación con su principal. Además el consignatario no tendrá derecho al reembolso de los gastos que le hubiera originado el ejercicio de su actividad profesional, salvo pacto en contrario (art. 18 LCA).

Llegados a este punto, analizaremos el régimen jurídico del consignatario de buques bajo la modalidad de contrato de agencia distinguiéndola del contrato de comisión mercantil; o en otras palabras, dado que la comisión mercantil es una modalidad de la agencia, distinguiremos entre la modalidad con carácter general de la LCA (agencia mercantil) y la aplicación supletoria del CCo. en este tipo de actividades (comisión mercantil).

3.1.2 RÉGIMEN JURÍDICO DE LA AGENCIA MARÍTIMA

En este tipo de relación jurídica distinguimos dos partes: agente (en este caso será el consignatario) y empresario (que será el naviero):

3.1.2.1 OBLIGACIONES DEL CONSIGNATARIO

3.1.2.1.a) Actuación de buena fe

En todo caso el consignatario deberá velar por los intereses del naviero por cuya cuenta actúe, y deberá actuar lealmente y de buena fe, velando por los intereses del naviero por cuya cuenta actúe. Más en concreto, el agente deberá ocuparse con la diligencia de un “*ordenado comerciante*” de la promoción y, en su caso, de la conclusión de los actos u operaciones que se le hubieren encomendado.

3.1.2.1.b) Deber de comunicación y conclusión

El consignatario tendrá que comunicar al naviero toda la información de que disponga, cuando sea necesaria para la buena gestión de los actos u operaciones cuya promoción. Además tendrá que concluir los actos que se le hubiere encomendado, así como, solventar las posibles deudas frente a terceros con los que existan operaciones pendientes de conclusión o ejecución.

3.1.2.1.c) Obligación de desarrollar su actividad con arreglo a las instrucciones razonables recibidas del naviero

Esta obligación responde a la propia naturaleza del contrato de agencia, por el que el agente deberá respetar en todo caso las directrices que le son otorgadas. Es destacable decir que a pesar de recibir instrucciones del naviero, el agente siempre será independiente.

3.1.2.1.d) Obligación de recibir en nombre del naviero reclamaciones

Podrá recibir cualquier clase de reclamaciones de terceros sobre defectos o vicios de calidad o cantidad de los bienes vendidos y de los servicios prestados como consecuencia de las operaciones promovidas, aunque no las hubiera concluido.

3.1.2.1.e) Prohibición de competencia

Según esta prohibición se establece que salvo pacto en contrario, el consignatario puede desarrollar su actividad profesional por cuenta de varios navieros, aunque éste deberá llevar una contabilidad independiente de los actos u operaciones relativos a cada naviero por cuya cuenta actúe. En todo caso, se aclara que el consignatario necesitará el consentimiento del naviero con quien haya celebrado un contrato de agencia, para poder ejercer por su propia cuenta o por cuenta de otro naviero una actividad profesional relacionada con bienes o servicios que sean de igual o análoga naturaleza y concurrentes o competitivos (art. 7 LCA).

Dentro de esta obligación, es importante destacar que en las estipulaciones del contrato de agencia, las partes podrán incluir una restricción o limitación de las actividades profesionales a desarrollar por el consignatario una vez extinguido dicho contrato. En todo caso el pacto de limitación de la competencia no podrá tener una duración superior a los dos años a contar desde la extinción del contrato de agencia (art. 20 LCA). Si el contrato de agencia se hubiere pactado por un tiempo menor, el pacto de limitación de la competencia no podrá tener una duración superior a un año. Se aclara que este pacto deberá formalizarse por escrito para su validez y sólo podrá extenderse a la zona geográfica en la que opere el naviero y al grupo de personas confiados al consignatario, además que sólo podrá afectar a la clase de bienes o de servicios objeto de los actos u operaciones promovidos o concluidos por el consignatario durante el contrato de agencia (art. 21 LCA).

3.1.2.2 DERECHOS DEL CONSIGNATARIO

3.1.2.2.a) Derecho de retribución

La retribución podrá consistir en una cantidad fija, en una cantidad variable en función de los actos promovidos (comisión) o en una combinación entre ambas (art. 11 LCA). En todo caso, el consignatario tendrá derecho a una comisión cuando concurra alguna de las siguientes circunstancias (art. 12 LCA):

-Que el acto u operación se haya concluido como consecuencia de la intervención profesional del agente.

-Que el acto u operación se hayan concluido con una persona respecto de la cual el agente hubiera promovido y, en su caso, concluido con anterioridad un acto u operación de naturaleza análoga.

-Por los actos u operaciones de comercio que se hayan concluido después de la terminación del contrato de agencia, el agente tendrá derecho a la comisión cuando concurra alguna de las circunstancias siguientes:

-Cuando el acto u operación se deba principalmente a la actividad desarrollada por el agente durante la vigencia del contrato, siempre que se hubieran concluido dentro de los tres meses siguientes a partir de la extinción de dicho contrato.

-Que el naviero o el consignatario hayan recibido el encargo o pedido antes de la extinción del contrato de agencia, siempre que el agente hubiera tenido derecho a percibir la comisión de haberse concluido el acto u operación de comercio durante la vigencia del contrato.

Aclara la Ley que no existirá un derecho de comisión cuando el naviero pruebe que el acto u operación concluida por intermediación del consignatario entre éste y el tercero no han sido ejecutados por circunstancias no imputables al naviero. Si llegase a entregar dicha comisión al consignatario por la operación del consignatario, éste deberá restituirla inmediatamente al naviero (art. 17 LCA).

Respecto al devengo de la comisión, nacerá en el momento en que el empresario hubiera ejecutado o hubiera debido ejecutar el acto u operación, o éstos hubieran sido ejecutados total o parcialmente por el tercero. Mientras que el pago de la misma se efectuará no más tarde del último día del mes siguiente al trimestre natural en el que se hubiere devengado, salvo que se hubiere pactado pagarla en un plazo inferior (art. 16 LCA).

3.1.2.2.b) Derecho de información del consignatario

El consignatario tendrá derecho a exigir la exhibición de la contabilidad del naviero en los casos necesarios para verificar todo lo relativo a las comisiones que le correspondan. Igualmente, tendrá derecho a que se le proporcionen las informaciones de que disponga el naviero y que sean necesarias para verificar su cuantía (art. 15.2 LCA).

3.1.2.2.c) Derecho de indemnización por extinción del contrato

Normalmente uno de los elementos característicos del contrato de agencia es el reconocimiento al consignatario de una compensación o indemnización por el mero hecho de la terminación del contrato. La indemnización tiene el carácter de resarcimiento por el perjuicio sufrido por el consignatario tras la ruptura del contrato y por otro para compensarle de la utilidad proporcionada al naviero. Existen dos tipos de indemnizaciones: por clientela y por daños y por perjuicios.

El consignatario que hubiese aportado nuevos clientes al naviero o incrementado sensiblemente las operaciones con la clientela preexistente, tendrá derecho a una indemnización si su actividad anterior puede continuar produciendo ventajas sustanciales al naviero y resulta equitativamente procedente por la existencia de pactos de limitación de competencia, por las comisiones que pierda o por las demás circunstancias que concurran.

Este derecho de indemnización existe también en el caso de que el contrato se extinga por muerte o declaración de fallecimiento del consignatario. En cualquier caso, la indemnización no podrá exceder del importe medio anual de las remuneraciones percibidas por el agente durante los últimos cinco años o, durante todo el período de duración del contrato, si éste fuese inferior. Este derecho viene recogido en el art. 28 LCA.

Por otro lado, sin perjuicio de la indemnización por clientela, el naviero que rescinda unilateralmente el contrato de agencia de duración indefinida, vendrá obligado a indemnizar los daños y perjuicios que, en su caso, la extinción anticipada haya causado al consignatario, siempre que la misma no permita la amortización de los gastos que el consignatario, instruido por el naviero, haya realizado para la ejecución del contrato. Este tipo de indemnización viene recogida en el art. 29 LCA.

3.1.2.2.d) Exención de responsabilidad

La exención de responsabilidad viene recogida en el art. 30 LCA, y establece que no existirá indemnización por clientela o por daños y perjuicios en los siguientes casos:

-Cuando el naviero hubiese resuelto el contrato por causa de incumplimiento de las obligaciones legal o contractualmente establecidas en el contrato de agencia.

-Cuando el consignatario hubiese denunciado el contrato, salvo que la denuncia tuviera como causa circunstancias imputables al naviero, o se fundara en la edad, la invalidez o la enfermedad del consignatario y no pudiera exigírsele razonablemente la continuidad de sus actividades.

-Cuando, con el consentimiento del naviero, el consignatario hubiese cedido a un tercero los derechos y las obligaciones de que era titular en virtud del contrato de agencia.

Respecto a la prescripción de la acción para reclamar la indemnización por clientela o por daños y perjuicios, prescribirá al año a contar desde la extinción del contrato (art. 31 LCA). Por tanto el consignatario no podrá efectuar esta acción habiendo transcurrido dicho plazo.

3.1.2.3 OBLIGACIONES DEL NAVIERO (art. 10 LCA)

A) Actuación de buena fe: el naviero tendrá que actuar lealmente y de buena fe respecto al consignatario, poniendo a su disposición, con antelación suficiente y en cantidad apropiada, los muestrarios, catálogos, tarifas y demás documentos necesarios para el ejercicio de su actividad profesional.

B) Deber de información: deberá facilitar al consignatario todas las informaciones necesarias para la ejecución del contrato de agencia y, en particular, advertirle, desde que tenga noticia de ello, cuando prevea que el volumen de los actos u operaciones va a ser sensiblemente inferior al que el agente hubiera podido esperar.

C) Satisfacer la remuneración pactada: dentro del plazo de quince días, el naviero deberá comunicar al consignatario la aceptación o el rechazo de la operación comunicada. Asimismo deberá comunicar al consignatario, dentro del plazo más breve posible, habida cuenta de la naturaleza de la operación, la ejecución, ejecución parcial o falta de ejecución de ésta.

3.1.2.4 EXTINCIÓN DEL CONTRATO DE AGENCIA

En cuanto a las posibles causas de extinción del contrato, en la LCA se recogen los siguientes supuestos:

-Por el transcurso del tiempo pactado (art. 24 LCA)

-Denuncia unilateral del naviero o del consignatario: deberá existir un preaviso por escrito. El plazo de preaviso será de un mes para cada año de vigencia del contrato, con un máximo de seis meses. Si el contrato de agencia hubiera estado vigente por tiempo inferior a un año, el plazo de preaviso será de un mes. En cualquier caso las partes podrán pactar mayores plazos de preaviso, sin que el plazo para el preaviso del consignatario pueda ser inferior, en ningún caso, al establecido para el preaviso del naviero (art. 25 LCA).

-Incumplimiento total o parcial de las obligaciones pactadas: no será necesario comunicar preaviso (art. 26.1 a)).

-Declaración de concurso de acreedores: no será necesario comunicar preaviso (art. 26.1 b)).

-Por muerte o declaración de fallecimiento del consignatario.

Una vez visto el contenido que recoge la LCA, si ahondamos en nuestro ordenamiento jurídico vemos como esta información se complementa con las causas generales de extinción de las obligaciones recogidas en el CCo.: el transcurso del plazo de tiempo del contrato, el cumplimiento del objeto del mismo o la imposibilidad de sobrevenida de llevarla a cabo; además de los supuestos de revocación (art. 279 CCo.) o la muerte o inhabilitación del consignatario (art. 280 CCo.).

3.1.3 RÉGIMEN JURÍDICO DE LA COMISIÓN MERCANTIL

Se entenderá que existe un contrato de comisión mercantil cuando el mandato que une a las figuras de esta relación jurídica, tenga por objeto *“un acto u operación de comercio y sea comerciante o agente mediador del comercio el comitente o el comisionista”* en virtud del art. 244 CCo.

Como se mencionó al inicio de este documento, este tipo de contrato se diferencia del contrato de agencia fundamentalmente en el tipo de relación que mantenga el consignatario con su principal. A la colaboración aislada y esporádica para contratar, característica del comisionista, se opone la colaboración estable o duradera propia del agente, merced a la cual promueve o promueve y concluye éste en nombre y por cuenta del principal contratos de la más variada naturaleza. Por tanto habrá que fijarse en que dicha relación no sea duradera en el tiempo, ni continuada, ni que esté determinada.

A su vez esta figura puede confundirse con el mandato mercantil, figura recogida en los arts. 1709 y ss. del Código Civil español aprobado por el Real Decreto de 24 de julio de 1889⁷; y arts. 281 CCo. y ss.. La diferencia característica entre el mandatario y comisionista está en que el primero contrata por cuenta de otro y en su nombre, mientras que el segundo lo hace en nombre propio por cuenta ajena (por lo que no da a conocer a su comitente). Por tanto podemos decir que todo comisionista es mandatario, pero no todo mandatario es comisionista.

Respecto a la relación jurídica existente en la comisión mercantil, distinguimos dos partes: el comisionista (en este caso será el consignatario) y el comitente (que será el naviero).

3.1.3.1 OBLIGACIONES DEL CONSIGNATARIO

3.1.3.1.a) Cumplimiento del encargo

El consignatario deberá realizar todos los encargos que reciba del naviero, y no podrá delegarlos sin su consentimiento. Será responsable si no los cumpliera (art. 252 CCo.). En todo caso podrá emplear sus dependientes en las operaciones subalternas que él considere oportuno, pero siempre bajo su responsabilidad (art. 261 CCo.).

Hay que distinguir entre dos supuestos (art. 250 CCo.): si la comisión no exigiera una provisión de fondos, la obligación de su cumplimiento nace desde que el consignatario acepta la obligación del contrato; mientras que si para la comisión fuera necesaria una provisión de fondos, el consignatario estará exento de cumplir el contenido del contrato mientras el naviero no ponga a su disposición la cantidad prevista en el contrato.

El consignatario deberá desempeñar sus funciones respetando siempre las instrucciones recibidas del naviero (art. 256 CCo.); sólo así estará exento de toda responsabilidad con su principal (art. 254 CCo.). También tendrá que comunicar frecuentemente al naviero las noticias que interesen al buen éxito de la negociación, y en todo caso deberá comunicarle todos los contratos que hubiere celebrado en su nombre (art. 260 CCo.).

En el caso de que surjan situaciones no previstas por el naviero, el consignatario deberá consultarle dichas situaciones; y en caso de que no fuese posible la consulta, *“hará lo que dicte la prudencia y sea más conforme al uso del comercio, cuidando del negocio como propio”* (art. 255 CCo.). Así mismo defenderá todos los intereses del naviero, y sin su autorización, no podrá prestar ni vender al fiado o a plazos (art. 270 CCo.). Además el consignatario será responsable de los posibles perjuicios por motivo de omisión o demora, cuando verificare la cobranza de los créditos del naviero cuando eran exigibles; salvo que acredite que usó oportunamente de los medios legales para conseguir el pago (art. 273 CCo.).

⁷ En adelante, CC.

3.1.3.1.b) Obligación de rendir cuentas

Mediante esta obligación el consignatario debe dar cuenta al naviero de sus operaciones y abonarle cuanto haya recibido en virtud de la operación, debiendo rendir cuenta específica y justificada de las cantidades recibidas para el objeto del contrato de comisión (art. 263 CCo.). Si el consignatario realizase operaciones a precios o condiciones más onerosas que las pactadas sin la autorización del naviero, será responsable del posible perjuicio que le haya creado (art. 258 CCo.). En nuestra legislación también se recoge el supuesto en el que el consignatario que reciba fondos para realizar un encargo, y les diera una distinta inversión o destino de la pactada en el contrato, deberá abonar al naviero la cantidad total del principal más los posibles intereses, siendo responsable de daños y perjuicios por haber incumplido el objeto del contrato, sin perjuicio de la posible acción criminal que pueda originarse (art. 264 CCo.).

3.1.3.1.c) Obligación de conservar las mercancías

El consignatario responderá de los riesgos de la operación que esté bajo su mando respecto a las mercaderías recibidas. Solamente quedará exento cuando haga constar las averías y deterioros existentes en las mismas (art. 265 CCo.). Este último precepto se complementa según lo dispuesto en el art. 322 LNM, por el cual el consignatario queda obligado a comunicar de forma rápida y eficiente a su naviero de los posibles daños o pérdidas de las mercancías. Según la legislación vigente respecto a esta materia, se contempla que en el caso de que esos imperfectos se deban a un caso fortuito, fuerza mayor, transcurso del tiempo o por un vicio propio de la mercadería, la responsabilidad cesará; pero siempre con el deber de comunicación a su naviero (art. 266 CCo.).

3.1.3.1.d) Prohibición de auto contratar

En virtud de este tipo de relación jurídica el consignatario no podrá establecer relaciones contractuales con otras personas para sí mismo sin una autorización previa de su naviero.

3.1.3.2 DERECHOS DEL CONSIGNATARIO

3.1.3.2.a) Rehuso del encargo

Según el art. 248 C.Co. el consignatario podrá rehusar el encargo que le mandase su naviero, estando obligado siempre a comunicárselo al naviero de la forma más precisa y rápida posible. En caso de rehuso, el consignatario estará obligado a custodiar y conservar los efectos que el naviero le remitiese hasta que el naviero designara un nuevo consignatario, o hasta que un Juez o Tribunal se hiciera cargo de

los mismos. Si el consignatario incumpliera cualquiera de las obligaciones mencionadas, incurrirá en responsabilidad por daños y perjuicios a favor de su naviero.

3.1.3.2.b) Derecho de retención de los derechos recibidos

En virtud del art. 276 CCo. ningún consignatario podrá ser destituido de los poderes que se le otorgaron en el contrato de comisión sin que antes se le reembolsen sus anticipaciones, gastos y derechos de comisión. Además el mismo precepto señala que los créditos generados por el contrato de comisión por parte del consignatario tendrán preferencia sobre los demás acreedores del naviero.

Por otro lado, si atendemos a lo dicho anteriormente de que *“todo comisionista es mandatario, pero no todo mandatario es comisionista”* y lo relacionamos con el art. 1730 CC, podemos destacar otro derecho del consignatario (siempre y cuando contrate por cuenta de otro y en su nombre). Dicho derecho consistirá en *“el mandatario podrá retener en prenda las cosas que son objeto del mandato hasta que el mandante realice la indemnización y reembolso de que tratan los dos artículos anteriores”*. Dichos arts. son:

-Art. 1728 CC: El mandante debe anticipar al mandatario si éste lo pide, las cantidades necesarias para la ejecución del mandato.

Si el mandatario las hubiera anticipado, debe reembolsarlas el mandante, aunque el negocio no haya salido bien, con tal que esté exento de culpa el mandatario.

El reembolso comprenderá los intereses de la cantidad anticipada, a contar desde el día en que se hizo la anticipación

-Art. 1729 CC: “Debe también el mandante indemnizar al mandatario de todos los daños y perjuicios que le haya causado el cumplimiento del mandato, sin culpa ni imprudencia del mismo mandatario”.

Por tanto podemos concluir que siempre que un consignatario de buques actúe bajo la modalidad de mandatario podrá ampararse en el art. 1730 CC pudiendo retener en prenda las cosas objeto del mandato que tuviera en su poder, siempre y cuando actúe de acuerdo a la buena fe, y siguiendo las instrucciones de su principal. Así, si el llamado mandante encarga al mandatario la concesión de un crédito a un tercero, el incumplimiento por parte de éste faculta al mandatario reclamar al mandante la indemnización correspondiente al amparo del art. 1729 CC. La Sentencia del Tribunal Supremo de 7 de julio de 1987 interpreta este derecho de retención del mandatario como una auténtica garantía real pignoratícia, con la posibilidad de realizar las cosas objeto del mandato con arreglo al art. 1872 CC.

3.1.3.2.c) El crédito de un consignatario como crédito marítimo privilegiado

Bajo la denominación de créditos marítimos privilegiados se designan en Derecho marítimo, aquellos derechos de garantía legales que acompañan a ciertos créditos procedentes de la explotación de un buque, los cuales cuentan con la garantía real del mismo para hacerlos efectivos.

La característica esencial de los privilegios marítimos radica en que conforman un derecho de gravamen que sigue al buque a pesar del cambio de propiedad. Así se establece expresamente en el Convenio Internacional sobre los Privilegios Marítimos y la Hipoteca Naval de 1993 cuyo art. 8 al tratar de las características de los privilegios marítimos establece que éstos siguen al buque a pesar de cualquier cambio de propiedad, matrícula o pabellón. Dicho Convenio se enmarca en el conjunto de sucesivos intentos de uniformidad internacional en materia de derechos de los acreedores marítimos llevados por el Comité Marítimo Internacional. El primer intento se remonta a 1926, con la aprobación del Convenio de Bruselas para la unificación de ciertas reglas relativas a los Privilegios e Hipotecas Marítimos. El Convenio respondía a un doble objetivo. El primero de ellos trataba de conciliar las diferencias entre los cuerpos legislativos nacionales para evitar los numerosos conflictos de leyes existentes, mientras que el segundo intentó adecuar los sistemas de garantías reales sobre buques a la realidad económica del momento con especial énfasis en la potenciación y protección de crédito hipotecario frente al resto de los acreedores. La pugna de diversos intereses económicos en juego hace que ese primer intento tenga poca aceptación internacional y el Comité Marítimo Internacional elaboró en 1967 un nuevo Convenio que pretende reemplazar al anterior pero que desembocó en un nuevo fracaso al no conseguirse la necesaria aceptación internacional para su entrada en vigor. Para el caso de España, que no ratificó el Convenio de 1967, el Convenio de 1993 vino a reemplazar el citado Convenio de 1926.

Si atendemos a lo dispuesto al Convenio de 1926 y en relación con su art. 2 N° 5, se citan como privilegios *“los créditos procedentes de contratos celebrados o de operaciones efectuadas por el capitán fuera del puerto de matrícula, en virtud de sus poderes legales, para las necesidades reales de la conservación del buque o para la continuación del viaje, sin distinguir si el capitán es o no al mismo tiempo propietario del buque y si el crédito es suyo o de los proveedores, reparadores, prestamistas u otros contratantes”* y establece que tienen prioridad sobre las hipotecas. Si ponemos en relación enumeración de derechos recogidos en el art. 2 con lo previsto en el actual Convenio de 1993, vemos como en el actual Convenio reduce el número de créditos con carácter preferente a la hipoteca en comparación con el Convenio de 1926 además de reducir el alcance objetivo de dichos créditos así como la de los sujetos pasivos de dichos créditos. Volviendo al art. 2, vemos como a priori no recoge expresamente como un crédito privilegiado los créditos originados por la actividad de un consignatario de buques; salvo que pueda incluirse en aquellos *“para las necesidades reales de la conservación del buque o para la continuación del viaje”* dentro del art. antes mencionado. En la práctica, la persona distinta al capitán que se equipara al mismo como un contratante mandatario, y que ejerce sus tareas, tradicionalmente se ha denominado como un *ship chandler*, que es aquella persona que distribuye al por menor y que se especializa en suministrar y equipar los buques, y dicha figura en principio no es un consignatario de buques. Sin embargo, el Convenio de 1926 no hace imposible que el consignatario

pueda actuar como un *ship chandler* y por tanto tener un privilegio bajo el art. 2 N° 5; aunque no es lo previsto.

Por su parte, hoy en día el Convenio de 1993 no pone en duda esta cuestión. Su art. 4⁸ enumera una lista de créditos marítimos privilegiados, donde podemos observar que no se recoge ningún crédito relativo a los consignatarios de buques, ni a los créditos relativos a su actividad; aunque su art. 6 reconoce el derecho de todo Estado Parte para reconocer un privilegio en virtud de su legislación nacional a reconocer otros créditos distintos de los recogidos en el art. 4. Más adelante ahondaremos en esta cuestión, aunque podemos ir adelantando que no existe tal reconocimiento hacia los créditos originados por la actividad de un consignatario.

En mi opinión el consignatario de buques no podría ampararse en este Convenio, ya que esta figura ostenta un derecho propio al reembolso contra el naviero en virtud del contrato de agencia y su crédito es diferente al que ostentaba el suministrador o proveedor; por ende no debería tratarse como un derecho marítimo privilegiado.

3.1.3.2.d) Prescripción de los créditos por comisión

Una vez realizadas las tareas encomendadas por el principal, puede darse el caso de que el consignatario de buques no cobrase el crédito acordado con su principal. Para saber cuándo prescriben esos créditos que corresponden a nuestra figura habrá que fijarse en lo dispuesto en el CCo. En el ámbito mercantil, los plazos para reclamar por los contratos son distintos a los habituales civiles. Si no hay un plazo determinado, se aplicarán las disposiciones del CC (art. 943 del CCo.); y fijándonos en el CC vemos como su art. 1967 establece que habrá un plazo de 3 años para exigir créditos por parte de los agentes. Más adelante ahondaremos en esta cuestión.

En virtud del art. 944 CCo. se interrumpirá la prescripción mediante demanda o cualquier otra interpelación judicial hecha al deudor, consiguiendo un reconocimiento de obligaciones o renovando el documento en el que se base el derecho del acreedor.

En el CC se admite la reclamación extrajudicial para interrumpir la prescripción (art. 1973 CC). En el ámbito mercantil no basta con la reclamación extrajudicial ya que podemos perder nuestra acción; aunque los Tribunales vienen admitiendo la extensión del art. 1973 del CC a las obligaciones mercantiles y admite la interrupción de la prescripción por reclamación extrajudicial (STS 8-4-2010).

⁸ Ar4. Convenio 1993. Privilegios marítimos. 1. Los siguientes créditos contra el propietario, el arrendatario a casco desnudo, el gestor o el naviero del buque estarán garantizados con un privilegio marítimo sobre el buque: a) los créditos por los sueldos y otras cantidades debidos al capitán, los oficiales y demás miembros de la dotación del buque en virtud de su enrolamiento a bordo del buque, incluidos los gastos de repatriación y las cuotas de la seguridad social pagaderas en su nombre; b) los créditos por causa de muerte o lesiones corporales sobrevenidas, en tierra o en el agua, en relación directa con la explotación del buque; c) los créditos por la recompensa pagadera por el salvamento del buque; d) los créditos por derechos de puerto, de canal y de otras vías navegables y practicable; e) los créditos nacidos de culpa extracontractual por razón de la pérdida o el daño materiales causados por la explotación del buque distintos de la pérdida o el daño ocasionados al cargamento, los contenedores y los efectos del pasaje transportados a bordo del buque.

3.1.3.3 OBLIGACIONES DEL NAVIERO

3.1.3.3.a) Pago de la comisión

El naviero quedará obligado a pagar al consignatario la comisión pactada en el contrato (art. 277 CCo.). Si no hubiese pacto expresivo de la misma, se fijará ésta con arreglo al uso y práctica mercantil del lugar donde se cumpliera la comisión (en la práctica se suele fijar un tanto por ciento del importe de la operación).

3.1.3.3.b) Proveer al consignatario de los fondos necesarios para el desempeño de sus funciones inherentes al contrato de comisión

El naviero deberá satisfacer al contado al consignatario, mediante cuenta justificada, el importe de todos sus gastos y desembolsos, con el interés legal desde el día en que los hubiere hecho hasta su total reintegro (art. 278 CCo.).

3.1.3.3.c) Indemnizar al consignatario de los daños y perjuicios

El naviero deberá indemnizar al consignatario cuando no exista culpa ni imprudencia de éste por los daños y perjuicios que le cause el cumplimiento de la comisión.

3.1.3.4 TIPOS DE REPRESENTACIÓN

Llegados a este punto es importante diferenciar entre dos supuestos, en función de la vinculación del consignatario frente a terceros, se distingue entre:

-Representación directa (comisión en nombre propio): regulada en el art. 246 CCo., cuando el consignatario contrate en nombre propio, no tendrá necesidad de declarar quién es el naviero que está detrás, y quedará obligado de un modo directo, como si el negocio fuese suyo, con las personas con quienes contratare. Así mismo los terceros no tendrán acción contra el naviero, ni éste contra aquéllas.

-Representación indirecta (en nombre del naviero): regulada en el art. 247 CCo., cuando el consignatario contratase en nombre de su naviero, éste deberá manifestarlo, y si el contrato que realizase con terceros fuere por escrito, deberá expresarlo en el mismo, declarando el nombre, apellidos y domicilio de su naviero. En su caso las posibles acciones que puedan surgir del contrato sólo podrán ejercerse entre el naviero y los terceros contratados por el consignatario.

3.1.4 CRÉDITOS SATISFECHOS POR EL CONSIGNATARIO DE BUQUES

Tal y como hemos ido viendo a lo largo de este trabajo, el amplio espectro de facultades que puede llegar a tener un consignatario de buques hace que esta figura en la práctica tenga que llevar a cabo una gestión sistemática, energética y continuada tendente a la captación de mercancías para su transporte en los buques de su principal. Esto implica que el agente consignatario debe estar perfectamente informado de la política de fletes del armador o porteador. Esta gestión tiene un carácter general y permanente, ya que debe tener en cuenta las escalas concretas de cada buque, dado que conoce el itinerario de todos y cada uno de los buques de la línea.

En la práctica es frecuente que un armador o porteador exija a su agente consignatario que envíe, con un plazo entre 10 y 15 días antes de la escala, una lista con la descripción y naturaleza de las mercancías, la forma de empaquetado, las dimensiones y peso de cada pallet, la clase IMO, el tonelaje individual y total con sus respectivos cubicajes, el número de contenedores de 20 y 40 pies que vaya a usar y las perspectivas de cargas adicionales.

Por tanto el intercambio de informaciones entre el consignatario de buques y su principal es imprescindible para la rentabilidad global, ya que en la actualidad existe una gran movilidad de cargas a nivel global. Por ello en la práctica es habitual que un consignatario de buques cierre cargas de su área portuaria y de su hinterland, pero también puede contratar otras que son importadas o exportadas por otros puertos, del mismo país o aún de otro.

El cierre de cargas implica que el agente consignatario, como mandatario o comisionista del armador, celebra en nombre y representación de éste, y con ajuste a sus instrucciones, los correspondientes contratos de transporte (mediante faxes o intercambio de cartas). El consignatario acordará con la empresa embarcadora de la mercancía o transitario, la fecha en que la mercancía que será llevada a puerto, el lugar de depósito donde se recibirá la mercancía y todas aquellas operaciones auxiliares que sean necesarias para poder embarcar la mercancía así como acordar como realizar las tasas correspondientes para poder entrar y salir del puerto respecto al buque consignado. Y son estas operaciones las que se centran en este punto del trabajo, ya que para realizarlas el consignatario deberá abonar la cantidad correspondiente para cada caso.

Como ya hemos dicho, un consignatario de buques actuará en nombre de su principal y por tanto, actuando en su nombre en el puerto, abonará en su nombre las cantidades que sean requeridas para cada caso por la estancia del buque del puerto (y todo aquello que afecte a la mercancía). Pero puede darse el caso de que los créditos adelantados por el consignatario no sean devueltos por su principal. En su caso, el antiguo CCo. regulaba distintos casos: 6 meses para la reclamación de fletes y gastos marítimos, y el precio del pasaje marítimo (art. 951 CCo), 1 año en las deudas por servicios, obras y suministros para avituallar a los buques o mantener la tripulación (art. 952 CCo.) y 3 años para reclamaciones por seguros marítimos (art.954 CCo.). Pero dicha regulación quedó derogada por la Disposición derogatoria única c) de la LNM.

La LCA establece en su art. 4 *«Salvo disposición en contrato de la presente ley, la prescripción de las acciones derivadas del contrato de agencia se regirá por las reglas establecidas en el Código de Comercio»*, lo que supone que el régimen y prescripción de las acciones derivadas del contrato de agencia, con la excepción de las previstas en el art. 31 (la acción para reclamar la indemnización por clientela y la acción de indemnización de daños y perjuicios, que prescribirán al año desde la extinción del contrato), se contiene en las reglas del CCo. y, en aplicación del art. 943 del mismo, en las del CC. Pero a la hora de determinar cuál es el precepto aplicable en el contrato de agencia, de los que en el CC regulan la prescripción, la sentencia dictada por la Sala el 25 de febrero de 2009 declaró *«Ciertamente, como apunta la resolución recurrida, caracteriza al agente, frente al mero comisionista, según se concreta en la Exposición de Motivos de la Ley 12/1992, de 27 de mayo, sobre Contrato de Agencia, "la colaboración estable y duradera (...) merced a la cual promueve o promueve y concluye éste en nombre y por cuenta del principal contratos de la más variada naturaleza"*. Ahora bien, tal nota característica no puede servir de fundamento para rechazar la aplicación del plazo prescriptivo especial de tres años a tales profesionales regulados por la LCA.

Así ha de entenderse en virtud de lo sentado en Sentencia de 22 de enero de 2007 que confirma la inclusión en la expresión genérica del agente en el art. 1967.1º CC. En definitiva, tal y como ya señaló la sentencia dictada y las posteriores dictadas por esta Sala el 7 de octubre de 2010 y el 15 de octubre de 2009, las acciones de reclamación de las retribuciones debidas al agente, como efecto del contrato de agencia, prescriben en el plazo de tres años que establece el art. 1.967 CC. Por tanto todas aquellas actividades que tenga que pagar el consignatario de buques en nombre de su principal, ya sean créditos a proveedores o destinadas a reparaciones del buque, tendrán que ser pagadas en el plazo máximo de 3 años para que la acción para reclamar dichas cantidades prescribiera. En cualquier caso este plazo de 3 años se entiende que es para todo crédito ordinario.

Respecto al caso de los privilegios marítimos, tal y como vimos anteriormente y tomando como referencia el Convenio de 1993, sus arts. 9 y 6 establecen las reglas a seguir para determinar el tiempo de extinción de los privilegios marítimos. El art. 9 se refiere a los privilegios internacionales reconocidos en el art. 4 mientras que el art. 6 se refiere al plazo de otros privilegios concedidos por las leyes nacionales. Respecto a los privilegios internacionales del art. 4 se extinguirán en el plazo de un año a menos que antes del vencimiento de este plazo el buque haya sido objeto de embargo preventivo o ejecución tendente a su venta forzosa. Dicho plazo comienza a correr desde la fecha del nacimiento del crédito en cuestión, a excepción de los privilegios que acompañan a los créditos laborales y por seguridad social cuyo cómputo comienza desde el momento que se produce el desenrole del tripulante acreedor. Por su parte, el art. 6⁹ permite a todo Estado Parte conceder otros privilegios marítimos sobre

⁹ Art. 6 Todo Estado Parte podrá conceder, en virtud de su legislación, otros privilegios marítimos sobre un buque para garantizar créditos, distintos de los mencionados en el artículo 4, contra el propietario, el arrendatario a casco desnudo, el gestor o el naviero del buque, a condición de que esos privilegios: a) estén sujetos a lo dispuesto en los artículos 8, 10 y 12; b) se extingan i) a la expiración de un plazo de seis meses contados desde el nacimiento de los créditos garantizados, a menos que, antes del vencimiento de ese plazo, el buque haya sido objeto de embargo preventivo o ejecución conducentes a una venta forzosa; o ii) al final de un plazo de sesenta días después de la venta del buque a un comprador de buena fe, que empezará a correr desde el día en que se inscriba la venta en el registro, de conformidad con la legislación del Estado en

un buque cuando así lo prevea su legislación nacional, y establece un plazo máximo de seis meses desde su nacimiento o de sesenta días desde la inscripción de la venta del buque a un tercero de buena fe en el Registro (siempre y cuando no venciera antes el plazo). Este precepto se complementa con lo dispuesto en el art. 124 LNM, que confirma la posibilidad de que puedan existir otros créditos de carácter privilegiado por la normativa nacional ya sea porque estén previstos en nuestro derecho común o leyes especiales, ya sea porque se esté en presencia de una ejecución de buque extranjero y la ley de pabellón reconozca otros privilegios. Por tanto dichos créditos se extinguirán según lo dispuesto en el art. 6 del Convenio de 1993. En cualquier caso, la graduación de estos créditos respetará en todo caso el orden establecido en su art. 5, que en relación con el art. 6 c), los mismos se colocarán tras los créditos privilegiados del art. 4 y tras las hipotecas y demás cargas y gravámenes inscritos.

que esté matriculado el buque después de la venta, si este plazo venciere antes que el señalado en el inciso anterior; y c) se pospongan a los privilegios marítimos enumerados en el artículo 4, así como a las hipotecas, mortgages o gravámenes inscritos que se ajusten a lo prevenido en el artículo 1.

3.2 REGULACION JURIDICA RESPECTO AL CONTRATO DE DEPÓSITO

Podemos definir el contrato de depósito como aquel por el que el depositante cede la tenencia de una cosa a un depositario, y éste se encargue de custodiarla, debiendo el depositario restituirla cuando el depositante la reclame. En síntesis podemos mencionar que es un contrato que se presume oneroso, ya que engendra obligaciones para la otra parte. Es un contrato que se inicia unilateral, pero también es considerado un contrato bilateral imperfecto. Como norma general en nuestro ordenamiento jurídico viene recogido en los artículos 1758 CC.

Según el art. 1760 CC en principio se presumirá gratuito, salvo pacto en contrario; y la ley establece que se puede ser judicial o extrajudicial (art. 1759 CC).

En el caso que a nosotros nos interesa, y en relación con este trabajo, podemos encuadrar los contratos de depósito en aquellos casos en los que una empresa consignataria de buques ejerza la actividad como empresa consignataria porteadora de las mercancías; es decir, cuando contraiga la obligación de transportar por sus propios medios las mercancías.

Si intentamos encuadrar este tipo de contratos en la actividad en nuestra legislación interna, vemos como la LNM tiene en cuenta estos supuestos. Por un lado su art. 237 establece un derecho de retención por el que *“el porteador tendrá derecho a retener en su poder las mercancías transportadas mientras no perciba el flete, las demoras y demás gastos ocasionados por su transporte.”* Dicho derecho se desprende del derecho de depósito de las mercancías. Así mismo el mismo art. aclara que *“no podrá ejercitarse este derecho en contra del destinatario que no sea el fletador, salvo que en el conocimiento o carta de porte conste la mención de que el flete es pagadero en destino”*. Además también se hace una referencia respecto por el cual mediante el contrato de manipulación portuaria se pueden incluir derechos u obligaciones de depósito (art. 330 LNM).

Sin embargo, el régimen general y el procedimiento para proceder al depósito para proceder a una futura venta de las mercancías por impago del flete viene recogido en los arts. 512 y ss. LNM.

El art. 512 LNM establece que será aplicable el procedimiento cuando *“el destinatario no abone el flete, el pasaje o los gastos conexos a su transporte o no se presente para retirar los efectos porteados, así como cuando el transporte no pueda concluir a causa de una circunstancia fortuita sobrevenida durante el viaje, que hiciere imposible, ilegal o prohibida su continuación”*. Por tanto la empresa cosignataria que actúe como porteadora podrá ejercer estos derechos cuando no se le abonen las cantidades relativas al transporte de las mercancías.

Mientras el art. 513 LNM se encarga de recoger los datos que tienen que tener la solicitud del depósito, el art. 514 LNM describe el procedimiento que hay que seguir para ejercerlo correctamente.

Llegados a este punto, y volviendo a la obligación que se adquiere al recepcionar las mercancías en una empresa porteadora, ésta adquiere una obligación de custodiar las cosas depositadas. Pero hay que aclarar que no toda la doctrina y jurisprudencia está de acuerdo con la naturaleza de este tipo de contratos en este tipo de actividades tan concretas. Por un lado tenemos la parte que defiende que el consignatario porteador desde el momento en que se ocupa de recibir la mercancía y entregársela al receptor, sustituye al Capitán del buque y asume todas las obligaciones y responsabilidades ante los receptores siendo la responsabilidad del agente consignatario plenamente contractual, es decir, que el consignatario, asume, en virtud de representación las obligaciones del Capitán del buque respecto de la mercancía.

Por otro lado existe la tesis que defiende que el consignatario no es un depositario de la mercancía sino que ésta permanece en la terminal y la recoge el receptor una vez ha pagado al consignatario los gastos del transporte y los gastos de aduana. Además esta tesis defiende que el consignatario no es un representante del Capitán ni del naviero y esta independencia se recoge claramente en la LCA.

3.3 REGULACIÓN JURÍDICA RESPECTO AL CONTRATO DE MANIPULACIÓN DE MERCANCÍAS

Otra de las funciones que un consignatario puede desempeñar en el ejercicio de su actividad laboral, es la de realizar las gestiones de contratación y supervisión de las tareas de manipulación portuaria de mercancías. Por tanto, cuando realice dichas actividades, la Ley reconoce la opción de que el consignatario pueda adquirir funciones propias de las derivadas de un contrato de manipulación de mercancías, convirtiéndose así en un operador portuario. Por ello en este punto del trabajo analizaremos el contrato de manipulación de mercancías bajo la perspectiva del consignatario, y analizaremos los posibles derechos, obligaciones y responsabilidades que se pueden derivar de esta modalidad de contratación (arts. 329-338 LNM).

Entendemos por un contrato de manipulación portuaria, según el art. 329 LNM, aquel contrato por el que *“un operador se compromete, a cambio de un precio, a realizar todas o alguna de las operaciones de manipulación de las mercancías en puerto previstas en esta ley u otras de similar naturaleza”*. Es importante mencionar que dicho precepto alude expresamente al puerto como zona de desenvolvimiento de las referidas actividades; por lo que será requisito imprescindible operar en un puerto para estar bajo esta modalidad contractual; aunque es cierto que no son pocos los casos en los que la manipulación portuaria escapa del espacio del portuario en sentido estricto. Hablamos, por ejemplo, del almacenamiento de mercancías en zonas excluidas y apartadas del mismo, supuesto que, según la literalidad del citado precepto, no estaría incluido dentro del ámbito portuario y en consecuencia, debe regirse por la legislación civil (en concreto, regulación del contrato de depósito).

Dicho art. 329 LNM se complementa con lo dispuesto en el art. 330.1 LNM, que hace referencia a qué puede ser objeto del contrato: *“puede incluir las operaciones de carga, descarga, estiba y desestiba a bordo de los buques, así como las de recepción, clasificación, depósito y almacenamiento en muelle o almacenes portuarios, y las de transporte intraportuario”*. Por tanto gracias a este precepto, la LNM pone fin a un contrato cuya prestación y objeto se limitaba exclusivamente a la carga y descarga de mercancías (regulación derogada del CCo.).

Por otro lado la misma Ley en su art. 331, establece quién o quiénes pueden celebrar este tipo de contratos. El principio de la autonomía de la voluntad de las partes juega un papel importante en el ámbito de la manipulación portuaria, ya que el precepto alude a los cargadores de las mercancías o a los destinatarios de las mismas; pero también hace referencia a *“quienes hayan asumido ante aquellos la obligación de verificarlas”*. Esta última frase es una clara referencia a los consignatarios, ya que estos, como explicamos anteriormente en otros puntos del trabajo, pueden verificar el cumplimiento de la manipulación de mercancías así como pagar las tasas correspondientes por cuenta del armador. Por tanto en el contrato existe un amplio abanico de sujetos que pueden contratar dicha modalidad; entre los que se encuentra el consignatario. Dado que la Ley se refiere como sujeto principal de dicho contrato al operador portuario, en adelante nos referiremos a dicho sujeto como consignatario, ya que es la persona que nos interesa.

Respecto a la documentación formal del contrato de manipulación portuaria no se recoge ninguna formalidad en la LNM, aunque el art. 332 LNM recoge la posibilidad de suscribir un documento en concepto de recibo de las mercancías en la recepción de las mismas, “*haciendo constar su condición y cantidad en tanto en cuanto sea posible determinarlas mediante su examen*”. Además establece que “*dicho recibo escrito podrá ser sustituido, a voluntad del operador, por un mero acuse de recibo que se hará constar añadiendo la fecha y la firma del operador en cualquier documento que le presente quien le entregue las mercancías en el cual éstas queden debidamente identificadas*. Dichos documentos, aunque tienen como finalidad probar las condiciones en las que éstas han sido recibidas, pueden servir como prueba de la existencia del contrato de manipulación portuaria. Añade el art. 332.2 LNM que la emisión y firma del documento que acredite la recepción “*será obligatoria*” si lo solicitara quien entregara las mercancías; aunque en su caso el consignatario podrá elegir entre emitir el recibo escrito o prestar un mero acuse de recibo.

En su caso se presumirá que las mercancías estaban en buena condición aparente en el momento de la entrega si no se hubiese emitido recibo o prestado el acuse de recibo, salvo prueba en contrario (art. 332.3 LNM).

El artículo 333 LNM recoge como premisa general que el consignatario encargado de la manipulación será responsable en aquellos supuestos en los que se generen daños en las mercancías, se produzca una pérdida de las mismas o un retraso en su puesta a disposición. Constituyen estos supuestos una serie de presunciones *iuris tantum* con inversión de la carga de la prueba, en tanto que prosigue el citado precepto estableciendo una posible exoneración si, en el mejor de los casos prueba que cualquiera de los hechos anteriores se ha desencadenado como consecuencia de causas fortuitas, y que además el consignatario y sus auxiliares han empleado la máxima diligencia para evitarlas. Aclara el precepto que “*el período de responsabilidad del operador se extiende desde el momento en que se hizo cargo de las mercancías hasta que las entregó o las puso a disposición de la persona legitimada para recibirlas*”.

Aquí radica un punto importante en la modalidad de este tipo de contrato; el art. 333.2 LNM establece que se presumirá salvo prueba en contrario, que las mercancías fueron entregadas en la misma condición descrita en el recibo de recepción, y en caso de que no se emitiera recibo, que fueron entregadas en buena condición.

En la práctica la actividad de los consignatarios que asumen funciones de operadores de manipulación portuaria puede generar diversos problemas, ya que tiene una actuación directa con las mercancías y esto puede generar diversos problemas debido a posibles daños, retrasos o incluso pérdidas. Por ello la LNM en su art. 334 establece una serie de reglas a tener en cuenta para poder limitar la responsabilidad de estos sujetos.

En primer lugar hace una mención al art. 4.5 e) del Convenio Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Conocimientos de Embarque de 1924¹⁰ (más conocido como las Reglas de la Haya-Visby), estableciendo que el operador de manipulación portuaria perderá su derecho a limitar su

¹⁰En adelante, Reglas Haya-Visby

responsabilidad “*si se prueba que el daño es resultado de un acto o de una omisión del porteador, que se produjo o con intención de provocar un daño o temerariamente y con conocimiento de que probablemente de ello se deduciría un daño*”. Por tanto no podrá limitarla cuando el consignatario realice un daño por acto u omisión, cuando haya tenido intención de provocarlo o si sabe que su actuación generaría dicho daño.

Por ello al igual que el porteador, cuando exista dolo en su actuación no podrá limitar su responsabilidad respecto a las reglas que se detallan a continuación. Dichas reglas limitarán su responsabilidad cuando exista pérdida o daño en las mercancías, o retraso en la entrega de las mismas:

-En los casos de pérdida o daño en las mercancías, estará limitada a una suma de dos derechos especiales de giro, definidos por el Fondo Monetario Internacional, por kilogramo de peso bruto.

-Cuando la pérdida o daño de una parte de la mercancía afecte al valor de otra parte, se tendrá en cuenta el peso total de las mercancías perdidas o dañadas y de las mercancías cuyo valor haya resultado afectado para determinar ese límite de responsabilidad.

-En caso de retraso en la entrega, estará limitada a una suma equivalente a dos veces y media de la remuneración que deba pagársele por sus servicios con respecto a las mercancías que hayan sufrido el retraso, sin exceder de la cuantía total de la remuneración debida por la remesa de que formen parte esas mercancías.

Por tanto un consignatario que asuma funciones típicas del operador de manipulación portuaria podrá limitar su responsabilidad siguiendo las citadas reglas. Hay que aclarar que el derecho especial de giro¹¹ es la Unidad de Cuenta del Fondo Monetario Internacional. Constituye una cesta de monedas que incluye al euro, dólar USA, yen japonés y libra esterlina. En concreto para el euro, un DEG dependiendo del momento en el que nos encontremos suele oscilar entre 1,1 y 1,3 euros.

En cualquier caso aclara el art. 334.2 LNM que “*en ningún caso, la responsabilidad acumulada por pérdida o daño más la derivada de retraso excederá de la suma que resultaría aplicable por pérdida total de las mercancías en aplicación de apartado 1.a)*”. Así la responsabilidad acumulada de los dos supuestos anteriores (pérdida o daño en las mercancías y retraso) no podrá superar la cuantía establecida para la pérdida total de las mercancías.

Respecto a la prescripción de acciones contra el consignatario que asume funciones de operador de manipulación portuaria, el art. 337 LNM establece que prescribirán a los dos años de que éste entregara las mercancías. Si se diese el caso de la pérdida total de las mercancías, el precepto aclara que empezará a contar desde el día que debieron ser entregadas.

Finalmente el art. 338 LNM recoge un derecho innovador y muy importante desde el punto de vista de la actividad práctica de estos sujetos. Hablamos del derecho de retención, que permite a los consignatarios que asuman funciones de operadores de manipulación portuaria retener las mercancías como garantía de cobro, en aquellos supuestos en los que no se le abone el precio pactado por la prestación de sus servicios. En cualquier caso dicho derecho durará hasta que se pague lo pactado.

¹¹En adelante, DEG

Sin embargo en esta materia la regulación legal de este derecho parece escueta, ya que no se establece las formas de proceder que podría llevar a cabo el operador portuario en tales situaciones, como podría ser por ejemplo la venta forzosa de las mismas o la sustitución de ese derecho de retención por otras garantías o depósitos equiparables a la cuantía impagada.

3.4 REGULACIÓN JURÍDICA COMO TRANSITARIO

Tal y como establece el art. 324 LNM, se reconoce la opción de que el consignatario pueda adquirir funciones propias de un transitario; y en su caso el propio art. declara que se le añadirán las obligaciones previstas para los mismos, además sus posibles responsabilidades. En el título IV de la LNM, la regulación de la responsabilidad del porteador por daños y averías de las cosas transportadas mantiene el régimen vigente contenido en las Reglas de La Haya-Visby ratificadas por España y por la generalidad de los países marítimos. Estas reglas regulan actualmente el 95% del comercio marítimo mundial. Cuando exista póliza de fletamento el régimen legal tendrá carácter derogable, dada la posición de igualdad entre fletadores y armadores.

Consecuentemente, pueden ser válidas las cláusulas de exoneración o limitación de responsabilidad que pacten entre ellos, según el preámbulo de la LNM. La ley ha tenido en cuenta los últimos convenios en esta materia, especialmente las conocidas Reglas de Rotterdam, previendo así ulteriores modificaciones de su articulado cuando entren en vigor (aún no ha sido ratificado por mayoría del tonelaje mundial).

Por tanto la propia Ley remite directamente a las Reglas de la Haya-Visby; pero de forma complementaria, habrá que tener en cuenta la legislación nacional. En su caso de esta materia se ocupa la propia LNM y la Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del contrato de transporte terrestre de mercancías¹²

Respecto a la materia de la que hablamos, podemos definir a los transitarios como personas físicas o jurídicas, que son mediadores en las operaciones de transporte internacional por cualquier medio de transporte (transporte marítimo, transporte fluvial, transporte aéreo, transporte ferroviario, transporte por carretera o transporte multimodal...). Estas personas organizan el enlace entre los distintos transportistas y así asegura la continuidad del transporte de la mercancía a través de distintos medios de transporte. Por tanto es un intermediario entre el exportador o importador y las compañías de transporte; exigiendo para su actividad un amplio conocimiento de los INCOTERMS. Así podemos agrupar brevemente las funciones de un consignatario que ejerza labores de empresa transitaria: comunicarse con los suministradores, proveedores y receptores de las mercancías y mantener informadas a las partes del estado de la recepción o la entrega, proveer de la información necesaria concerniente las listas de navegación y los ratios de contenedores, buscar salida a la carga a través de notificaciones de listados de escalas, cerrar los tratos y concluir los acuerdos sobre la mercancía, confeccionar y presentar la documentación que se requiera relativa a la carga (notas de entrega, permisos de entrega, órdenes de entrega), completar los trámites y formalidades necesarias referentes a la entrega o recepción de las mercancías, y buscar a petición del armador, en el caso de daños a la carga del buque, los arreglos necesarios con las aseguradoras, la inspección marítima, los *surveyors*, etc.

¹²En adelante, LCTTM

Para el caso que a nosotros nos interesa, diremos que un consignatario asumirá funciones de un transitario cuando se subroga en sus actividades. Dada que la figura del transitario tiene una extensa regulación legal, señalaremos los puntos más importantes de su actividad, en la que un consignatario podría tener puntos de interés.

Para la materia que estamos hablando, podemos equiparar la figura del transitario a la de un porteador, ya que será ésta la persona natural o jurídica que, por sí o por medio de otra que actúe en su nombre, celebre un contrato de transporte internacional de mercancías. Por tanto cuando un consignatario contrate dichos contratos se convertirá en un porteador, y le será de aplicación aquella normativa que afecte a dichas actividades. En este punto es reseñable mencionar que a efectos de esta comparación, cuando un consignatario asuma las funciones de un porteador, en resumidas cuentas estará actuando como un consignatario de las mercancías (definición que diferenciaba la antigua regulación del CCo. tal y como explicamos al principio de este documento), ya que únicamente tendrá contacto con las mercancías y no con los buques de acuerdo a la actividad típica de los porteadores.

Desde el principio se establece que *“el porteador es responsable de todo daño o pérdida de las mercancías, así como del retraso en su entrega”*. Aunque dicho principio general de responsabilidad tiene dos límites; el porteador únicamente responderá por aquéllos daños, pérdidas o retrasos que se hayan causado mientras la mercancía estaba bajo su custodia, y sólo responderá de acuerdo a las disposiciones previstas en los arts. 277 y ss. LNM. Si complementamos esta información con lo recogido en las Reglas de la Haya-Visby (art. 277.2 LNM), podemos concluir que el fundamento de la responsabilidad del porteador es el de la responsabilidad por culpa o negligencia, ya sea propia o de sus auxiliares o dependientes, en la causación de daños, averías o retrasos. Aun así debe recordarse que las Reglas de la Haya-Visby en su art. 4 establecen una serie de causas de exoneración de responsabilidad, por las que un consignatario que asuma las funciones de un porteador no responderá por daños o pérdidas a las mercancías.

A la hora de hablar de porteador hay que diferenciar distintos tipos de sujetos:

-Porteador: dicho sujeto actuará en la regulación unitaria del contrato de fletamento, que según el art. 203 LNM será quien se obliga a cambio del flete a transportar por mar mercancías y de entregarlas al destinatario en el puerto o lugar de destino.

-Porteador contractual y porteador efectivo: actuarán estos sujetos cuando intervengan en la actividad diferentes agentes en cadena, siendo el último de ellos el que efectivamente ejecuta el transporte marítimo con medios propios. Como porteador contractual podemos identificar a aquellas personas que se comprometan con el cargador a realizar el transporte por medio de otros, y el art. 278.2 LNM aclara que serán *“comisionistas de transportes, transitarios y demás personas que se comprometan con el cargador a realizar el transporte por medio de otros”*. Por tanto el consignatario debería ser catalogado como un porteador contractual cuando ejerza dichas actividades. Mientras entenderemos como porteador efectivo a aquel que realmente efectúe el transporte bajo sus medios, y el art. 278.3 LNM recoge que se incluirá en este tipo de porteador al *“armador del buque”*.

-Porteadores sucesivos: en aquellos casos en los que exista un único título que pruebe el valor de las mercancías (como es el Bill of lading), se prevé la responsabilidad solidaria de todos los porteadores según el art. 284 LNM, facultando expresamente a que éstos incluyan en el título pactos de no responsabilidad por los daños producidos en los trayectos que ejecuten los otros porteadores, de modo que en caso de que se produzca dicho daño, afectará exclusivamente al porteador que asumió el trayecto en el que se produjo el daño. Así se regula la posibilidad de que se acuerden transportes sucesivos, existiendo un único contrato, por virtud del cual varios porteadores ejecutan el transporte de manera escalonada o sucesiva.

Una vez identificados los distintos tipos de porteadores, desarrollaremos las ideas desde el punto de vista del porteador contractual, ya que en este grupo se encuadran generalmente los transitarios, y por consiguiente, aquéllos consignatarios que ejerzan alguna de sus actividades. A estos efectos el art. 6 LCTTM establece que:

“El porteador que contrate con el cargador responderá frente a éste de la realización íntegra del transporte conforme a lo previsto en esta ley, aún cuando no la lleve a cabo por sí mismo en todo o en parte.

Cuando el porteador que haya contratado directamente con el cargador contrate, a su vez, la realización efectiva de la totalidad o una parte del transporte con otro porteador, quedará obligado frente a éste como cargador conforme a lo dispuesto en esta ley y en el contrato que con él haya celebrado.”

Por ende el consignatario que asuma funciones de porteador contractual responderá frente al cargador, aun cuando no realice el transporte por sus propios medios. Es importante mencionar que la LCTTM regula de forma general la actividad de los transitarios, por lo que de forma conjunta con la LNM, deberemos acogernos a dicho texto legal para resolver las posibles controversias que puedan surgir entre los cargadores y los porteadores.

También hay que destacar que al igual que el consignatario que asuma funciones como operador de manipulación portuaria, el consignatario que asuma funciones como un porteador contractual podrá limitar su responsabilidad de acuerdo a los arts. 282 y 293 en relación con las Reglas de la Haya-Visby.

Los arts. 282.3 y 283.3 LNM prevén que la limitación de responsabilidad del consignatario que se subrogue en la posición de un porteador contractual se podrá aplicar respecto a cualquier acción en la que se persiga la indemnización de pérdidas, daños o retrasos experimentados por la mercancía, ya sea de naturaleza contractual o extracontractual.

En cualquier caso el porteador contractual perderá su derecho a limitar la responsabilidad cuando se acredite que los hechos fueron causados *“por él mismo, intencionadamente o actuando en forma temeraria y con conciencia de su probabilidad”* de acuerdo con el art. 282.4 LNM. Podemos concluir que dicha regulación es acorde con los arts. 4 e) y 4 bis de las Reglas de la Haya-Visby y con el Derecho Comparado.

Finalmente mencionaremos los límites legales que la LNM recoge en su cuerpo legal, y que en síntesis ya hemos mencionado en las Reglas de la Haya-Visby en relación con los consignatarios que asuman funciones de operadores de manipulación portuaria:

-Límites a la indemnización por pérdida y daños: el art. 282.1 LNM remite a los límites de la limitación establecidos en el art. 4.5 de las Reglas de la Haya-Visby, que será el valor declarado de la mercancía en el Bill of lading. Y si no, el límite de 666,67 DEG por bulto o unidad o 2 DEG por kilogramo de peso bruto (el que resulte más elevado de los dos).

-Límites a la indemnización por retraso: según el art. 283.1 es el equivalente a 2,5 veces el flete pagado por la mercancía que resulte afectada por el retraso, sin que en ningún caso pueda exceder de la cuantía total del flete que deba pagarse por el contrato de fletamento.

3.5 EL CONSIGNATARIO PORTEADOR Y LA POSTURA DEL TS ANTES DE LA LNM

Vista la actividad de una empresa consignataria de buques bajo la modalidad de transitaria, podemos afirmar que un consignatario de buques ejercerá labores de porteador cuando se comprometa a realizar el transporte de la mercancía; es decir, realizar efectivamente su traslado del lugar de expedición al de destino, poniéndolas en poder o a disposición del destinatario en el estado en que le fueron entregadas, de lo que se deriva la obligación de conservarlas debidamente (art. 28).

Deberá el porteador (art. 17) utilizar un vehículo adecuado al tipo y circunstancias del transporte que deba realizar, que pondrá a disposición del cargador en el lugar y tiempo pactados, o en defecto de pacto, con antelación suficiente para que pueda ser cargado el día señalado, estimándose que hay tal antelación en el transporte por carretera si se pone el vehículo a disposición antes de las dieciocho horas del día señalado. Si hay pacto expreso y el porteador no pone el vehículo a disposición del cargador en el día y hora pactados, podrá éste desistir del contrato y, en su caso, reclamar la indemnización que proceda (art. 18). La carga y descarga de las mercancías serán de cuenta y riesgo, respectivamente, de cargador y destinatario, salvo que se pacte su asunción por el porteador.

“El porteador (art. 33) debe entregar la mercancía transportada al destinatario en el lugar y plazo pactados en el contrato. En defecto de plazo pactado, la mercancía deberá ser entregada al destinatario dentro del término que razonablemente emplearía un porteador diligente en realizar el transporte, atendiendo a las circunstancias del caso”. El párrafo tercero establece una serie de reglas especiales para el transporte ferroviario. Y el apartado cuarto establece que *“el plazo de entrega empieza a correr con la recepción de las mercancías para su transporte. Se prorrogará por el tiempo que las mercancías estén paradas por causa no imputable al porteador y su cómputo se suspenderá los días festivos e inhábiles para circular”.*

La mercancía, según el art. 34.1 *“deberá ser entregada al destinatario en el mismo estado en que se hallaba al ser recibida por el porteador, sin pérdida ni menoscabo alguno, atendiendo a las condiciones y a la descripción de la misma que resultan de la carta de porte”.* En este punto es preciso examinar el régimen de obligaciones del cargador y derechos del porteador en cuanto a la declaración de la carga y el examen del estado de la misma.

Así, conforme al art. 21, salvo que se haya pactado otra cosa, el cargador deberá acondicionar las mercancías para su transporte, identificando y señalizando debidamente los bultos que componen cada envío. Asimismo, el cargador, bajo su responsabilidad en cuanto a su certeza y suficiencia, deberá poner a disposición del porteador toda la documentación relativa a la mercancía que sea precisa para la realización del transporte y de todos aquellos trámites que el porteador deba realizar (art. 23).

“En el momento de hacerse cargo de las mercancías, el porteador deberá comprobar su estado aparente y el de su embalaje, así como la exactitud de las menciones de la carta de porte relativas al número y señales de los bultos. Los defectos apreciados se anotarán por el porteador en la carta de porte, mediante la formulación singularizada de reservas suficientemente motivadas” (art. 25, apartados 1 y 2).

En este sentido, establece el apartado segundo del artículo 14 que “en ausencia de anotación en la carta de porte, o de un documento firmado por el porteador y el cargador o expedidor, de las reservas suficientemente motivadas del porteador, se presumirá que las mercancías y su embalaje están en el estado descrito en la carta de porte y con los signos y señales en ella indicados”. Además, cuando existan fundadas sospechas de falsedad en torno a la declaración del cargador, podrá el porteador proceder a verificar el peso y medida de los bultos e incluso al registro de los mismos, siendo los gastos que se originen a costa del cargador, si se descubre falsedad en su declaración y del porteador en caso contrario. Estas comprobaciones se harán en presencia del cargador o sus auxiliares, y no siendo ello posible ante Notario o el Presidente de la Junta Arbitral del Transporte competente o persona por él designada, haciéndose constar las resultados de la comprobación en la carta de porte o mediante acta levantada al efecto (art. 26). El art. 27, en fin, permite al porteador rechazar los bultos que vayan mal acondicionados o no acompañados de la documentación necesaria y suficiente o cuya naturaleza y características no coincidan con las declaradas por el cargador.

Como señalaba, el art. 34 impone al porteador la obligación de entregar las mercancías en el estado en que las recibió. Los apartados segundo, tercero y cuarto del mismo artículo se dedican a establecer un sistema para solventar las dudas y contestaciones que pudieran surgir entre porteador y destinatario en cuanto al estado de las mercancías cuando fueron entregadas o a las causas que hayan motivado los posibles daños. A estos efectos, en defecto de acuerdo entre las partes, podrán disponer que sean reconocidas por un perito designado por ellos mismos o por el órgano judicial o la Junta arbitral de Transporte que corresponda. Si no se conformaren con el dictamen pericial ni transigieran con sus diferencias, quedará a salvo el uso de su derecho como corresponda.

A partir de este punto del trabajo, analizaremos una serie de sentencias jurisprudenciales que han recaído responsabilidad sobre la figura de los consignatarios de acuerdo con la legislación anterior a la actual LNM, y que en cierto modo fijaron las pautas a seguir para determinar las posibles responsabilidades de esta figura.

3.5.1 RESPONSABILIDAD DEL CONSIGNATARIO POR DAÑOS A LA MERCANCÍA. STS 20 DICIEMBRE 2006

El demandante, Expesa Fish, S.A (en adelante, EFSA), titular de la mercancía, demandó al consignatario del buque, la Naviera del Odiel de Contenedores, S.A. (en adelante, Contenosa), domiciliada en Barcelona, por los daños ocasionados a la mercancía durante el transporte. El importe de la reclamación ascendía a 113189 \$, más los intereses legales y costas.

EFSA había comprado una partida de pescado congelado a la empresa Gold Sea Sta. (en adelante, GSS), quien no intervino en el juicio. La mercancía fue cargada en un contenedor frigorífico, especial para este tipo de transporte y fue embarcada en el puerto de Agadir (Marruecos) a bordo del buque Inezgane, expidiendo la naviera marroquí Compagnie de Navigation de Detroit (en adelante, Conade), que tampoco intervino en el juicio, el correspondiente conocimiento de embarque, limpio y sin reservas.

El buque y la mercancías llegaron al puerto de Barcelona, en la fecha convenida del 3 de julio de 1995, haciéndose cargo del despacho del buque la consignataria de Contenosa, tal y como llevaba haciendo desde 1994. La mercancía fue descargada y depositada en las instalaciones de la Terminal de Cataluña, S.A. entidad que tampoco participó en el juicio.

Cuando se abrió el contenedor para practicar las inspecciones correspondientes, se descubrió que el pescado transportado estaba descongelado y en mal estado, y que no era objeto para el consumo humano. Se comprobó que la causa fue un aumento de la temperatura durante el transporte del pescado, y que en algún momento del viaje no se mantuvo la temperatura constante de -18° exigida para conservar el pescado y evitar los daños.

EFSA demandó a Contenosa, argumentando lo siguiente:

-Infracción del principio de seguridad jurídica al amparo del art. 9.3 y 24 de la Constitución Española de 1978¹³, en relación con el art. 1.6 CC.

-Vulneración de los arts. 586 CCo. y 3 LTM y la jurisprudencia que los interpreta en relación con el art. 587 CCo.

-Inaplicación del art. 3.1 CC, por interpretación indebida de los arts. 586 y art. 3 LTM.

-Infracción del art. 73.2 TRLPEMM, del art. 2 CCo., y del art. 2.3 CC (en relación con la irretroactividad de la norma).

-Inaplicación del art. 3 LCA.

¹³En adelante, CE

El Juzgado de Primera Instancia nº 23 de Barcelona dictó sentencia el 22 de abril de 1997, estimando completamente la demanda y condenando a Contenosa al pago íntegro de lo reclamado, más los intereses legales y las costas.

Posteriormente el fallo fue recurrido en apelación y la Sección 15ª de la AP de Barcelona dictó Sentencia el 3 de noviembre de 1999, revocando la del Juzgado, y absolviendo a Contenosa de la responsabilidad. El Tribunal de Apelación entendió que el fallo del sistema de congelación, que fue la causa del daño, se produjo en una fase en la que el consignatario no tuvo ninguna intervención. En base al art. 73.1 de la TRLPEMM de 1997 (actualmente derogado) establecía que *“la responsabilidad del consignatario no se extenderá al cumplimiento de las obligaciones asumidas por el naviero para los cargadores o receptores de las mercancías transportadas en el buque”*.

Dicho precepto era conforme con la doctrina de aquella época, donde se defendía tradicionalmente que la relación entre naviero y consignatario es propia de un contrato de comisión o de agencia, donde el comisionista o el agente responde los actos de su principal, salvo que a la hora de contratar lo hiciera por cuenta propia y en su nombre, ocultando el nombre de su principal (arts. 246 y 247 CCo.).

Habiendo dos sentencias contradictorias, el demandante interpuso recurso de casación ante el Tribunal Supremo¹⁴. Finalmente, el fallo de la STS de 30 de noviembre de 2006, revocó la sentencia de la Audiencia Provincial¹⁵ de Barcelona, acogiendo íntegramente la tesis de la demanda y del Juzgado de Primera Instancia, declarando la responsabilidad de Contenosa por daños al cargamento, condenando a la parte apelante al pago de las costas de la apelación, debiendo cada parte pagar las suyas en cuando a las de casación.

Los motivos que interpuso EFSA oponiéndose en el recurso de casación fueron:

-Argumentó que los arts. 586.2 CCo. y 3 LTM asimilan las figuras del naviero y consignatario a los efectos de la responsabilidad por daños a la mercancía durante el transporte marítimo; y que como el naviero responde cuando incumple en la obligación de poner el buque en condiciones de navegabilidad (prestar eficazmente el servicio contratado), el consignatario por ende también será responsable.

¹⁴En adelante, TS

¹⁵En adelante, AP

-Infracción de los arts. III y IV del Convenio de Bruselas, art. 16 y 17 LTM y arts. 586, 587 y 618 CCo. Siguiendo la misma lógica que los motivos anteriores, argumentó que el naviero incumplió la obligación de entregar en el puerto de destino las mercancías en las mismas condiciones en que las recibió, y que por tanto, el consignatario también incumplió dicha obligación al asemejarse dichas figuras.

Cabe preguntarse, ¿por qué el TS acabó condenando a Contenosa cuando a priori el argumento de la AP de Barcelona parece razonable y coherente con la realidad que se discute? ¿Cuáles fueron sus argumentos?

Para argumentar sus respuestas, el TS se basó en la jurisprudencia recogida por las STS de 24 de junio de 1904, 3 de mayo de 1924, 6 de noviembre de 1941, 2 de noviembre de 1983, 14 de febrero de 1986, 18 de octubre de 1988, 10 de noviembre de 1993 y 23 de noviembre de 1996. Dicha jurisprudencia sostiene la responsabilidad del consignatario en base a que es un representante del naviero, quienes responden según lo dispuesto en los arts. 3 LTM y 586 CCo.

Respecto al punto de la parte recurrente en relación con el art. 73.2 TRLPEMM, el TS estableció que no son de aplicación a estos supuestos porque son un ámbito material diferente. Según el TS el TRLPEMM no es aplicable a las relaciones privadas de un consignatario con el titular de las mercancías. Así concluyó el TS en su Fundamento de Derecho¹⁶ 3º que *“ni era aplicable la norma citada, ni podía ser tomada como criterio interpretativo para reorientar la jurisprudencia como pretende la parte recurrida”*. En el mismo FD argumenta el TS que la doctrina mayoritaria no es causa suficiente para sustituir la interpretación jurisprudencial, exponiendo que *“la doctrina científica no es fuente del derecho, y aun cuando es una importante guía para la interpretación y aplicación de la norma, no puede servir de único fundamento para que un tribunal inferior se separe de la doctrina del Tribunal Supremo, y máxime cuando, como ocurre en el caso, el propio Tribunal ya la ha contemplado”*.

Dicha sentencia, a raíz de las importantes modificaciones legislativas de la época que surgieron en España, incidió una importante trascendencia en el sector del tráfico marítimo de mercancías. Hacer responsable al consignatario del buque por daños a la mercancía como si fuese el mismo porteador, generarían unas importantes consecuencias económicas y judiciales, y que afectarían seriamente a los beneficios que podrían obtener las empresas consignatarias de buques. Por un lado dichas empresas

¹⁶En adelante, FD

subirían el precio de sus servicios para poder garantizar y equilibrar las operaciones que tuvieran entre manos; además que dichas empresas contratarían seguros de responsabilidad cubriendo así las posibles responsabilidades que se les derivasen de posibles litigios.

3.5.2 RESPONSABILIDAD DEL CONSIGNATARIO COMO PORTEADOR STS SALA 1º DE 26 DE NOVIEMBRE DE 2007

La Empresa mercantil N., S.A. (en adelante, NSA), en calidad de empresa consignataria de buques de la empresa naviera marroquí Cie. De Navigation D. (en adelante, CDND), en el puerto de Barcelona, concurrió en nombre de CDND la celebración de un contrato de transporte marítimo de mercancías, concluido con la empresa cargadora F., S.A. (en adelante, FSA).

CDND puso a disposición del cargador en el Puerto de Agadir, un contenedor frigorífico, que fue embarcado en el buque Inezgane. Dicho buque debía efectuar el transporte hasta Barcelona. Al mismo tiempo, FSA celebró un contrato de seguro marítimo de mercancías con la aseguradora Seguros A., S.A. (en adelante, SASA).

Dentro del contenedor había 1290 cartones de pescado congelado, valorados en 14469878 pts., que sufrieron daños durante el transporte. Según los hechos de la STS los daños se produjeron *“por falta de frío en el contenedor por tiempo superior a 24 horas, durante la travesía marítima, como consecuencia de un fallo en el suministro eléctrico del buque al equipo de frío en el contenedor, bien a la falta de conexión del contenedor a la red del buque, o bien a un fallo del propio equipo de frío del contenedor; en segundo término, como consecuencia de la falta de la estanqueidad del contenedor”*

Una vez pagada la indemnización por SASA, en su derecho de subrogación demandó a NSA aduciendo su condición de consignataria del buque, en base a los arts. 586 CCo. y 3 LTM (mismos preceptos argumentados en la sentencia comentada anterior).

El Juzgado de Primera Instancia nº 20 de Barcelona dictó sentencia el 18 de septiembre de 1997, desestimando la demanda y absolviendo a la parte demandada, y condenando en costas a la parte demandante. El Juzgado desestimó la demanda por falta de legitimación pasiva de la demandada, por entender que a partir de la entrada en vigor de la LCA, sólo responde el agente consignatario cuando asume el riesgo y ventura de la operación.

Posteriormente SASA interpuso recurso de casación contra dicha sentencia, y la Sección 15^a de la AP de Barcelona dictó sentencia de 23 de diciembre de 1999 (nº 1514/1997), desestimando dicho recurso y condenando a SASA en costas procesales. Dicha sentencia estimó en síntesis lo que previamente había ido estableciendo la jurisprudencia en nuestro país, respecto a la idea de equiparar el consignatario respecto al naviero a efectos de responsabilidad en aplicación de los arts. 586 CCo. y 3 LTM; pero negó la posible responsabilidad del consignatario por los actos del porteador, salvo que hubiera contratado el transporte en nombre propio.

Ninguno de los Tribunales estimaron la cantidad que SASA reclamaba a NSA, argumentando que el consignatario de buques no debía ser tenido como responsable del cumplimiento del contrato de transporte celebrado actuando con poder de representación directa de su naviero (que en este caso es el porteador de las mercancías).

Sin embargo, SASA llevó el caso al TS e interpuso recurso de casación. En dicha sentencia se planteó una cuestión interesante respecto a las bases que la jurisprudencia española había ido resolviendo a lo largo de los años. El TS se percató de que existía otra doctrina jurisprudencial divergente, representada por STS de 8 de octubre de 1966, 25 de junio de 1977 y, más recientemente, de 22 de marzo de 2006 (entre otras), afirmando que en la última de esas resoluciones la Sala ha sentado, de manera consciente, una conclusión que se separa de la línea tradicional jurisprudencial (que entraría en conflicto con la STS de 20 de diciembre de 2006 antes mencionada); y que significaba una nueva vía para interpretar las posibles responsabilidades de los consignatarios por daños a las mercancías.

Tal y como se expresa en la sentencia, menciona que la STS de 22 de marzo ofrece una nueva vía de interpretación, que no es otra que situar al consignatario fuera del ámbito de los arts. 586 CCo. y art. 3 LTM, y a someter su responsabilidad frente a los cargadores o destinatarios de la carga por los daños o pérdidas producidas en la ejecución de la prestación de transporte marítimo, a las normas del contrato de comisión o, en su caso, de agencia, de modo que sólo responderá por la deficiente ejecución del transporte cuando lo haya contratado en su propio nombre y no en el del principal.

Al existir resoluciones contradictorias y abiertas a todo tipo de interpretación, en virtud del art. 197 de la Ley Orgánica del Poder Judicial, se reunieron en el Pleno para unificar criterios jurisprudenciales, que servirían de base para futuros casos.

Finalmente se fijó como doctrina *“que la responsabilidad atribuida al representante del porteador que actúa en nombre de éste, según resulta de los arts. 586 CCom 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”*.

En su resolución el TS falló que la responsabilidad del porteador (y en este caso del naviero) se extiende al consignatario, en los términos que se razonaron al resolver los motivos de casación interpuestos, y que NSA debía abonar la cantidad reclamada a SASA, además de pagar las costas procesales. Y dicha sentencia creó unificación de criterios jurisprudenciales para futuros supuestos similares bajo la perspectiva de la legislación vigente de aquella época.

3.5.3 CONCLUSIONES

Hoy en día, podemos decir que toda la jurisprudencia recogida por los tribunales españoles anteriores a la entrada en vigor de la actual LNM, quedaría relegada a un segundo plano, ya que es tan grande la unificación de normas y creación de las mismas, que el trato que se le daba a las empresas consignatarias por pérdidas o daños a las mercancías es impensable que se aplique hoy en día.

Pero resulta destacable decir que en la actualidad, hay muchas sentencias que están resolviéndose a tenor de la base jurisprudencial antes citada, ya que los hechos de los supuestos ocurrieron antes de la entrada en vigor de la actual LNM. Por ejemplo, la Sentencia nº 374/2015 de la AP de Granada de 20 de noviembre, dictó resolución del siguiente caso.

La demandante GUADALFEO S.L.U., operador de cultivo ecológico, celebró un contrato de compraventa de cosecha agrícola el 21 de julio de 2012 con EFMSL, donde ésta compraba a la parte demandante un lote de hortalizas ecológicas. El 27 de abril de 2013, se procedió a la descarga de un buque que transportaba caolín de color blanco, que por ausencia de diligencia en la descarga salió expedida al aire, originó en las hortalizas contaminación, haciéndoles perder su condición de ecológicos.

Finalmente GUALFEO S.L.U. demandó a MOTRIL SHIPPING S.L. y a TERMINAL MARITIMA GRANADA S.L., en su condición de empresa consignataria y estibadora, respectivamente. En el caso que nos ocupa la primera negó dicha responsabilidad aludiendo precisamente a su calidad de consignataria.

La sentencia citada es un recurso de apelación, contra la sentencia del Juzgado de Primera Instancia nº 2 de Granada de 1 de marzo de 2015, por el cual condenó a las partes a pagar los daños sufridos a la parte demandante. Dicho recurso fue desestimado finalmente, siguiendo con la doctrina jurisprudencial citada en puntos anteriores.

Sin embargo el punto que aquí nos interesa mostrar es el siguiente: en dicho recurso de apelación, la AP de Granada en su FD 2º estableció que: *“constituye doctrina jurisprudencial consolidada, anterior a la entrada en vigor de la Ley de Navegación Marítima de 24 de julio de 2014 y por ello de aplicación al caso que aquí nos ocupa, la que atribuye al consignatario la responsabilidad del porteador frente al titular de la mercancía”*.

Lo que viene a decir este precepto jurisprudencial, es que si los hechos se hubiesen producido después de la entrada en vigor de la LNM, *a sensu contrario*, no se aplicaría dicha doctrina. Por ello habrá que fijarse en las futuras resoluciones que hagan nuestros tribunales españoles, para ver de qué modo aplicarán la LNM a este tipo de supuestos.

En síntesis la nueva regulación unifica sus ideas en un nuevo régimen de responsabilidad propio, que se centra en los modelos mercantiles de la comisión o de la agencia, como prototipos de los contratos de gestión de intereses ajenos. Modifica sustancialmente muchos regímenes de responsabilidades, como es el del capitán, el de los gestores navales o el del consignatario. En el caso del consignatario la idea central de la regulación es que quien no cobra el flete para sí mismo, tampoco debe responder como transportista, aunque esté legitimado para firmar los conocimientos de embarque.

En cambio, tendrá otro tipo de responsabilidades; por ejemplo si el consignatario oculta el nombre del naviero, responderá solidariamente con él.

Hay que destacar el gran acierto que la vigente LNM ha conseguido respecto a la exención de la responsabilidad por daños a las mercancías, que tradicionalmente se le acuñaban a la figura del consignatario. Conviene destacar que dicha regulación a diferencia la derogada en el CCo. no hace una aclaración ni diferenciación entre el concepto de consignatario de buque y de la mercancía, por lo que se

entiende que dependiendo de las actuaciones que haga con el buque o la mercancía, habrá que fijarse en la modalidad de contrato de su actuación para fijar sus derechos y obligaciones; aunque en la práctica es muy común que la misma persona tenga ambas funciones. Sin embargo es posible que existan dos tipos de consignatarios en la práctica en un mismo supuesto, por lo que cada uno tendrá obligaciones dispares (uno respecto al buque y otro respecto a las mercancías).

La legislación introducida por la LNM resulta un gran punto a favor para nuestro ordenamiento jurídico, ya que no hay que olvidar que el consignatario es un intermediario entre su principal y todas las personas que trabajan en un puerto, y que en muchos casos su actuación tiene poco que ver con la actuación de otras figuras como puede ser el fletador, la dotación del buque o incluso el propio naviero, que tienen más interacción con las mercancías que el propio consignatario, que limita su actividad profesional a tramitar y realizar todo lo necesario para que un buque pueda entrar o salir de un puerto. Esta idea como se ha dicho a lo largo de este documento ha sido muy defendida por la doctrina.

Más en concreto, el art. 322 LNM le exime de dicha responsabilidad de las indemnizaciones por daños o por pérdidas de las mercancías o incluso por el retraso de su entrega (aunque aclara que podrá ser responsable por los daños causados por culpa propia). Pero dicho artículo dice más, y señala que el consignatario será la persona a la que se le deban comunicar las reclamaciones que puedan surgir en la duración de un contrato; y que en todo caso deberá comunicárselas de forma inmediata a su principal. Por ende el consignatario sólo será responsable cuando no comunique de forma rápida y eficiente dichas reclamaciones. Supone un gran acierto esta nueva regulación, debido a que el contenido del art. 322 es perfectamente coherente con la definición que la LNM da del consignatario en su art. 319, o el TRLPEMM recoge en su art. 259, ya que hablamos de una persona completamente ajena al transporte de la carga, libre de toda vinculación con su principal, y con una intervención limitada a la atención de las necesidades del buque en el puerto.

4. LA FIGURA DEL CONSIGNATARIO EN LA LNM

El 25 de julio de 2014 se publicó en el BOE la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación marítima, que además de actualizar, modernizar y codificar gran parte del Derecho Marítimo español, regula de forma exhaustiva las situaciones y relaciones jurídicas nacidas con ocasión de la navegación marítima para superar las contradicciones existentes entre los convenios internacionales vigentes en España y la normativa española, intentando terminar con la dualidad de regímenes jurídicos hasta ahora aplicables a los supuestos nacionales e internacionales en determinadas materias como puede ser el transporte marítimo, abordaje, salvamento, etc.

Respecto a la figura del consignatario de buque, la LNM regula el contrato de consignación de buques en sus arts. 319-324 LNM, estableciendo en ellos su régimen general. Ya hemos hablado de estos arts. en este trabajo de investigación, pero aquí ahondaremos más en dichos arts.

El art. 319 LNM recoge el concepto de esta figura, donde define al consignatario como la persona que por cuenta del armador o del naviero se ocupa de las gestiones materiales y jurídicas necesarias para el despacho y demás atenciones al buque en puerto.

Como ya mencionamos en el análisis de la naturaleza jurídica del consignatario de buques, la LNM hace una clara distinción del régimen jurídico a aplicar en su art. 320, estableciendo que las relaciones internas entre el consignatario y el armador o naviero se regularán por el régimen jurídico del contrato de comisión mercantil cuando se trate de una consignación ocasional; mientras que cuando esa consignación sea permanente se regularán por el régimen jurídico del contrato de agencia. Atrás ya hemos diferenciado estos conceptos, por lo que no le dedicaremos más palabras a esta diferenciación.

Además la LNM permite, en virtud del art. 321 LNM, que el consignatario firme por cuenta del armador o naviero los conocimientos de embarque de las mercancías cargadas en el buque, en cuyo caso deberá hacer constar el nombre y dirección de aquel. Si no lo hiciera, responderá del transporte solidariamente con el armador o naviero. La misma regla se seguirá cuando el consignatario firme los conocimientos por cuenta del porteador fletador.

Por otro lado a raíz del art. 322 LNM se desprende de forma clara y taxativa que esta figura no será responsable ante los destinatarios del transporte de las indemnizaciones por daños o pérdidas de las mercancías o por retraso en su entrega (tal y como hemos visto en sentencias analizadas en este trabajo). Sin embargo éste sí será responsable frente al armador o naviero por los daños causados por culpa propia. No obstante, el consignatario habrá de recibir las reclamaciones y reservas por pérdida o daños a las mercancías 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.

Finalmente los arts. 323 y 324 LNM hacen una mención al régimen aplicable de la figura del consignatario de buque cuando éstos ejerzan actividades como las tareas de manipulación de mercancías o como la de los transitarios; y no como consignatario en sí. Dichas actividades ya han sido explicadas en puntos anteriores, por lo que tampoco dedicaremos más palabras a estos regímenes.

Con estos arts. entendemos que la LNM pretende superar la reciente jurisprudencia consolidada del Tribunal Supremo que, obviando las reformas legislativas anteriormente habidas por entenderlas sólo aplicables a efectos administrativos, estableció una equiparación legal y directa entre el naviero y el consignatario (arts. 586 C.Co. y 3 LTM, ya derogados por la LNM) respecto a las mercancías transportadas por el mar, haciendo responsable del transporte al consignatario, aún cuando éste no contratara en nombre propio el citado transporte, ni lo ejecutara, ni interviniera para nada en el mismo.

5 EL CONSIGNATARIO EN EL DERECHO COMPARADO

Debido a la novedosa unificación de materia legislativa que la LNM ha realizado en nuestro ordenamiento jurídico, podemos decir que el legislador ha dejado atrás la situación en la que se encontraba España, ya que antes de la entrada en vigor no existía una armonización adecuada con el resto de ordenamientos jurídicos del sector marítimo. Sin embargo, a pesar de esta actualización legislativa, podemos ver cómo las normas relativas a los consignatarios de buques se pueden considerar escasas y heterogéneas en comparación con otras figuras.

Sin embargo, si comparamos las normas que puedan recaer sobre los consignatarios de buques en España con el orden internacional, podemos ver como no existe un estatuto legal alguno referente a sus actividades, derechos y obligaciones; aunque algunas federaciones como FONASBA se encargan de resolver aquellos conflictos que puedan afectar a esta figura (más adelante nos introduciremos en este tema).

En el plano internacional vemos como en 1977 Bélgica, Holanda y Luxemburgo firmaron un acuerdo sobre Ley uniforme en materia de agencia en general, que sólo entró en vigor en Holanda a mediados de 1977, mientras que los otros dos países no lo han ratificado aún. Indirectamente, este acuerdo puede proyectarse sobre los contratos de agencia marítima.

Por otro lado el Consejo de la CEE aprobó el 18 de diciembre de 1986 una Directiva relativa a la Coordinación de los Derechos de los Estados miembros referente a los agentes comerciales independientes, que aunque no vaya referida directamente a los consignatarios de buques, podemos decir que de alguna forma roza su figura. La Directiva se limita a las relaciones entre los agentes comerciales y sus principales, quedando definido el agente comercial como “toda persona que como intermediario independiente, se encargue de manera permanente ya sea de negociar por cuenta de otra persona, denominado *empresario*, la venta o la compra de mercancías, ya sea de negociar y concluir estas operaciones en nombre y por cuenta del empresario...”.

Dicha definición, se puede traducir en la de un agente que tiene un estatuto jurídico independiente y que no actúa en el ámbito del personal de la empresa concernida; y la norma alude claramente a quienes actúan en el marco ordinario de su actividad y con independencia jurídica y económica de una empresa.

Según la Directiva, el agente debe ocuparse debidamente de la negociación, y en su caso, de la conclusión de las operaciones de las que está encargado por parte del principal; además deberá comunicarle de toda la información necesario que disponga y deberá ajustarse a las instrucciones razonables que le hayan dado (art. 3). También recoge que, ocasionalmente, y siempre que se estipule por escrito y con determinadas limitaciones (geográficas, objetivas, subjetivas...) el agente podrá aceptar la restricción de sus actividades profesionales tras la terminación del contrato (art. 20). En cualquier caso, la Directiva aclara que la limitación no podrá exceder de un periodo máximo de 2 años una vez extinguido el contrato.

También prevé que una vez concluida la relación contractual, el agente tiene derecho a una indemnización que deberá pagar el principal, a cuyo efecto aquel debe formular la reclamación pertinente dentro del plazo a un año a contar de la fecha de terminación del contrato. Sin embargo aclara la Directiva que esta reclamación no es posible cuando el agente haya incurrido en un incumplimiento contractual, cuando haya rescindido el agente unilateralmente el acuerdo o cuando haya cedido sus derechos a un tercero (art. 18).

Los arts. 14 y 15 de la Directiva hacen referencia a la duración del contrato. La duración del contrato puede ser limitada o ilimitada, pero un contrato se entiende de duración ilimitada, si habiéndose pactado con otro carácter, ambas partes lo siguen ejecutando después de transcurrido el plazo inicialmente previsto. Los pactos de duración ilimitada pueden rescindirse recíproca y unilateralmente, pero avisando previamente (un mes para el primer año del contrato, dos meses para el segundo año y tres meses para el tercer y siguientes años) a la otra parte. Sin embargo se admite la aplicación prioritaria de la legislación nacional de los Estados miembros, en la que tal preaviso puede quedar excluido.

Cabe mencionar que los Estados miembros son los destinatarios de la Directiva, concediéndoles un plazo (hasta el 1 de enero de 1990) para dar cumplimiento a la norma, poniendo en vigor las disposiciones necesarias para ello. Éstas se aplicarán a los contratos en curso a más tardar el 1 de enero de 1994, y en todo caso, a los contratos celebrados desde su entrada en vigor.

En el caso de España, esta Directiva se plasmó con la LCA. En aquella época esta Directiva planteó serios problemas al ordenamiento jurídico español, ya que el legislador debatía si incluir este régimen en el CCo. Vigente de la época o si redactar una Ley especial para otorgarle un régimen jurídico propio. La opción entre la reforma del CCo. y la aprobación de una ley especial partía del dato de que el contrato de agencia carecía de tipificación legal, aunque existían regulaciones parciales de algunas agencias especiales.

Al igual que los Códigos de su generación, el español de 1885 no regulaba más contrato de colaboración que el de comisión, configurado como el mandato mercantil. En los ordenamientos jurídicos que disponían de una doble disciplina contractual, como el español, el carácter mercantil de este tipo de contrato estaba fuera de toda duda. Pero dicho carácter mercantil no condicionaba la solución al problema de técnica legislativa que se daba en determinadas situaciones.

Por ello la inclusión del régimen de la agencia dentro del CCo. no parecía conveniente, teniendo en cuenta también que las reformas mercantiles llevadas a cabo en aquella época se hacía a través de la aprobación de leyes separadas. Cabe destacar que la LCA entró en vigencia en 1992, cuando la Directiva otorgaba un plazo de 4 años (hasta 1990) por lo que está en concordancia con el retraso legislativo que lleva persiguiendo a España durante años en múltiples campos en materia legislativa (este dato se refleja a la perfección con el retraso de la unificación de normas marítimas en España, que se consagró con la publicación de la LNM).

5.1 EL CONSIGNATARIO EN REINO UNIDO

En Reino Unido hay que señalar que no existe mucha legislación escrita y prácticamente ninguna respecto de los agentes marítimos. En efecto, el peso de la jurisprudencia es muy grande y la mayoría de los problemas relativos al contrato de agencia han sido resueltos por los tribunales. Allí el consignatario de buques (ship's agent) es junto con el corredor de fletamentos y el corredor de compra-venta de buques, un tipo específico dentro del género corredor marítimo.

Existen sentencias que señalan que agente marítimo es el agente del armador en un puerto determinado, y que por consiguiente, hace las veces de principal, debiendo suponerse que tiene las facultades de hacer en ese puerto todo cuanto debe hacer el principal.

El consignatario de buques se rige bajo los principios del contrato de mandato, considerándole como un agente especial; es decir, alguien que tiene la autoridad suficiente para actuar con un propósito dado y según las instrucciones de su principal. El mandato es oneroso y la Asociación de Corredores Marítimos (Institute of Chartered Shipbrokers) ha recomendado una escala de honorarios de agencia para los agentes portuarios. Dicha escala va actualizándose anualmente.

Hoy en día en Reino Unido no hay un límite predeterminado respecto de la medida en que un agente puede comprometer a su principal entendiéndose que la primera obligación de aquél consiste en ejercitar una diligencia debida y toda su capacidad y conocimiento para llevar a cabo los actos y transacciones para los que ha sido contratado, según las instrucciones recibidas. El agente debe actuar bajo la dirección y el interés de su principal, por lo que deberá evitar situaciones conflictivas entre los intereses de su principal y los suyos propios. En caso de negligencia del consignatario o de incumplimiento de esas obligaciones básicas, el agente marítimo podrá ser declarado responsable y en su caso indemnizar a su principal¹⁷.

En el ordenamiento jurídico inglés, todo tercero que haya sufrido un daño podrá actuar contra el armador, pero como en la práctica es muy probable que los armadores tengan su domicilio social fuera de Gran Bretaña, la parte perjudicada puede proceder judicialmente en forma directa contra el agente si pudiera probar que él también fuera responsable de los daños o bienes causados.

Si el buque del armador produjera daños a las instalaciones portuarias o a la carga, la acción tiene que ser dirigida contra el armador o transportista en su caso (si a su vez fuera el consignatario, podría ejercerla directamente), aún cuando pudiera notificarse la demanda al agente. Sin embargo, si el daño a la carga se produce después de la descarga del buque, los terceros podrán proceder judicialmente contra el agente marítimo, aunque éste podría incluirse en la cláusula Himalaya (siempre y cuando estuviera incluida en el bill of lading).

¹⁷Vid. GONZÁLEZ LEBRERO, R.A., El consignatario de buques en España, 1989, pag 103

El agente marítimo podrá ser responsable si compromete a su principal y se prueba que no tenía facultades para ello, o que se ha excedido en el ejercicio de las funciones que tenía asignadas. Esto es así aún cuando el agente actúa de buena fe. En esos casos la responsabilidad del agente queda comprometida aunque no haya culpa de su parte.

Por último cabe destacar que la profesión de agente marítimo es libre y no está sujeta al otorgamiento de licencia gubernamental alguna, y tampoco están obligados los consignatarios a ser miembros del Institute of Charterer Shipbrokers.

5.2 EL CONSIGNATARIO EN FRANCIA

En Francia la figura del consignatario de buques fue ignorada por los redactores del Código de Comercio de 1807; dicha figura surgió en la práctica como en todos los países, quedando ligada su historia a la de los mandatarios comerciales. Desde el punto de vista jurídica, en Francia el consignatario es un mandatario, que queda sometido en principio a las normas de los arts. 1984 y ss. del Código Civil francés¹⁸ (aunque hoy en día cuenta con un régimen legal relativamente amplio). Como consecuencia de los trabajos de René Rodiere¹⁹, dentro de los programas del gobierno francés sobre renovación del derecho de la navegación, fueron dictados el Decreto 1078/66 de 31 de diciembre de 1966 sobre el armador y las ventas marítimas, y el Decreto 679/69 de 19 de junio de 1969 relativo también al armador y a las ventas marítimas.

En esas disposiciones legales se reguló por primera vez en Francia la figura del consignatario de buques, considerándole como un auxiliar del transportista marítimo por una parte y como auxiliar del armador por otra.

Como auxiliar del transportista marítima, este agente tiene la representación del naviero (art. 51 Decreto 1078/66) y la obligación de entregar la carga a su destinatario. El consignatario responderá frente al transportista de las faltas de un mandatario a título oneroso (art. 51 Decreto 1078/66), pero frente a terceros el legislador francés le hace responsable, según las condiciones previstas en los arts. 52 a 55 de la Ley 420/66 de 18 de junio de 1966 sobre los empresarios de estibaje.

Esta equiparación hacía al consignatario beneficiario de un régimen de responsabilidad que partía de la base de que el consignatario actúa por cuenta de quien le haya requerido sus servicios, y su responsabilidad quedaba comprometida solamente frente a quien tenga un derecho de acción contra él (art. 52 Ley 420/66). Cuando efectuaba todas las operaciones de manipulación de la carga era responsable de los daños y perjuicios que produjera salvo que fueran causados por un incendio, hechos por un tercero, fuerza mayor, culpa del cargador o vicio propio de las mercancías (art. 53 Ley 420/66).

¹⁸En adelante, CCF

¹⁹Profesor emérito francés, especialista en derecho comparado, derecho marítimo y derecho mercantil

Como auxiliar del armador, el consignatario de buques actuaba como mandatario a título oneroso de su principal, y que como tal, efectuaba las operaciones que el capitán de buque no realiza por sí mismo; y no sólo las de carácter comercial, sino también todas las que le encomiende su principal (arts. 16 y 17 Decreto 679/69).

En cuanto a la responsabilidad del consignatario, el legislador remite dicha responsabilidad a las normas del derecho común de la época, que venían recogidas en los arts. 1191 CCF. Dichos arts. se referían al contrato de mandato, donde se recogen los siguientes principios; el mandatario debe cumplir el mandato aunque de deje de recibir instrucciones de su mandante, responderá del dolo causado además de su culpa en el cumplimiento de su gestión, y deberá rendir cuentas de la gestión de su trabajo²⁰.

Respecto a la relación del agente marítimo con las autoridades portuarias, tal y como ocurre en otros países, toda infracción a la reglamentación portuaria o todo daño al dominio público marítimo le hará responsable del pago de una multa y la reparación de los perjuicios causados.

Estos Decretos estuvieron vigentes durante décadas en el ordenamiento jurídico francés, hasta que en el año 2010 entró en vigor el Code des Transports, de 3 de noviembre de 2010; junto con la Ordenanza n° 2010-1307 de 28 octubre de 2010. Dicha Ordenanza constituye una parte de la historia francesa relativa a la profunda reforma que ha sufrido el derecho francés, relativa a las obligaciones y contratos, en los últimos tiempos. Derogó por completo la Ley 420/66 (entre otras leyes) y gran parte del ordenamiento jurídico francés en materia de contratos y obligaciones, además de efectuar algunas modificaciones a otras leyes. Dicha reforma concluyó con la ordenanza n° 2016-131, de 10 de febrero de 2016 (entró en vigor el 1 de octubre de 2016), que supuso el mayor cambio en materia de contratos y obligaciones desde la promulgación del Código civil de 1804. En la actualidad podemos encontrar regulado todo el régimen contractual del consignatario de buques respecto al derecho común francés en los arts. 1984 a 2010 CCF.

Finalmente podemos concluir que los agentes marítimos franceses han formado asociaciones en los principales puertos y esas organizaciones portuarias están reagrupadas en la Federación de Agentes Consignatarios de Buques y Agentes Marítimos de Francia (FACAM), regida por la Ley de 21 de marzo de 1884. Los objetivos de esta Federación son la defensa de los intereses comunes de las asociaciones y de sus miembros, la representación de éstos ante las autoridades públicas y el mantenimiento de la solidaridad entre sus integrantes.

En la actualidad el 29 de junio de 2016 se constituyó la Agents maritimes et consignataires de France (AMCF), unión entre la FACAM y el Syndicat national des agents maritimes (SNAM), asociación que recogía las disposiciones previstas por la Ley de 21 de marzo de 1884, que fue modificada por la Ley de 28 de octubre de 1982.

²⁰Vid. GONZÁLEZ-LEBRERO, R.A., El consignatario de buques en España, 1989, pag 99

5.3 EL CONSIGNATARIO EN ITALIA

En Italia la figura del agente marítimo era conocida desde el SXIX, pero el Código de Comercio de 1882 no regulaba esta institución, refiriéndose sólo a las atribuciones del capitán de buque durante el viaje. Esto llevaba implícitas las funciones en puerto que eran cumplidas por el raccomandatario, figura recogida en el Derecho italiano que no tiene una traducción exacta al castellano, pero que comprende lo que nosotros entendemos como agente marítimo.

Si ahondamos en la historia legislativa de Italia, vemos como el Código de la Marina Mercante de 1877, hace una mención fugaz al raccomandatario en su art. 117, en relación a la notificación a las autoridades portuarias de la llegada de un buque a un puerto italiano.

En el proyecto del Código de Comercio Marítimo de 1931, aparecieron las primeras normas sobre el consignatario de buques y finalmente, el Código de la Navegación italiano de 1942²¹ (Codice della Navigazione) lo regula dentro del Libro II en sus arts. 287-291 refiriéndose a esta figura en otros tantos (arts. 444, 466...).

La figura jurídico práctica que el Código italiano considera como habitual es la del mandatario con representación (art. 287 CNI). Sin embargo, dicho texto legal hace una doble clasificación del raccomandatario. Por un lado, según tengan representación o no, existe el raccomandatario con representación (art. 287 CNI), el raccomandatario sin representación o comisionista (art. 290 CNI) y el raccomandatario, agente con y sin representación (art. 290 CNI).

Por otro lado, según la extensión de sus poderes en relación con su principal, tenemos al raccomandatario mandatario (art. 287 CNI), que es la figura sobre la que se aplican las normas del Código Civil italiano²² sobre el mandato con representación (aplicación de los arts. 1387 y ss. del CCI), el raccomandatario-institore (régimen de un empleado de una empresa de navegación o de transporte; aplicación de los arts. 2203 y ss. CCI) y el raccomandatario agente, que es quien asume de manera estable el encargo de promover el cierre de contratos en una zona determinada por cuenta del armador o del porteador (aplicación de los arts. 1742 y ss. CCI).

En la práctica la figura dominante es el raccomandatario representante, que actúa en nombre de su mandante a quien obliga con sus actos, aun cuando es personalmente responsable por los que lleve a cabo en contra de las instrucciones de su principal o apartándose de las facultades que le han sido conferidas. Respecto a las infracciones aduaneras, el raccomandatario debe garantizar a la autoridad aduanera el pago de toda multa, gasto y derecho que debieran pagar los capitanes de buques consignados por él, para el supuesto en el que el responsable directo no cumpliera esa obligación²³.

²¹En adelante, CNI

²²En adelante, CCI

²³Vid. GONZALEZ-LEBRERO, R.A., El consignatario de buques en España, 1989, pag. 105

El raccomandatario representante tiene la representación procesal de su principal, y en tal carácter puede incoar acciones y ser llamado a juicio en nombre de su principal (art. 288 CNI), debiendo destacar que la notificación al consignatario debe especificar el nombre del armador o del porteador involucrado, ya que según la legislación italiana sobre enjuiciamiento civil, la notificación será nula.

Respecto al contrato de raccomandazione, no se establece un plazo fijo de duración, a menos que las partes lo hayan determinado en el contrato. En el caso de que la consignación sea ocasional, la duración está condicionada a la escala del buque en el puerto. En el caso del raccomandatario representante, cuando el principal pone fin al contrato, tiene derecho a una indemnización si no le hubiera dado un preaviso razonable, salvo que existiera una causa para la terminación de la relación contractual (art. 1726 CCI). Finalmente en el caso del raccomandatario agente, éste tendrá un derecho de preaviso y si la cancelación del contrato no resulta de una causa imputable a él, el principal deberá pagar una indemnización proporcional al monto de las comisiones que le han sido liquidadas durante la vigencia del contrato (arts. 1751 CCI).

En cualquier caso, a pesar de la clasificación que hemos mencionado sobre los distintos tipos de consignatarios de buques en la legislación italiana (que no debe entenderse como limitativa), la actividad de los raccomandatarios en la práctica queda limitada en sentido estricto, aunque puede extenderse a las funciones agenciales que se refieren a los buques que están afectados en un servicio de línea regular.

Además de la legislación contenida en el Código de Navegación de 1942, el ordenamiento de la actividad profesional de esta figura resultó de la Ley 135 de 4 de abril de 1977, que derogó la Ley 496 de 29 de abril de 1940. Según dicha Ley, todo aquel que lleve tareas relativas a la consignación de buques en relación con los contratos de transporte, con o sin presentación, con nombramiento hecho por el armador o transportista y con carácter estable u ocasional, deberá contar con una licencia y estar registrado en el Registro de la Cámara de Comercio, Industria y Agricultura de la localidad donde exista autoridad marítima y donde el consignatario ejerza su actividad.

Esta Ley impone al consignatario de buques una obligación de secreto profesional. Todo aquel que vulnerara ese principio o sea culpable de abusos o de faltas en el ejercicio de su profesión, quedará sometido a un procedimiento disciplinario. Y en relación a los buques de bandera extranjera, la Ley 135 establece que antes de su salida de puerto, el raccomandatario deberá tomar las medidas necesarias para que su principal ponga a su disposición, en territorio italiano, la cantidad de dinero suficiente para garantizar el cumplimiento de las obligaciones asumidas durante la escala del buque en el puerto por su principal. Así mismo todo raccomandatario de un buque con bandera extranjera deberá informar a las autoridades portuarias del puerto de arribada, el nombre y dirección del armador, del fletador o del transportista que lo designó como consignatario de su buque. Y si hubiese sido realizada esa consignación a través de un intermediario, deberá indicar también su nombre y dirección.

5.4 EL CONSIGNATARIO EN OTROS PAÍSES DE LA UE

En general la figura del consignatario de buques no está regulada en el derecho positivo de forma expresa y generalmente se recurre al derecho común y a la interpretación de los tribunales según cada caso concreto.

En el caso de Bélgica, los consignatarios cumplen un complejo de funciones que normalmente, en otros países, recaerían sobre varias figuras. En la doctrina belga se considera al consignatario de buques como el representante fijo del armador, pero esto no excluye que en Bélgica existan consignatarios que se ocupen de atender buques en sus escalas ocasionales en un determinado puerto. El agente marítimo belga actúa en nombre y por cuenta de su principal y sus facultades resultan de los términos de su contrato, dentro de los cuales está obligado a actuar bajo la representación del principal; así para evitar comprometer su responsabilidad personal, el consignatario debe declarar la identidad de su principal de forma que no ofrezca duda y hacerlo en tiempo oportuno.

Durante mucho tiempo en Bélgica se mantuvo la interpretación de que las obligaciones derivadas de un contrato comprometían solamente la responsabilidad contractual. De ahí se deducía que el error cometido por un consignatario de buques en una situación contractual de su principal, no daba lugar a responsabilidad directa frente a terceros. En 1963, la Suprema Corte Belga dictó un fallo en el caso Muller Thomsen, en el que estableció que la responsabilidad cuasi delictual de un empleado o agente de ejecución que interviene para llevar a cabo una obligación contractual de una parte, no puede comprometerse salvo que la culpa que le es imputada constituya la violación, no de la obligación contractual, sino de una obligación que corresponde a todos, y siempre que esa culpa haya ocasionado un daño diferente del resultante de la mala ejecución del contrato. Esta decisión, haría prácticamente imposible ejercer en Bélgica una acción cuasi delictual contra el consignatario de buques, con lo cual este tiene en la actualidad una inmunidad mayor que la resultante de la cláusula Himalaya.

Por último en el caso de Alemania, tampoco hay normativa específica sobre el consignatario de buques. El agente marítimo está sujeto a la ley aplicable en el lugar donde tiene la sede social de su empresa. En el derecho alemán, el contrato de agencia es un contrato de servicio que tiene por objeto el cuidado de algo determinado. El agente deberá usar la debida diligencia por un cuidadoso hombre de negocios de su profesión. El consignatario no es responsable por los actos que ejecuta en representación de su mandante, a menos que exceda sus facultades, o que él o sus dependientes incurran en culpa y que ello resulte en daños y perjuicios para su principal o incluso frente a terceros.

Respecto a la terminación del contrato de agencia, en el derecho alemán se considera como una relación estable entre mandante y mandatario, y es necesario un preaviso mínimo de seis semanas antes del fin de cada cuarto de año; o sea, antes del fin de marzo, de junio, de septiembre y de diciembre. Sin embargo el contrato también puede ser terminado sin preaviso alguno, pero esta forma de extinción del contrato tiene que justificarse en unas causas tasadas y debe hacer razones justificadas. Según el Código de Comercio Alemán, cuando se pone fin a un contrato de agencia, el mandante debe indemnizar al agente en base a los beneficios que haya aportado el agente a los negocios de su principal. El agente no puede

renunciar a ese derecho de indemnización. Cabe destacar que esas normas son aplicables a los agentes en general, y no a los agentes marítimos. Sin embargo, los casos que han sido llevados a los tribunales alemanes, estos han aplicado por analogía aquellas disposiciones legales.

6 EL CONSIGNATARIO EN EL DERECHO PORTUARIO

La legislación estatal en materia portuaria se recoge, principalmente, en el TRLPEMM. Esta norma recoge las disposiciones legales que configuran el régimen jurídico fundamental del sistema portuario estatal. El TRLPEMM resulta de aplicación, por tanto, a todos los puertos de interés general.

Según establecen los artículos 12 y 13 del TRLPEMM, la competencia sobre los puertos de interés general se atribuye en exclusiva a la Administración General del Estado, a través del Ministerio de Fomento, y se ejerce mediante un único modelo de gestión portuaria cuyos pilares son las Autoridades Portuarias. Cada Autoridad Portuaria gestiona un puerto o varios puertos españoles y desarrollan sus funciones bajo el principio general de autonomía funcional y de gestión, sin perjuicio de las facultades atribuidas al Ministerio de Fomento.

Respecto al régimen jurídico de las Autoridades Portuarias, el art. 24 del TRLPEMM define las Autoridades Portuarias como entidades de derecho público de las previstas en el artículo 2.1.g) de la Ley 47/2003, de 26 de noviembre, General Presupuestaria, adscritas al Ministerio de Fomento a través de Puertos del Estado, con personalidad jurídica propia y patrimonio propio independiente del patrimonio del Estado, con plena capacidad de obrar para el cumplimiento de sus fines y sujetas al ordenamiento jurídico privado, excepto en el ejercicio de funciones públicas que tuviesen atribuidas.

En cuanto al régimen patrimonial, ha de estarse a lo dispuesto en el artículo 110.2 de la Ley 33/2003, de 3 de noviembre, del Patrimonio de las Administraciones Públicas. Por su parte, la contratación que realizaren las Autoridades Portuarias queda sujeta a lo establecido en la Ley 31/2007, de 30 de octubre, sobre procedimientos de contratación en los sectores del agua, la energía, los transportes y los servicios postales (en su consideración de entidades contratantes), al Real Decreto Legislativo 3/2011, de 14 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Contratos del Sector Público (a cuyos efectos, las Autoridades Portuarias se consideran entidades públicas empresariales) y a la Orden FOM/4003/2008, de 22 de julio, por la que se aprueban las normas y reglas generales de los procedimientos de contratación de Puertos del Estado y Autoridades Portuarias

A los efectos establecidos en el art. 24 de la Ley 31/1995, de 8 de noviembre, de Prevención de Riesgos Laborales, señala el art. 65.1 del TRLPEMM que las obligaciones de coordinación de las actividades empresariales corresponderá: (a) en las instalaciones autorizadas o concesionadas, a los concesionarios en su calidad de titulares del centro de trabajo; (b) en los espacios no otorgados en régimen de concesión o autorización, al consignatario del buque, por lo que se refiere a las obligaciones de coordinación durante las maniobras de atraque, desatraque y fondeo del buque, y en general durante la estancia del buque en el puerto salvo para las operaciones de carga, estiba, desestiba, descarga o transbordo de mercancías o de embarque o desembarque de pasajeros; y (c) en relación con estas operaciones y las de entrega, recepción, almacenamiento, depósito y transporte horizontal de mercancías (en espacios no concesionados), a la empresa prestadora del servicio.

El art. 138 del TRLPEMM se refiere a aquellas actividades de prestación de naturaleza comercial que, no teniendo el carácter de servicio portuario, estén vinculadas a la actividad portuaria. Se equiparan a éstas, la realización de actividades industriales, comerciales o de servicios dentro de la zona de servicio del puerto. Son servicios comerciales, por ejemplo, la consignación de buques y mercancías, el suministro o avituallamiento de combustible a buques, las operaciones relativas a la mercancía no incluidas en el servicio portuario de manipulación de mercancía (art. 141 del TRLPEMM), la construcción y reparación naval, etc. Por lo que se refiere al servicio de avituallamiento de combustible a los buques, la disposición adicional decimoséptima del TRLPEMM establece la obligación de las Autoridades Portuarias de adjudicar un número mínimo de tales instalaciones dentro del dominio público portuario. Esta disposición se desarrolla mediante el Real Decreto 958/2002, de 13 de septiembre, sobre instalaciones de avituallamiento de combustibles en los puertos de interés general.

En relación con el consignatario de buques, tal y como hemos visto a lo largo de este trabajo de investigación, una de sus funciones principales como agente consiste en pagar las tasas correspondientes a su actividad en representación de su principal. Podemos definir una tasa como un tributo cuyo hecho imponible consiste en la utilización privativa o el aprovechamiento especial del dominio público, la prestación de servicios o la realización de actividades en régimen de derecho público que se refieran, afecten o beneficien de modo particular al obligado tributario, cuando los servicios o actividades no sean de solicitud o recepción voluntaria para los obligados tributarios o no se presten o realicen por el sector privado. Vienen reguladas en los arts. 161 y ss. TRLPEMM, y las que se recogen son: tasa de ocupación, tasa de actividad, tasa de utilización y tasa de ayuda a la navegación.

Respecto a la tasa de ocupación, la TRLPEMM la define como la tasa relativa a la ocupación privativa del dominio público portuario; y en relación con el art. 169 TRLPEMM, vemos como el consignatario no está exento de pagar dicha tasa. Dicha tasa se tomará *“como referencia el valor de mercado correspondiente al bien de dominio público portuario ocupado”* en virtud del art. 164 TRLPEMM. Las reglas a seguir para determinar el importe de esta tasa se hará en referencia a los arts. 173 a 182 TRLPEMM.

Si nos fijamos en la tasa de actividad, la ley la define como la tasa *“por el ejercicio de actividades comerciales, industriales y de servicios en el dominio público portuario”*. El art. 170 TRLPEMM establece un listado de sujetos exentos de pagar dicha tasa, donde establece *“están exentos del pago de la tasa de actividad: (a) los consignatarios de buques y mercancías autorizados, por lo que se refiere a dicha actividad y siempre y cuando se desarrolle sin ocupación del dominio público portuario”*. Por tanto siempre que el consignatario desarrolle su actividad profesional sin ocupar el dominio público portuario estará exento de pagar dicha tasa. Dicha tasa se tomará *“como referencia la utilidad derivada del aprovechamiento del dominio público para el usuario”* en virtud del art. 164 TRLPEMM. Las reglas a seguir para determinar el importe de esta tasa se hará en referencia a los arts. 183 a 192 TRLPEMM.

Por último, el art. 171 TRLPEMM recoge un listado de personas exentas de pagar las tasas de utilización y de ayuda a la navegación. Dichas tasas son impuestas por la utilización especial de las instalaciones portuarias y por el servicio de señalización marítima, respectivamente. Si atendemos al listado, vemos

como el consignatario en ningún caso estará exento de pagarla. Por un lado la tasa de utilización se tomará *“en consideración la utilidad derivada de la utilización de las infraestructuras portuarias y además tendrá en cuenta los costes directos e indirectos asociados a la dotación y mantenimiento de las infraestructuras portuarias, incluyendo los de estructura que se le imputen, los financieros, los de amortización del inmovilizado y los necesarios para garantizar el adecuado desarrollo de la infraestructura y de los servicios inherentes a la misma en función de las necesidades y requerimientos de la demanda”* mientras que la tasa de de ayudas a la navegación se fijará *“para todo el sistema portuario de titularidad estatal y tomando en consideración los costes directos e indirectos asociados a la dotación y adecuado mantenimiento del conjunto de instalaciones de ayuda a la navegación marítima en el litoral marítimo español, excluidas las que sirven de aproximación y acceso a los puertos y su balizamiento”*.

Respecto a las tasas de utilización la Ley hace una diferenciación entre distintos tipos en el art. 193 TRLPEMM, que son: tasa del buque (T-1), tasa del pasaje (T-2), tasa de la mercancía (T-3), tasa de la pesca fresca (T-4), tasa de las embarcaciones deportivas y de recreo (T-5) y la tasa por utilización especial de la zona de tránsito (T-6).

La T-1, según el art. 194 TRLPEMM, grava la utilización por los buques o artefactos flotantes, de las aguas incluidas en la zona de servicio del puerto, así como de las instalaciones portuarias que permiten el acceso al puesto de amarre o fondeadero que se asigna al buque y su estancia en estos. Además, se incluye la prestación de los servicios generales comunes de titularidad de la Autoridad Portuaria y que, relacionados con tales elementos, benefician al usuario sin necesidad de solicitar su prestación. En tal sentido, y por lo que se refiere a la aplicación de la cuota íntegra a la que luego nos referiremos, conviene señalar que el espacio de agua comprendido dentro de la zona de servicio del puerto se divide en (a) zona I, o interior de las aguas portuarias, que abarca los espacios de agua abrigados ya sea de forma natural o por el efecto de diques de abrigo; y (b) zona II, o exterior de las aguas portuarias, que comprende el resto de las aguas. En su caso, a la hora de enumerar los sujetos pasivos de esta tasa, el art. 195 TRLPEMM recoge como contribuyente (sujeto pasivo sustitutivo) al consignatario del buque (si éste se encontrase consignado), por que deberá abonar a la Autoridad Portuaria correspondiente dicha tasa cuando entre en las zonas de servicio del puerto y sus instalaciones portuarias su buque consignado.

La T-2, según el art. 205 TRLPEMM, grava la utilización de las instalaciones de atraque, accesos terrestres, vías de circulación y demás instalaciones portuarias, por parte de los pasajeros, su equipaje y sus vehículos que se embarquen y desembarquen en régimen de pasaje. Además, se incluye la prestación de los servicios generales comunes de titularidad de la Autoridad Portuaria y que, relacionados con tales elementos, benefician al usuario sin necesidad de solicitar su prestación. Conforme al art. 206 TRLPEMM será sujeto pasivo sustituto de esta tasa el consignatario del buque (si éste se encontrase consignado). Por ende cuando el buque consignado utilice las instalaciones portuarias para actividades de pasaje, el consignatario del buque deberá abonar la correspondiente tasa en la Autoridad Portuaria que corresponda.

La T-3, según el art. 211 TRLPEMM, grava la utilización, por las mercancías y sus elementos de transporte (en operaciones de entrada o salida marítima o de transbordo o de tránsito marítimo o terrestre), de las instalaciones de atraque, zonas de manipulación de carga y descarga del buque, accesos y vías de circulación viarios y ferroviarios y demás instalaciones portuarias. Asimismo, grava su estancia en las zonas de tránsito hasta un máximo de: (a) 4 horas, en operaciones de entrada o salida marítima, tránsito marítimo y tráfico interior, respecto de aquellas mercancías en las que los elementos rodantes que las transportan formen parte del transporte marítimo; (b) 48 horas, en operaciones de entrada o salida marítima, tránsito marítimo y tráfico interior, en las que no concurren las circunstancias anteriores; y (c) 4 horas, en las operaciones de tránsito terrestre. Superados tales plazos, el gravamen tributario se establece mediante la tasa por utilización especial de la zona de tránsito (T-6). Además, es objeto de esta tasa de la mercancía (T-3) la prestación de los servicios generales comunes de titularidad de la Autoridad Portuaria y que, relacionados con aquellos elementos del dominio público, benefician al usuario sin necesidad de solicitar su prestación. Conforme el art. 212 TRLPEMM, se recoge como sujeto pasivo sustituto al consignatario de buques por lo que deberá pagar esta tasa ante la Autoridad Portuaria correspondiente cuando las mercancías del buque consignado y sus elementos de transporte estén utilizando espacio del dominio público portuario.

La T-4, según el art. 218 TRLPEMM, grava la utilización por los buques o embarcaciones pesqueros en actividad, de las aguas de la zona de servicio del puerto y demás instalaciones portuarias que permiten el acceso al puesto de atraque o fondeo y su estancia en estos; y por la pesca fresca, la refrigerada y sus productos que acceden al recinto portuario por vía marítima (barco de pesca o mercante) o terrestre, de las instalaciones de atraque, zonas de manipulación y de venta, accesos, vías de circulación, zonas de estacionamiento y otras instalaciones portuarias. Además, se incluye la prestación de los servicios generales comunes de titularidad de la Autoridad Portuaria y que, relacionados con tales elementos del dominio público, benefician al usuario sin necesidad de solicitar su prestación. El art. 219 TRLPEMM recoge los sujetos pasivos de esta tasa. Aunque el artículo no recoge en sí al consignatario de buques, sí podemos incluirlo, ya que como hemos visto a lo largo de este trabajo, un consignatario de buques puede asumir distintas funciones según el tipo de actividad que ejerza; y como agente de su principal, una de sus funciones podría ser la venta de un determinado producto. Por tanto si se considerara la persona que *“quien, en representación del propietario de la pesca, realice la venta o la primera venta, cuando la pesca sea vendida en puerto”* deberá repercutir esta tasa al comprador de la pesca.

La T-5, según el art. 223 TRLPEMM, grava la utilización por las embarcaciones deportivas o de recreo, de las aguas de la zona de servicio del puerto, la redes y tomas de servicio, las obras e instalaciones que permiten el acceso al puesto de atraque o fondeo y su estancia en éste, y por los tripulantes y pasajeros de aquellas embarcaciones, de los muelles y pantalanes, accesos terrestres, vías de circulación y otras instalaciones portuarias. Además, se incluye la prestación de los servicios generales comunes de titularidad de la Autoridad Portuaria y que, relacionados con tales elementos del dominio público, benefician al usuario sin necesidad de solicitar su prestación. La aplicación de la T-5 requiere que la embarcación no realice actividad de transporte de mercancías ni que los pasajeros viajen en régimen de crucero o excursión turística; siendo así, se devengarían la T-1, la T-2 y la T-3. Según el art. 224 TRLPEMM será sujeto pasivo de esta tasa solidariamente y con carácter de sujeto pasivo contribuyente,

el propietario de la embarcación, el consignatario y su capitán o patrón. Por ende el consignatario deberá abonar dicha tasa cuando las embarcaciones deportivas o de recreo que consigne entre dentro del espacio marítimo portuario.

La T-6, según el art. 231 TRLPEMM, grava la utilización por parte de la mercancía y elementos de transporte, de las zonas de tránsito (y, excepcionalmente, y previa autorización expresa del Director de la Autoridad Portuaria, de las zonas de maniobras) por un período superior a 4 horas, en operaciones de entrada o salida marítima, tránsito marítimo y tráfico interior, respecto de aquellas mercancías en los que los elementos rodantes que las transportan formen parte del transporte marítimo; 48 horas, en operaciones de entrada o salida marítima, tránsito marítimo y tráfico interior, en las que no concurren las circunstancias anteriores; y 4 horas, en las operaciones de tránsito terrestre; y por los materiales, maquinarias o equipamientos debidamente autorizados, que permanezcan en la zona de servicio del puerto por períodos continuados superiores a 24 horas. Además, es objeto de la tasa la prestación de los servicios generales comunes de titularidad de la Autoridad Portuaria y que, relacionados con aquellos elementos del dominio público, benefician al usuario sin necesidad de solicitar su prestación. A los efectos de esta tasa, se entiende por zona de tránsito, aquella especialmente habilitada al objeto de servir de espacio de almacenamiento o depósito temporal de las mercancías y elementos de transporte; y por zona de maniobra, el área más próxima a la línea de atraque en la que se desarrollan las operaciones de carga y descarga de mercancías y elementos de transporte o de embarque y desembarque de pasajeros y vehículos en régimen de pasaje. Ambas zonas han de ser delimitadas por acuerdo del Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de conformidad con el Reglamento de Explotación y Policía y las Ordenanzas Portuarias. En virtud del art. 232 TRLPEMM, será obligado al pago de la tasa, en su calidad de sujeto pasivo sustituto el consignatario de buque (siempre y cuando las mercancías estuvieran consignadas), el transitario o el operador logístico representante de la mercancía. Por tanto deberá pagar dicha tasa cuando la mercancía consignada esté utilizando zonas de tránsito del espacio portuario.

Por último y en relación con la tasa de ayudas a la navegación, en virtud del art. 237 TRLPEMM, grava la utilización del servicio de señalización marítima. Dicho servicio, prestado por cada Autoridad Portuaria en la zona geográfica que tenga asignada, tiene por objeto la instalación, mantenimiento, control e inspección de dispositivos visuales, acústicos, electrónicos o radioeléctricos, destinados a mejorar la seguridad de la navegación y los movimientos de los buques en el mar litoral español y, en su caso, confirmar la posición de los buques en navegación (art. 137 TRLPEMM). El art. 238 TRLPEMM se encarga de recoger los sujetos pasivos de esta tasa, donde incluye al consignatario de buques como un sujeto pasivo sustituto siempre y cuando el buque estuviera consignado. Conforme al art. 164 TRLPEMM, el importe de esta tasa se establece para todo el sistema portuario de titularidad estatal, en consideración a los costes asociados a la dotación y mantenimiento del conjunto de las ayudas establecidas en el litoral español, con exclusión de aquellas que sirven de aproximación y acceso a los puertos y el balizamiento de estos.

7 ANESCO COMO ASOCIACIÓN EN RELACIÓN CON FONASBA

7.1 ANESCO EN EL ÁMBITO ESTATAL

ANESCO fue fundada en el año 1977, y ha desarrollado en todos estos años un importante papel en el sector marítimo y portuario español hasta nuestros días, teniendo entre sus funciones un importante asesoramiento y prestación de servicios a las empresas asociadas, así como representar al sector frente a las Administraciones Públicas u organizaciones sindicales.

Actualmente defiende los intereses de 246 empresas asociadas, distribuidas entre empresas estibadoras y consignatarias de buques a nivel nacional: la gran mayoría situados en zonas cercanas a los puertos de interés general. Llegados a este punto, es importante mencionar qué puertos podemos considerar como un puerto de interés general. A estos efectos, el TRLPEMM establece en su ANEXO I:

“Son puertos de interés general y por lo tanto, y de acuerdo con el artículo 149.1.20.a de la Constitución Española, competencia exclusiva de la Administración del Estado, los siguientes:

- 1. Pasaia y Bilbao en el País Vasco.*
- 2. Santander en Cantabria.*
- 3. Gijón-Musel y Avilés en Asturias.*
- 4. San Cibrao, Ferrol y su ría, A Coruña, Vilagarcía de Arousa y su ría, Marín y ría de Pontevedra y Vigo y su ría, en Galicia.*
- 5. Huelva, Sevilla y su ría, Cádiz y su bahía (que incluye el Puerto de Santa María, el de la zona franca de Cádiz, Puerto Real, el Bajo de la Cabezuela y Puerto Sherry), Tarifa, Bahía de Algeciras, Málaga, Motril, Almería y Carboneras en Andalucía.*
- 6. Ceuta y Melilla.*
- 7. Cartagena (que incluye la dársena de Escombreras) en Murcia.*
- 8. Alicante, Gandía, Valencia, Sagunto y Castellón en la Comunidad Valenciana.*
- 9. Tarragona y Barcelona en Cataluña.*
- 10. Palma, Alcúdia, Maó, Eivissa y la Savina en Illes Balears.*

II. Arrecife, Puerto Rosario, La Hondura, Las Palmas (que incluye el de Salinetas y el de Arinaga), Santa Cruz de Tenerife (que incluye el de Granadilla), Los Cristianos, San Sebastián de la Gomera, Santa Cruz de la Palma y la Estaca en Canarias.”

Por otro lado, ANESCO ostenta la total representación patronal del sector en el marco laboral a nivel nacional, siendo el único interlocutor empresarial en el ámbito de la negociación colectiva sectorial estatal.

Pero esta asociación no se limita a ofrecer servicios de forma interna, sino que también está integrada en otras asociaciones internacionales que se dedican a informar y a asesorar a este tipo de asociaciones nacionales. En concreto, ANESCO está integrada en organizaciones internacionales como son: FEPORT, FIMOP, Y FONASBA.

FONASBA: esta organización fue creada en 1969 para representar con autoridad, la profesión marítima que ejercen las empresas marítimas en los cinco continentes. Reúne a los armadores/propietarios de los barcos y a sus agentes, con el fin de promover prácticas justas y equitativas en sus actividades marítimas. Su misión principal es cooperar con las diversas entidades internacionales, consultar y asesorar en todo asunto de interés relacionado con la industria marítima; y a través de esta asesoría internacional, ANESCO coopera con sus integrantes. Con miembros en más de 50 naciones marítimas, las competencias de la Federación es "*Promover y proteger la profesión de corredor de buques y consignatario de buques en todo el mundo*", *la obligación se descarga a través de acciones en internacional pertinente y organismos regionales y organizaciones y mediante el apoyo a sus miembros sobre cuestiones de carácter nacional.*

FONASBA tiene carácter consultivo por: la Organización Marítima Internacional (OMI), la Conferencia sobre Comercio y Desarrollo de las Naciones Unidas, la Organización Mundial de Aduanas (OMA) y la Comisión Europea. Además *the Baltic Exchange*, BIMCO e INTERTANKO son miembros de FONASBA y mantiene estrechas relaciones con Intercargo, como así como a las organizaciones Europeas que representan a los armadores, autoridades portuarias, operadores de terminales y otros.

Quien opere con un agente o asociación integrada dentro de FONASBA, se asegura una serie de formalidades que la propia Organización Internacional constituye hacia sus asociados, y que como consecuencia les otorga una serie de formalidades/ventajas:

-Ser integrante de FONASBA otorga un gran prestigio internacional, otorgando a los clientes y empresas asociados una tranquilidad refutada con una buena reputación internacional.

-FONASBA ha desarrollado una serie de normas que ayudan a asegurar la protección de los intereses de los agentes de buques, ya que no existe una regulación internacional sobre esta materia. Reconoce la existencia de normas propias de las Asociaciones integrantes

-Las asociaciones integrantes de FONASBA deberán realizar una auditoría bienal supervisada por la misma, para asegurarse que se cumplen los criterios requeridos.

7.2 EL CONSIGNATARIO SEGÚN FONASBA

Dentro del ámbito internacional, el 23 de abril de 1969 se creó en Londres la Federación de Asociaciones Nacionales de Corredores Marítimos y Agentes, cuyos miembros fundadores fueron Bélgica, Reino Unido, Francia, la República Federal de Alemania, Italia (que también representaba a Grecia) y Noruega (que también representaba a Finlandia, Suecia y Dinamarca). Posteriormente se unieron otros países europeos como España, Austria, Portugal, Yugoslavia u Holanda; e incluso ajenos al continente europeo como EEUU o Japón.

Los fines de esta federación son entender en todos aquellos temas relacionados con el sector marítimo cuando afecte a los agentes marítimos, estimular el ejercicio justo y equitativo de la profesión de estas figuras (mediante el apoyo de sus miembros cuando los intereses generales de la profesión estén en juego), coordinar esfuerzos tendentes a mejorar, simplificar y unificar los contratos y documentos marítimos, y por último llevar a cabo conferencias y reuniones para la discusión de temas de interés y relacionados con las obligaciones profesionales de la figura de los agentes (entre los que se incluye el consignatario de buques).

Según FONASBA, se define al consignatario como cualquier persona o empresa que lleva a cabo las funciones de un agente marítimo, con independencia de si su actividad se integra en el negocio como la de un consignatario (desde la perspectiva de las funciones que hemos ido analizando en este documento), o de si realiza tales funciones como un adjunto y en conjunto con otras actividades del propietario del buque. FONASBA no hace distinción entre los consignatarios que ejercen su actividad bajo la modalidad de un contrato de agencia, y aquéllos que tienen como actividad principal o parcial funciones relacionados con servicios en puertos o con el transporte de las mercancías, que entrarían dentro de las modalidades de contrato de comisión, de manipulación portuaria o de transitario.

La figura del consignatario se entiende como un representante local del principal, y éste proporciona una serie de conocimientos y experiencia locales, que garantizan la misión que le es encomendada por su principal, realizándose todas las operaciones necesarias en puerto con máxima eficiencia y despacho. Por ello FONASBA entiende que el consignatario requiere estar perfectamente al corriente de todos los reglamentos, pliegos portuarios y requisitos relacionados con el puerto, área o sector en el que operarán los buques de su principal, para proporcionarles servicio y apoyo.

También se ocupa de hacer una clasificación del consignatario según las funciones que le puedan ser otorgadas:

-Agente portuario (“*Port Agent*”): organiza y coordina el puerto de escala, actuando en nombre del propietario u operador del buque. Es la figura tradicional que se entiende por consignatario. Es el centro

de todas las operaciones y es el responsable de organizar, supervisar y coordinar todos los aspectos de escalas del puerto, desde la reserva de asignaciones y servicios de atraque, hasta la llegada del buque a puerto, siendo responsable de finalizar las cuentas y hacer que todos los documentos después de que el

buque ha navegado estén en regla. Es el intermediario entre las Autoridades Legales del Puerto, los servicios técnico-náuticos, el capitán y su armador, los operadores de las terminales, transitarios y otros servicios portuarios.

Con el fin de funcionar eficazmente, se requiere a este tipo de consignatarios que estén plenamente familiarizados con la seguridad, comercial, requisitos y normas legales aplicables al puerto, para asegurar que el buque cumple plenamente con todos los requisitos legales y reglamentarios (tanto nacionales como internacionales), para garantizar que no haya retrasos causados como consecuencia del incumplimiento de sus obligaciones. Además se recomienda que el consignatario tenga amplios contactos respecto a los operadores portuarios para asegurar que las acciones tomadas, son correctas, apropiadas y rápidas, para así evitar posibles demoras con el buque en el puerto.

-Agente de Carga (“*Cargo Agent*”): solicita la carga en nombre del fletador, o el operador portuario. Por lo general suele situarse dentro de un área geográfica definida (puede establecerse en su contrato). Esta figura suele operar principalmente en el revestimiento de mercancías a granel. El agente será responsable de asegurar la carga para el operador del buque; para ello se requiere que el agente esté en contacto permanente con las autoridades locales y transportistas, y estar listo para proporcionar información sobre los horarios de los buques, tarifas y condiciones de transporte competitivos. Además este tipo de agente podrá ser independiente y representar más de un principal.

-Agente del Armador o del Fletador (“*Owners/Charterers Agent*”): según quién le haya contratado, tendrá distintas misiones. Suele nominarse en los puertos de escala y sus funciones variarán en función de la relación que exista entre las partes. Podrá ser nominado por el propietario del buque o por el fletador. Dependiendo de las circunstancias de la escala en el puerto, puede haber más de un agente asistiendo a la embarcación. Cualquiera de las partes que intervienen en un contrato de fletamento podrá decidir que sus intereses sean representados por una persona independiente de la que nominalmente se nombra como “port agent” (que es el agente primario que se suele nombrar). El rol y las responsabilidades exactas de este segundo agente serán determinados según el caso que se dé; por lo que la mayoría de los Owners/Charterers Agent suelen tener misiones distintas.

Por su parte FONASBA recoge una serie de funciones y obligaciones que todo consignatario debe tener en cuenta a la hora de ejercer su actividad laboral, aunque ya se hayan citado en este documento bajo la perspectiva de la legislación nacional. Dichas funciones y obligaciones son:

-Deberá asegurarse de que el buque del principal que representa pueda estacionarse dentro y fuera del puerto. Además deberá organizar y contratar los servicios técnico-náuticos que sean necesarios para el buque, dependiendo del puerto donde quiera entrar o salir, y de las circunstancias climatológicas pueden

-Tiene que proporcionar información sobre la tripulación y los pasajeros a las autoridades locales de inmigración del puerto en cuestión.

-Se asegurará de que la documentación del buque se ajusta a la normativa internacional antes de la inspección de aduanas.

-Comunicará a Aduanas de la llegada del buque al puerto e informará del contenido de la carga a bordo del mismo.

-Como extensión del armador en el puerto, se encargará de toda la logística relacionada con provisiones y combustible del buque.

-Será quien interactúe con las Empresas Estibadoras en el puerto para proporcionar información detallada sobre la carga para posteriormente poder ser manipulada.

-También será el enlace entre los estibadores y operadores de terminales con respecto a la manipulación segura de los contenedores, carga seca y líquidos a granel, y se asegurará que el capitán del buque es consciente de cómo se estiba la mercancía.

-Organizará los posibles cambios de tripulación en el puerto, además de recoger toda la documentación asociada a posibles casos de inmigración.

-Puede encargarse del pago de la tripulación

-Estará capacitado para todo tipo de manejo de servicios de buques, incluyendo reparaciones y mantenimiento que el buque requiera.

Finalmente FONASBA también recoge una serie de precisiones sobre las comisiones/facturas de los consignatarios. El agente tendrá derecho a cargar una factura a su principal en función del volumen de trabajo realizado, ya que como hemos explicado a lo largo de este documento, una de las obligaciones del consignatario es la de liquidar las deudas de los buques que representa en los puertos. De tal modo la comisión que haya pactado el consignatario con su principal deberá cubrir los gastos derivados en puerto, además de satisfacerle económicamente. En cualquier modo esta cantidad se fijará caso por caso, a través de la negociación entre el principal y el consignatario.



7.3 FONASBA BIMCO AGENCY APPOINTMENT AGREEMENT Y OTROS DOCUMENTOS

Dentro del ámbito internacional debemos mencionar los documentos recomendados para uso de las partes comprometidas de fletamento y de agencia marítima aprobados en mayo de 1969 por The Baltic and International Maritime Conference (BIMCO), que debe entenderse como una especie de normativa

deontológica para los agentes marítimos por los que se crean obligaciones para las partes. Dichos documentos han sido publicados desde aquel entonces hasta la actualidad.

Recientemente, en enero de de 2017, FONASBA publicó nuevo documento formulario diseñado para formalizar el nombramiento de un agente de buques para una sola llamada de puerto o una serie relativamente corta de llamadas a una gama limitada de puertos. Dicho documento es el Acuerdo de Nombramiento de la Agencia FONASBA BIMCO. El formulario es adecuado para su uso en todo tipo de comercio, incluidos los servicios a granel (seco y líquido), de línea, de proyecto y de mar corto. Por su parte FONASBA y BIMCO también han desarrollado un conjunto de notas explicativas para guiar a los agentes de los buques y a sus principales en el uso de este nuevo documento. Dicho documento viene recogido en el ANEXO I. Por otro lado también recoge una serie de contratos y documentos que facilitan acuerdos mercantiles entre las empresas como son el FONASBA General Agency Agreement (ANEXO II), FONASBA Standard Liner Agency Agreement (ANEXO III), FONASBA Standard Liner & General Agency Agreement 2001 (ANEXO IV) o el FONASBA International Brokers Commission Contract (ANEXO V)²⁴.

²⁴Documentos recogidos de www.fonasba.com

 		AGENCY APPOINTMENT AGREEMENT PART I	
		1. Date of Agreement	
2. Agent (full style and address) FONASBA Quality Standard Certification Yes No		3. Principal (full style and address)	
4. Vessel Name: IMO number:		5. Port(s) of call	
6. Estimated time of arrival		7. Purpose of call	
8. Services (tick the boxes to apply) (Clause 3) Inward Clearance of Vessel Outward Clearance of Vessel Cargo Operations Husbandry Other (specify)		9. Agent's bank details Currency: Bank: Address: Account Number: Account Name: IBAN: BIC/SWIFT code:	
10. Remuneration (See Annex A)		11. Funding (See Annex B)	
12. Agent contact details		13. Principal contact details	
14. Dispute Resolution (Clause 18 BIMCO Dispute Resolution Clause state (a), (b), (c), or (d); if (c) agreed state Singapore or English law; if (d) agreed, governing law and place of arbitration must be stated)			
15. Additional Clauses, if any			

It is mutually agreed that this Agreement shall be performed subject to the conditions contained herein consisting of Part I, Part II and Annexes A and B. In the event of a conflict of conditions, the provisions of Part I shall prevail over those of Part II and Annexes A and B to the extent of such conflict but no further.

Signature and Company Stamp (Agent)	Signature and Company Stamp (Principal)

ANEXO I

Definitions

“**Agent**” means the party stated in Box 2.

“**Principal**” means the party stated in Box 3.

“**Inward Clearance of the Vessel**” means making arrangements to allow entry of the vessel and shall include, but not be limited to, complying with the requirements of statutory and regulatory authorities and arranging and coordinating the provision of inward port services.

“**Outward Clearance of the Vessel**” means making arrangements to allow departure of the vessel and shall include, but not be limited to, complying with the requirements of statutory and regulatory authorities and arranging and coordinating the provision of outward port services.

“**Cargo Operations**” means activities relating to cargo and passengers and shall include, but not be limited to, coordination of stevedores and terminal operators, reporting cargo to relevant customs authorities and documentation.

“**Husbandry**” means activities relating to the day to day running of the vessel and shall include but not be limited to: attending to the Master and all crew matters; coordination of ship supplies and repairs; and attending to third parties such as classification society and flag state representatives and surveyors.

“**Remuneration**” means the fee, commission or other sum payable to the Agent for performing the services specified in Box 8 or as may otherwise be agreed.

“**Funding**” means the terms on which Remuneration will be paid and Disbursements settled.

“**Disbursements**” means expenses payable to third parties in relation to the port call.

Terms and Conditions

1. The Agent has agreed to act on behalf of the Principal in accordance with this Agreement.
2. The Agent acts at all times as agent for and on behalf of the Principal and has authority to place orders with suppliers as agent for the Principal.
3. The Agent shall perform the services stated in Box 8 with due dispatch but shall not be liable for any loss or damage arising from any delay which the Agent could not reasonably prevent.
4. The Agent shall maintain regular contact with the Master and Principal and keep them fully informed about all matters relating to or affecting the services being provided.

ANEXO I

5. The Agent shall liaise with and ensure that third parties including, but not limited to, port and terminal operators, port service providers, and shore authorities are provided with relevant information and timely notices. The Agent shall pass on information provided by the Principal promptly, but is not liable for the accuracy of the information.
6. The Agent shall use best endeavours to encourage shore authorities, port and terminal operators, and port service providers to render their invoices in a timely manner and take prompt action to obtain any invoices that are not provided. The Agent shall check the invoices and make timely payments to the relevant parties.
7. The Agent shall be remunerated as specified in Box 10 in respect of the services specified in Box 8. Remuneration for other services will be agreed between the parties. The Principal is not obliged to use the Agent to perform such other services.
8. Where the Agent has spent time and incurred costs due to unexpected occurrences creating additional work or delay to the Vessel, the Agent shall be reimbursed the actual expenses and paid an appropriate fee for the additional work.
9. Where the Agent has spent time and incurred costs in anticipation of the Vessel's call which is subsequently cancelled, the Agent shall be reimbursed the actual expenses and paid an appropriate fee for the work.
10. Any proforma Disbursements account is a non-binding estimate. The final Disbursements account may vary from the proforma and the Principal is liable to pay the actual Disbursements.
11. Payment to the Agent shall be in accordance with Box 11. Where applicable, the Principal shall pay by electronic transfer to the Agent's bank account specified in Box 9. If the Principal should fail to comply, the Agent may:
 - (a) at any time give immediate notice of the termination of the agency;
 - (b) inform any suppliers, service providers or authorities that the Agent has not been put in funds;
 - (c) take any necessary measures to detain the Vessel in port until such funds are received; and
 - (d) retain such documents as the Agent has in its possession pending payment.
12. If the Principal fails to make payment in full of any sums due to the Agent on demand or within any period agreed in writing, the Agent shall be entitled to recover interest on any sums outstanding at the rate of 2% above LIBOR applicable during the period when the sums are outstanding.

ANEXO I

- 13.** The Agent shall be entitled to deduct from the sums held for the Principal's account any amount due from the Principal.

14. *Liability to Principal*

The Agent shall not be liable to the Principal for any loss, damage, delay or expense of whatsoever nature, whether direct or indirect, (including but not limited to loss of profit arising out of or in connection with detention of or delay to the Vessel) and howsoever arising in the course of performance of this Agreement, unless same is proved to have resulted solely from the negligence or wilful default of the Agent.

Save where loss, damage, delay or expense has resulted from the Agent's personal act or omission committed with the intent to cause same or recklessly and with knowledge that such loss, damage, delay or expense would probably result, the Agent's liability for each incident or series of incidents giving rise to a claim or claims shall never exceed a total of ten (10) times the Remuneration specified in Box 10 which shall be deemed earned in any event.

Himalaya

It is hereby expressly agreed that no employee of the Agent (including every sub-contractor from time to time employed by the Agent) shall in any circumstances whatsoever be under any liability whatsoever to the Principal for any expense, loss, damage or delay of whatsoever kind arising or resulting directly or indirectly from any act, neglect, or default on its part while acting in the course of or in connection with its employment and, without prejudice to the generality of the foregoing provisions in this Clause 14, every exemption, limitation, condition and liberty herein contained and every right, exemption from liability, defence and immunity of whatsoever nature applicable to the Agent or to which the Agent is entitled hereunder shall also be available and shall extend to protect every such employee or sub-contractor acting as aforesaid and for the purpose of all the foregoing provisions of this Clause 14 the Agent is or shall be deemed to be acting as agent or trustee on behalf of and for the benefit of all persons who are or might be its servants or agents from time to time (including sub-contractors as aforesaid) and all such persons shall to this extent be or be deemed to be parties to this Agreement.

- 15.** Except to the extent and solely for the amount therein set out that the Agent would be liable under Clause 14, the Principal hereby undertakes to keep the Agent and its employees, agents and sub-contractors indemnified and to hold them harmless against all actions, proceedings, claims, demands or liabilities whatsoever or howsoever arising which may be brought against them or incurred or suffered by them arising out of or in connection with the performance of this Agreement, and against and in respect of all costs, loss, damage and expenses (including legal costs and expenses on a full indemnity basis) which the Agent may suffer or incur (either directly or indirectly) in the course of the performance of this Agreement.
- 16.** The Agent, with the consent of the Principal, shall have authority to appoint sub-agents to perform services on behalf of the Principal, including such services as may be subject to these conditions, remaining at all times responsible for the actions of the sub-agent.

ANEXO I

- 17.** The Agent shall be discharged from all liability whatsoever to the Principal unless suit is brought within one year of the act or default of which complaint is made.
- 18.** The parties agree to refer any disputes to arbitration and to incorporate the BIMCO Dispute Resolution Clause 2016 into this agreement. They have elected the governing law and jurisdiction referred to in Box 14. In the absence of a declared choice, Subclause (a), English law and London arbitration shall apply.
- 19.** Notwithstanding anything in this Agreement, the Agent or the Principal shall not be required to do anything which constitutes a violation of the laws and regulations of any State to which either of them is subject.

ANEXO II



The Federation of National Associations of Ship Brokers and Agents
FONASBA

GENERAL AGENCY AGREEMENT
(for LINER SERVICES)

Fourth Edition Revised and adopted JULY 1993 Recommended by The Baltic and International Maritime Council (BIMCO)

It is hereby agreed between:

.....of (hereinafter referred to as the
Principal)

and

.....of (hereinafter referred to as the General Agent
(G.A.)

dated the day of 19.....

that:

- 1.00 The Principal hereby appoints the GA as its agent for all maritime services and vessels either owned or chartered including any space or slot charter agreement calling at the GA's territory serving the trade between.....and.....
- 1.01 This Agreement shall come into effect on.....and shall continue until..... Thereafter it shall continue until terminated by either party giving to the other notice in writing, in which event the Agreement shall terminate upon the expiration of a period of..... months from the date upon which such notice was given.
- 1.02 The territory in which the GA shall perform its duties under the Agreement shall be hereinafter referred to as the Territory.

2.00 General Conditions

- 2.01 The Agreement covers the General Agency work within the Territory. It includes the duties of marketing, operations, accounting and finance mentioned below. Any work performed as Port and/or Inland Agents by the GA will be excluded from this Agreement for which a separate Standard Liner Agency Agreement will be applicable.
- 2.02 The G.A. undertakes not to accept the representation of other shipping companies nor to engage in NVOCC or such freight forwarding activities in the Territory, which are in direct competition to any of the Principal's transportation activities, without prior written consent, which shall not unreasonably be withheld.
- 2.03 The Principal undertakes not to appoint any other party in the GA's Territory for the services defined in this Agreement.
- 2.04 Where any of the activities of the GA in the Territory are not covered by this Agreement, then the local General Conditions in the latest version or established custom of the trade and/or ports shall apply and form part of this Agreement, unless otherwise agreed. The G.A. undertakes to acquaint the Principal with any relevant local custom or practice and to furnish the Principal with a copy of the local General Conditions if any.
- 2.05 In countries where the position of the agent is in any way legally protected or regulated, the GA shall have the benefit of such protection or regulation, unless otherwise agreed.
- 2.06 All aspects of the Principal's business are to be treated confidentially and all files and records pertaining to this business are the property of the Principal.

3.00 Duties of the G.A.

- 3.01 To represent the Principal in the Territory and to supervise all activities on behalf of the Principal in the Territory, using his best endeavours to comply at all times with any reasonable specific instructions which the

ANEXO II

-
- 3.03 In consultation with the Principal to recommend and/or to appoint on the Principal's behalf and account, Stevedores, Watchmen, Tallymen, Terminal Operators, Hauliers and all kinds of suppliers if required.
- 3.04 The G.A. will not be responsible for the negligent acts or defaults of the Port, Inland and/or Sub-Agents or SubContractors unless the GA fails to exercise due care in the appointment and supervision of such Port, Inland and/or Sub-Agents or Sub-Contractors. Notwithstanding the foregoing the GA shall be responsible for the acts of his subsidiary companies appointed within the context of this Clause.
- 3.05 The GA will always strictly observe the shipping laws and regulations of the country and will indemnify the Principal for any fines, penalties, expenses or restrictions that may arise because the GA wilfully failed to comply with those laws or regulations.
- 3.10 **Marketing**
- 3.11 To supervise, activate and co-ordinate all marketing and sales activities of Port, Inland Agents and/or Sub-Agents in the Territory, in accordance with general guidelines laid down by the Principal and to use every effort to obtain business from prospective clients and to consolidate the flow of statistics and information.
- 3.12 To provide Port, Inland Agents and/or Sub-Agents with space allocations in accordance with the Principal's requirements.
- 3.13 To arrange for public relations work (including advertising, press releases, sailing cards and general promotional material) in accordance with the budget agreed with the Principal and on the Principal's account.
- 3.14 To attend to Conference matters if required on behalf of the Principal and for its account.
- 3.20 **Operations**
- 3.21 To supervise and co-ordinate all activities of Port, Inland Agents and/or Sub-Agents as set forth per attached Standard Liner Agency Agreement(s), in order to ensure the proper performance of all customary requirements for the best possible operation of the Principal's vessel in the G.A.'s Territory.
- 3.22 To arrange for an efficient rotation of vessels within the Territory, in compliance with the Principal's instructions.
- 3.23 To arrange for the most economical despatch in the ports of its area within the scope of the sailing schedule.
- 3.24 To liaise with Port Agents and/or Sub-Agents if and where required, in the Territory in arranging for such matters as bunkering, repairs, crew changes, ship's stores, spare parts, technical, nautical, medical assistance and consular requirements.
- 3.25 To instruct and supervise Port, Inland Agents and/or Sub-Agents regarding the Principal's requirements concerning claims handling, P&I matters and/or insurance, and the appointment of Surveyors. All expenses involved with claims handling other than routine claims are for Principal's account.
- 3.26 To supervise the documentation of Port, Inland Agents and/or Sub-Agents.
- 3.30 **Container and RoRo Services**
(Delete this Section where this Agreement is in respect of a conventional service only).
- 3.31 To ensure that Port, Inland Agents and/or Sub-Agents can provide for and administer the Principal's requirements of a Container/Ro-Ro service (delete whichever is inapplicable) including inter alia, equipment control, haulage, storage, maintenance and repairs (with supporting documentation) and computerised system if any.
- 3.32 To comply with the Principal's equipment control and reporting system in the Territory or to make available the G.A.'s system if required.
- 3.40 **Accounting and Finance**
- 3.41 To provide for appropriate records of the Principal's financial position to be maintained in the G.A.'s books, which shall be available for inspection as required and to prepare such periodic financial statements as may be reasonably required.
- 3.42 To check the accounts of Port, Inland Agents and/or Sub-Agents.
- 3.43 To check that Port, Inland Agents and/or Sub-Agents transfer all balances of accounts to the GA and that same are accounted with the Principal. The GA shall co-ordinate from the Port, Inland Agents and/or Sub-Agents the collection of freights due in the G.A.'s Territory.
- 3.44 To check and/or calculate freight and other charges according to Tariffs supplied by the Principal and to exercise every care and diligence in applying all terms and conditions of such Tariffs or other freight agreements. If the Principal organises or employs an organisation for checking of freight calculations and documentation the costs for such checking to be entirely for the Principal's account.
- 3.45 To collect freight and related accounts and remit to the Principal all freights and other monies belonging to the Principal at such periodic intervals as the Principal may require. All bank charges to be for the Principal's account. The GA shall advise the Principal of the customary credit terms and arrangements. If the G.A. is required to grant credit to customers due to commercial reasons, the risk in respect of outstanding collections is for the Principal's account unless the GA has granted credit without the knowledge and prior consent of the Principal.

ANEXO II

- 4.02 To give full and timely information regarding the vessel's schedule, ports of call and line policy.
- 4.03 To provide the GA immediately upon request with all necessary funds to cover advance disbursements unless the GA shall have sufficient funds from the freights collected.
- 4.04 The Principal shall at all times indemnify the G.A. against all claims, charges, losses, damages and expenses which the GA may incur in connection with the fulfillment of its duties under this Agreement. Such indemnity shall extend to all acts, matters and things done, suffered or incurred by the GA during the duration of this Agreement notwithstanding any termination thereof, provided however, that this indemnity shall not extend to matters arising by reason of the wilful misconduct or the negligence of the GA
- 4.05 Where the GA provides bonds, guarantees and any other forms of security to Customs or other statutory authorities to cover the movement of cargo on behalf of the Principal or the Principal's containers, stores or other equipment then the Principal shall indemnify and reimburse the GA immediately such claims are made, provided they do not arise by reason of the wilful misconduct or the negligence of the GA
- 4.06 If mutually agreed the Principal shall take over the conduct of any dispute which may arise between the G.A. and any third party as a result of the performance of the G.A.'s duties.
- 5.00 Remuneration
- 5.01 The Principal agrees to pay the GA and the GA accepts, as consideration for the services rendered, the commissions and fees set forth on the schedule attached to this Agreement. Any fees specified in monetary units shall be reviewed every twelve months and if necessary adjusted in accordance with such recognised cost of living index as is published in the country of the GA
- 5.02 Should the Principal require the G.A. to undertake full processing and settlement of claims, then the GA is entitled to a separate remuneration as agreed with the Principal and commensurate with the work involved.
- 5.03 The remuneration specified in the schedule attached is in respect of the ordinary and anticipated duties of the GA within the scope of this Agreement. Should the GA be required to perform duties beyond the scope of this Agreement then the terms on which the GA may agree to perform such duties will be subject to express agreement between the parties. Without prejudice to the generality of the foregoing such duties may include e.g. participating in conference activities on behalf of the Principal, booking fare-paying passengers, sending out general average notices and making collections under average bonds insofar as these duties are not performed by the average adjuster.
- 5.04 If the Tariff currency varies in value against the local currency by more than 10% after consideration of any currency adjustment factor existing in the trade the basis for calculation of remuneration shall be adjusted accordingly.
- 5.05 If the G.A. utilises computers and computer systems, any extra expenses occasioned by specific additional requirements of the Principal in the use of such computer equipment for the performance of the GA's duties to the Principal shall be borne by the Principal.
- 6.00 Duration
- 6.01 This Agreement shall remain in force as specified in clause 1.01 of this Agreement. Any notice of termination shall be sent by registered or recorded mail.
- 6.02 If the Agreement for any reason other than negligence or wilful misconduct of the GA should be cancelled at an earlier date than on the expiry of the notice given under clause 1.01 hereof, the Principal shall compensate the G.A. The compensation payable by the Principal to the G.A. shall be determined in accordance with clause 6.04 below.
- 6.03 If for any reason the Principal withdraws or suspends the service, the GA may withdraw from this Agreement forthwith, without prejudice to its claim for compensation.
- 6.04 Where applicable the current local General Conditions in the latest version and failing those the National Law on the termination of Agency Contracts will apply to this Agreement. Where no such conditions of Statute Law apply, the basis of compensation shall be the monthly average of the commission and fees earned during the previous 12 months or if less than 12 months have passed then a reasonable estimate of the same, multiplied by the number of months from the date of cancellation until the contract would have been terminated in accordance with clause 1.01 above. Furthermore the gross redundancy payments, which the GA (or his duly appointed Port, Inland Agent and/or Sub-Agent(s)) is compelled to make to employees made redundant by reason of the withdrawal or suspension of the Principal's service, or termination of this Agreement, shall also be taken into account.
- 6.05 The GA shall have a general lien on amounts payable to the Principal in respect of any undisputed sums due and owing to the GA including but not limited to commissions, disbursements and duties.
- 7.00 Jurisdiction
- 7.01 a) This Agreement shall be governed by and construed in accordance with English law and any dispute arising out of this Agreement shall be referred to arbitration in London, one arbitrator being appointed by each party, in accordance with the Arbitration Acts 1950 and 1979 or any statutory modification or reenactment thereof for the time being in force. On receipt by one party of the nomination in writing of the other party's arbitrator, that party shall appoint their arbitrator within fourteen days, failing which the decision of the single Arbitrator appointed shall apply. If two arbitrators properly appointed shall not agree they shall appoint an umpire whose decision shall be final.

ANEXO II

The Federation of National Associations of Ship Brokers and Agents

REMUNERATION SCHEDULE BELONGING TO THE GENERAL AGENCY AGREEMENT

dated

between:
as principal

and
as General Agent (GA)

REMUNERATION

The GA is entitled to the following remuneration:

- (I) A commission of
 -) Inward..... %
 - Outward..... %
 on all total freight earnings (including any surcharges, handling charges or freight additional which may be agreed) of the Principal's liner service to and from the Territory to be paid in the G.A.'s local currency.
 The commission not to be lower than per annum. (minimum)
 (II) For any non-liner vessel calling at ports within the G.A.'s Territory the customary local or national supervisory fees shall apply.
- (III) For each container or unit entering or leaving the inventory control system of the GA, a fee of per unit.
- (IV) In respect of movements of cargo outside the G.A.'s Territory% of gross total freight is payable in cases where only collection of freight is involved.
- (V) For processing of other than routine claims the G.A. is entitled to extra remuneration to be mutually agreed.
- (VI) Communications:
The Principal will either pay actual communication expenses on a cost plus basis or pay a lump sum monthly on an average cost plus basis, to be reviewable.
- (VII) Travelling expenses:
When the GA is requested by the Principal to undertake journeys of any significant distance and/or duration, all travel expenses including accommodation and other expenses will be for the Principal's account.

ANEXO III



The Federation of National Associations of Ship Brokers and Agents

STANDARD LINER AGENCY AGREEMENT

Fourth Edition
Revised and adopted JULY 1993
Recommended by The Baltic and International Maritime Council (BIMCO)

It is hereby agreed between:

..... of (hereinafter referred to as the Principal)

and

..... of (hereinafter referred to as the Agent

dated the day of 19.....

that:

- 1.00 The Principal hereby appoints the Agent as its Liner Agent for all its owned and/or chartered vessels including any space or slot charter agreement serving the trade between and
1.01 This Agreement shall come into effect on and shall continue until Thereafter it shall continue until terminated by either party giving to the other notice in writing, in which event the Agreement shall terminate upon the expiration of a period of months from the date upon which such notice was given.
1.02 The territory in which the Agent shall perform its duties under the Agreement shall be hereinafter referred to as the "Territory".

2.00 General Conditions

- 2.01 This Agreement covers the Port and/or Inland Agency work within the Territory. It includes the duties of marketing the Principal's services and of handling of all types of cargo entering or leaving the Territory whether direct or by transshipment. It also includes the handling of vessels owned, chartered (including any slot or space charter agreement) or otherwise operated by the Principals within the port(s) of the Territory. Work performed as Liner Agent under this Agreement will be strictly separated from any work performed as General Agent for which a separate Standard General Agency Agreement and separate remuneration will be applicable. In case of any ambiguity as to which agreement governs the work in question, the terms of the Standard Liner Agency Agreement will prevail.
2.02 The Agent undertakes not to accept the representation of other shipping companies nor to engage in NVOCC or such freight forwarding activities in the Territory, which are in direct competition to any of the Principal's transportation activities, without prior written consent, which shall not unreasonably be withheld.
2.03 The Principal undertakes not to appoint any other party in the Agent's Territory for the services defined in this Agreement.
2.04 Where any of the activities of the Agent in the Territory are not covered by this Agreement, then the local General Conditions in the latest version or established custom of the trade and/or port shall apply and form part of this Agreement, unless otherwise agreed. The Agent undertakes to acquaint the Principal with any relevant local custom or practice and to furnish the Principal with a copy of the local General Conditions if any.
2.05 In countries where the position of the agent is in any way legally protected or regulated, the Agent shall have the benefit of such protection or regulation, unless otherwise agreed.
2.06 All aspects of the Principal's business are to be treated confidentially and all files and records pertaining to this business are the property of the Principal.

ANEXO III

3.00 Duties of the Agent-

- 3.01 To represent the Principal in the Territory, using his best endeavours to comply at all times with any reasonable specific instructions which the Principal may give, including the use of Principal's documentation, terms and conditions.
- 3.02 In consultation with the Principal to recommend and/or appoint on the Principal's behalf and account, Sub-Agents if required.
- 3.03 In consultation with the Principal to recommend and/or to appoint on the Principal's behalf and account, Stevedores, Watchmen, Tallymen, Terminal Operators, Hauliers and all kinds of suppliers if required.
- 3.04 The Agent will not be responsible for the negligent acts or defaults of the Sub-Agent or Sub-Contractor unless the Agent fails to exercise due care in the appointment and supervision of such Sub-Agent or Sub-Contractor.
Notwithstanding the foregoing the Agent shall be responsible for the acts of his subsidiary companies appointed within the context of this Clause.
- 3.05 The Agent will always strictly observe the shipping laws and regulations of the country and will indemnify the Principal for any fines, penalties, expenses or restrictions that may arise because the Agent wilfully failed to comply with those laws or regulations.

3.10 Marketing and Sales

- 3.11 To provide marketing and sales activities in the Territory, in accordance with general guidelines laid down by the Principal, to canvass and book cargo, to publicise the services and to maintain contact with Shippers, Consignees, Forwarding Agents, Port and other Authorities and Trade Organisations.
- 3.12 To provide statistics and information and to report on cargo bookings and use of space allotments. To announce sailing and/or arrivals, and to quote freight rates and announce freight tariffs and amendments.
- 3.13 To arrange for public relations work (including advertising, press releases, sailing schedules and general promotional material) in accordance with the budget agreed with the Principal and for his account.
- 3.14 To attend to Conference matters if required on behalf of the Principal and for the Principal's account.
- 3.15 To issue on behalf of the Principal Bills of Lading and Manifests, documents requested by conferences, delivery orders, certificates and such other documents as may be reasonably required.

3.20 Port Agency

- 3.21 To arrange for berthing of vessels, loading and discharging of the cargo, in accordance with the local custom and conditions.
- 3.22 To supervise and co-ordinate all activities of the Terminal Operators, Stevedores, Tallymen and all other Contractors, in order to ensure the proper performance of the customary requirements for the best possible operation and despatch of the Principal's vessel.
- 3.23 To arrange for calling forward, reception and loading of outward cargo and discharge and release of inward cargo and to attend to the transhipment of through cargo.
- 3.24 To arrange for bunkering, repairs, husbandry, crew changes, passengers, ship's stores, spare parts, technical and nautical assistance and medical assistance as required.
- 3.25 To carry out the Principal's requirements concerning claims handling, P&I matters, General Average and/or Insurance, and the appointment of Surveyors.
- 3.26 To attend to all necessary documentation and to attend to consular requirements if required.
- 3.27 To arrange for and attend to the clearance of the vessel and to arrange for all other services appertaining to the vessel's movements through the port.
- 3.28 To report to the Principal the vessel's position and to prepare a statement of facts of the call and/or a port log.
- 3.29 To keep the Principal regularly and timely informed on Port and working conditions likely to affect the despatch of the Principal's vessels.

3.30 Container and Ro/ro Traffic

Where "equipment" is referred to in the following section it shall comprise containers, flat racks, trailers or similar cargo carrying devices, owned, leased or otherwise controlled by the Principal.

- 3.31 To arrange for the booking of units on the vessel.

ANEXO III

- 3.32 To arrange for the stuffing and unstuffing of LCL cargo at the port and in consultation with the Principal to arrange for the provision of inland LCL terminals, and the supervision of these activities where required.
- 3.33 To prepare the additional container shipping documentation.
- 3.34 To provide and administer a proper system, or to comply with the Principal's system for the control and registration of equipment. To organise equipment stock within the Agent's Territory and if required make provision for storage, positioning and repositioning of the equipment.
- 3.35 To comply with Customs requirements and arrange for equipment interchange documents in respect of the movements for which the Agent is responsible and to control the supply and use of locks, seals and labels.
- 3.36 To make equipment available and to arrange inland haulage as required.
- 3.37 On behalf and for the account of the Principal to undertake the leasing of equipment into and re-delivery out of the system.
- 3.38 To operate an adequate equipment damage control system in compliance with the Principal's instructions. To arrange for equipment repairs and maintenance, when and where necessary and to report on the condition of equipment under the Agent's control.
- 3.40 **Accounting and Finance**
- 3.41 To provide for appropriate records of the Principal's financial position to be maintained in the Agent's books, which shall be available for inspection as required and to prepare periodic financial statements as may be reasonably required.
- 3.42 To check all vouchers received for services rendered and to prepare a proper disbursement account in respect of each voyage or accounting period.
- 3.43 To advise the Principal of all amendments to port tariffs and other charges as they become known.
- 3.44 To calculate freight and other charges according to Tariffs supplied by the Principal and to exercise every care and diligence in applying all terms and conditions of such Tariffs or other freight agreements. If the Principal organises or employs an organisation for checking freight calculations and documentation the costs for such checking to be entirely for the Principal's account.
- 3.45 To collect freight and related accounts and remit to the Principal all freights and other monies belonging to the Principal at such periodic intervals as the Principal may require. All bank charges to be for the Principal's account. The Agent shall advise the Principal of the customary credit terms and arrangements. If the Agent is required to grant credit to customers due to commercial reasons, the risk in respect of outstanding collections is for the Principal's account unless the Agent has granted credit without the knowledge and prior consent of the Principal.
- 3.46 The Agent shall have authority to retain money from the freight collected to cover all past and current disbursements, subject to providing regular cash position statements to the Principal.
- 3.47 The Agent in carrying out his duties under this Agreement shall not be responsible to the Principal for loss or damage caused by any Banker, Broker or other person, instructed by the Agent in good faith unless the same happens by or through the wilful neglect or default of the Agent. The burden of proving the wilful neglect of the Agent shall be on the Principal.

4.00 Principal's Duties

- 4.01 To provide all documentation, necessary to fulfill the Agent's task together with any stationery specifically required by the Principal.
- 4.02 To give full and timely information regarding the vessel's schedules, ports of call and line policy insofar as it affects the port and sales agency activities.
- 4.03 To provide the Agents immediately upon request with all necessary funds to cover advance disbursements unless the Agent shall have sufficient funds from the freights collected.
- 4.04 The Principal shall at all times indemnify the Agent against all claims, charges, losses, damages and expenses which the Agent may incur in connection with the fulfillment of his duties under this Agreement. Such indemnity shall extend to all acts, matters and things done, suffered or incurred by the Agent during the duration of this Agreement, notwithstanding any termination thereof, provided always, that this indemnity shall not extend to matters arising by reason of the wilful misconduct or the negligence of the Agent.
- 4.05 Where the Agent provides bonds, guarantees and any other forms of security to Customs or other statutory authorities to cover the movement of cargo on behalf of the Principal or the Principal's containers, stores or other equipment then the Principal shall indemnify and reimburse the Agent immediately such claims are made, provided they do not arise by reason of the wilful misconduct or the negligence of the Agent.

ANEXO III

4.06 If mutually agreed the Principal shall take over the conduct of any dispute which may arise between the Agent and any third party as a result of the performance of the Agent's duties.

5.00 Remuneration

- 5.01 The Principal agrees to pay the Agent and the Agent accepts, as consideration for the services rendered, the commissions and fees set forth on the schedule attached to this Agreement. Any fees specified in monetary units in the attached schedule shall be reviewed every 12 months and if necessary adjusted in accordance with such recognised cost of living index as is published in the country of the Agent.
- 5.02 Should the Principal require the Agent to undertake full processing and settlement of claims, then the Agent is entitled to a separate remuneration as agreed with the Principal and commensurate with the work involved.
- 5.03 The remuneration specified in the schedule attached is in respect of the ordinary and anticipated duties of the Agent within the scope of this Agreement. Should the Agent be required to perform duties beyond the scope of this Agreement then the terms on which the Agent may agree to perform such duties will be subject to express agreement between the parties. Without prejudice to the generality of the foregoing such duties may include e.g. participating in conference activities on behalf of the Principal, booking fare-paying passengers, sending out general average notices and making collections under average bonds insofar as these duties are not performed by the average adjuster.
- 5.04 If the Tariff currency varies in value against the local currency by more than 10% after consideration of any currency adjustment factor existing in the trade the basis for calculation of remuneration shall be adjusted accordingly.
- 5.05 If the Agent utilises computers and computer systems, any extra expenses occasioned by specific additional requirements of the Principal in the use of such computer equipment for the performance of the Agent's duties to the Principal shall be borne by the Principal.

6.00 Duration

- 6.01 This Agreement shall remain in force as specified in clause 1.01 of this Agreement. Any notice of termination shall be sent by registered or recorded mail.
- 6.02 If the Agreement for any reason other than negligence or wilful misconduct of the Agent should be cancelled at an earlier date than on the expiry of the notice given under clause 1.01 hereof, the Principal shall compensate the Agent. The compensation payable by the Principal to the Agent shall be determined in accordance with clause 6.04 below.
- 6.03 If for any reason the Principal withdraws or suspends the service, the Agent may withdraw from this Agreement forthwith, without prejudice to its claim for compensation.
- 6.04 Where applicable the current local General Conditions in the latest version and failing those the National Law on the termination of Agency Contracts will apply to this Agreement. Where no such conditions of Statute Law apply, the basis of compensation shall be the monthly average of the commission and fees earned during the previous 12 months or if less than 12 months have passed then a reasonable estimate of the same, multiplied by the number of months from the date of cancellation until the contract would have been terminated in accordance with clause 1.01 above. Furthermore the gross redundancy payments, which the Agent and/or Sub-Agent(s) is compelled to make to employees made redundant by reason of the withdrawal or suspension of the Principal's service, or termination of this Agreement, shall also be taken into account.
- 6.05 The Agent shall have a general lien on amounts payable to the Principal in respect of any undisputed sums due and owing to the Agent including but not limited to commissions, disbursements and duties.

7.00 Jurisdiction

- 7.01 a). This Agreement shall be governed by and construed in accordance with English law and any dispute arising out of this Agreement shall be referred to arbitration in London, one arbitrator being appointed by each party, in accordance with the Arbitration Acts 1950 and 1979 or any statutory modification or re-enactment thereof for the time being in force. On receipt by one party of the nomination in writing of the other party's arbitrator, that party shall appoint their arbitrator within fourteen days, failing which the decision of the single Arbitrator appointed shall apply. If two arbitrators properly appointed shall not agree they shall appoint an umpire whose decision shall be final.
 - b) Any dispute arising out of this Agreement shall be referred to arbitration atsubject to the law and procedures applicable there.
- a) and b) are alternatives, if subclause b) is not filled in then a) shall apply.*

ANEXO III

REMUNERATION SCHEDULE BELONGING TO STANDARD LINER AGENCY AGREEMENT

Between and date
 (as Principal) (as Agent)

The Agent is entitled to the following remuneration based on all total freight earnings (including any surcharges, handling charges and freight additional which may be agreed) of the Principal's liner service to and from the Territory to be paid in Agent's local currency. The total remuneration per call shall not in any case be lower than the local fee applicable.

- I. A. Where the Agent provides all the services enumerated in this Agreement the Commission shall be:
 - Services outward%
 - inward%
- B.% for cargo when only booking is involved.
- C.% for cargo when only handling is involved.

("only handling" in the remuneration schedule is so defined that the duties of an Agent are to call forward and otherwise arrange for the cargo to be loaded on board, where the specific booking has been made elsewhere and acknowledged as such by the shipper as nominated for the Principal's service.
- D. In respect of movements of cargo outside the Agents' Territory% of the gross total freight is payable in cases where only collection of freight is involved.
- E. An additional fee for containers and/or units entering or leaving the inventory control system of the Agent a fee of per unit.
- II. A.% for cargo loaded on board in bulk.
- B.% for cargo discharged in bulk.
- III. Where the Agent provides only the services as non-port agent the remuneration shall be:

When actually booked/originating from this area:

 - A. Services outward%
 - inward%
 - B. An additional fee for containers and/or units entering or leaving the inventory control system of the Agent a fee of per unit.
- IV. Where the Agent provides only the services as non-port agent the remuneration shall be:
 - A.% for cargo loaded on board in bulk.
 - B.% for cargo discharged in bulk.
- V. Clearance and ship's husbandry fee shall be as agreed.
- VI. A Commission of% shall be paid on all ancillary charges collected by the Agent on behalf of the Principal such as Depot Charges, Container Demurrage, etc.
- VII. Communications: The Principal will either pay actual communication expenses on a cost plus basis or pay a lumpsum monthly on an average cost plus basis, to be reviewable.
- VIII. Travelling expenses: When the Agent is requested by the Principal to undertake journeys of any significant distance and/or duration, all travel expenses including accommodation and other expenses will be for the Principal's account.
- IX. Documentary and Administrative Charges: Such charges to be levied as appropriate by the Agent to cargo interests.

.....
PRINCIPAL **AGENT**

ANEXO IV



The Federation of National Associations of Ship Brokers and Agents



STANDARD LINER AND GENERAL AGENCY AGREEMENT

Revised and adopted 2001

Approved by BIMCO 2001

It is hereby agreed between:

.....of.....(hereinafter referred to as the Principal)

and

.....of.....(hereinafter referred to as the Agent)

on theday of20.....

that:

- 1.00 The Principal hereby appoints the Agent as its Liner Agent for all its owned and/or chartered vessels including any space or slot charter agreement serving the trade between and
- 1.01 This Agreement shall come into effect onand shall continue until..... Thereafter it shall continue until terminated by either party giving to the other notice in writing, in which event the Agreement shall terminate upon the expiration of a period ofmonths from the date upon which such notice was given.
- 1.02 The territory in which the Agent shall perform its duties under the Agreement shall be..... hereinafter referred to as the "Territory".
- 1.03 This Agreement covers the activities described in section 3.....
- 1.04 The Agent undertakes not to accept the representation of other shipping companies nor to engage in NVOCC or such freight forwarding activities in the Territory, which are in direct competition to any of the Principal's transportation activities, without prior written consent, which shall not unreasonably be withheld.
- 1.05 The Principal undertakes not to appoint any other party in the Agent's Territory for the services defined in this Agreement.
- 1.06 The established custom of the trade and/or port shall apply and form part of this Agreement.
- 1.07 In countries where the position of the agent is in any way legally protected or regulated, the Agent shall have the benefit of such protection or regulation.
- 1.08 All aspects of the Principal's business are to be treated confidentially and all files and records pertaining to this business are the property of the Principal.

2.0 Duties of the Agent

- 2.01 To represent the Principal in the Territory, using his best endeavours to comply at all times with any reasonable specific instructions which the Principal may give, including the use of Principal's documentation, terms and conditions.
- 2.02 In consultation with the Principal to recommend and/or appoint on the Principal's behalf and account, Sub-Agents.
- 2.03 In consultation with the Principal to recommend and/or to appoint on the Principal's behalf and account, Stevedores, Watchmen, Tallymen, Terminal Operators, Hauliers and all kinds of suppliers.
- 2.04 The Agent will not be responsible for the negligent acts or defaults of the Sub-Agent or Sub-Contractor unless the Agent fails to exercise due care in the appointment and supervision of such Sub-Agent or Sub- Contractor. Notwithstanding the foregoing the Agent shall be responsible for the acts of his subsidiary companies appointed within the context of this Clause.
- 2.05 The Agent will always strictly observe the shipping laws and regulations of the country and will indemnify the Principal for fines, penalties, expenses or restrictions that may arise due to the failure of the Agent to comply herewith.

ANEXO IV

- 3.0 Activities of Agent**(Delete those which do not apply)
- 3.1 Marketing and Sales**
- 3.11 To provide marketing and sales activities in the Territory, in accordance with general guidelines laid down by the Principal, to canvass and book cargo, to publicise the services and to maintain contact with Shippers, Consignees, Forwarding Agents, Port and other Authorities and Trade Organisations.
- 3.12 To provide statistics and information and to report on cargo bookings and use of space allotments. To announce sailing and/or arrivals, and to quote freight rates and announce freight tariffs and amendments.
- 3.13 To arrange for public relations work (including advertising, press releases, sailing schedules and general promotional material) in accordance with the budget agreed with the Principal and for his account.
- 3.14 To attend to conference, consortia and /or alliance matters on behalf of the Principal and for the Principal's account.
- 3.15 To issue on behalf of the Principal Bills of Lading and Manifests, delivery orders, certificates and such other documents.
- 3.2 Port Agency**
- 3.21 To arrange for berthing of vessels, loading and discharging of the cargo, in accordance with the local custom and conditions.
- 3.22 To arrange and co-ordinate all activities of the Terminal Operators, Stevedores, Tallymen and all other Contractors, in the interest of obtaining the best possible operation and despatch of the Principal's vessel.
- 3.23 To arrange for calling forward, reception and loading of outward cargo and discharge and release of inward cargo and to attend to the transhipment of through cargo.
- 3.24 To arrange for bunkering, repairs, husbandry, crew changes, passengers, ship's stores, spare parts, technical and nautical assistance and medical assistance.
- 3.25 To carry out the Principal's requirements concerning claims handling, P & I matters, General Average and/or insurance, and the appointment of Surveyors.
- 3.26 To attend to all necessary documentation and to attend to consular requirements.
- 3.27 To arrange for and attend to the clearance of the vessel and to arrange for all other services appertaining to the vessel's movements through the port.
- 3.28 To report to the Principal the vessel's position and to prepare a statement of facts of the call and/or a port log.
- 3.29 To keep the Principal regularly and timely informed on Port and working conditions likely to affect the despatch of the Principal's vessels.
- 3.3 Container and Ro/Ro Traffic**
- Where "equipment" is referred to in the following section it shall comprise container, flat racks, trailers or similar cargo carrying devices, owned, leased or otherwise controlled by the Principal.
- 3.31 To arrange for the booking of equipment on the vessel.
- 3.32 To arrange for the stuffing and unstuffing of LCL cargo at the port and to arrange for the provision of inland LCL terminals.
- 3.33 To provide and administer a proper system, or to comply with the principal's system for the control and registration of equipment. To organise equipment stock within the Territory and make provision for storage, positioning and repositioning of the equipment.
- 3.34 To comply with Customs requirements and arrange for equipment interchange documents in respect of the movements for which the Agent is responsible and to control the supply and use of locks, seals and labels.
- 3.35 To make equipment available and to arrange inland haulage.
- 3.36 To undertake the leasing of equipment into and re-delivery out of the system.
- 3.37 To operate an adequate equipment damage control system in compliance with the Principal's instructions. To arrange for equipment repairs and maintenance, when and where necessary and to report on the condition of equipment under the Agent's control.

ANEXO IV**General Agency**

- 3.41 To supervise, activities and co-ordinate all marketing and sales activities of Port, Inland Agents and/or Sub-agents in the Territory, in accordance with general guidelines laid down by the Principal and to use every effort to obtain business from prospective clients and to consolidate the flow of statistics and information.
 - 3.42 To supervise and co-ordinate all activities of Port, Inland Agents and/or Sub-agents as set forth in the agreement, in order to ensure the proper performance of all customary requirements for the best possible operation of the Principal's vessel in the G.A.'s Territory.
 - 3.43 In consultation with the Principal to recommend and/or appoint on the Principal's behalf and account Port, Inland Agents, and/or Sub-Agents if required.
 - 3.44 To provide Port, Inland Agents and/or Sub-agents with space allocations in accordance with the Principal's requirements.
 - 3.45 To arrange for an efficient rotation of vessels within the Territory, in compliance with the Principal's instructions and to arrange for the most economical despatch in the ports of its area within the scope of the sailing schedule.
 - 3.46 To liaise with Port Agents and/or Sub-agents if and where required, in the Territory in arranging for such matters as bunkering, repairs, crew changes, ship's stores, spare parts, technical, nautical, medical assistance and consular requirements
 - 3.47 To instruct and supervise Port, Inland Agents and/or Sub-Agents regarding the Principal's requirements concerning claims handling, P & I matters and/or insurance, and the appointment of Surveyors. All expenses involved with claims handling other than routine claims are for Principal's account.
- 3.5 Accounting and Finance**
- 3.51 To provide for appropriate records of the Principal's financial position to be maintained in the Agent's books, which shall be available for inspection and to prepare periodic financial statements.
 - 3.52 To check all vouchers received for services rendered and to prepare a proper disbursement account in respect of each voyage or accounting period.
 - 3.53 To advise the Principal of all amendments to port tariffs and other charges as they become known.
 - 3.54 To calculate freight and other charges according to Tariffs supplied by the Principal and exercise every care and diligence in applying all terms and conditions of such Tariffs or other freight agreements. If the Principal organises or employs an organisation for checking freight calculations and documentation the costs for such checking to be entirely for the Principal's account.
 - 3.55 To collect freight and related accounts and remit to the Principal all freights and other monies belonging to the Principal at such periodic intervals as the Principal may require. All bank charges to be for the Principal's account. The Agent shall advise the Principal of the customary credit terms and arrangements. If the Agent is required to grant credit to customers due to commercial reasons, the risk in respect of outstanding collections is for the Principal's account unless the Agent has granted credit without the knowledge and prior consent of the Principal.
 - 3.56 The Agent shall have authority to retain money from the freight collected to cover all past and current disbursements, subject to providing regular cash position statements to the Principal.
 - 3.57 The Agent in carrying out his duties under this Agreement shall not be responsible to the Principal for loss or damage caused by any Banker, Broker or other person, instructed by the Agent in good faith unless the same happens by or through the wilful neglect or default of the Agent. The burden of proving the wilful neglect of the Agent shall be on the Principal.

4.0 Principal's Duties

- 4.01 To provide all documentation, necessary to fulfil the Agent's task together with any stationery specifically required by the Principal.
- 4.02 To give full and timely information regarding the vessel's schedules, ports of call and line policy insofar as it affects the port and sales agency activities.
- 4.03 To provide the Agents immediately upon request with all necessary funds to cover advance disbursements unless the Agent shall have sufficient funds from the freights collected.
- 4.04 The Principal shall at all times indemnify the Agent against all claims, charges, losses, damages and expenses which the Agent may incur in connection with the fulfilment of his duties under this Agreement. Such indemnity shall extend to all acts, matters and things done, suffered or incurred by the Agent during the duration of this Agreement, notwithstanding any termination thereof, provided always, that this indemnity shall not extend to matters arising by reason of the wilful misconduct or negligence of the Agent.

ANEXO IV

- 4.05 Where the Agent provides bonds, guarantees and any other forms of security to Customs or other statutory authorities then the Principal shall indemnify and reimburse the Agent immediately such claims are made, provided they do not arise by reason of the wilful misconduct or the negligence of the Agent.
- 4.06 If mutually agreed the Principal shall take over the conduct of any dispute which may arise between the Agent and any third party as a result of the performance of the Agent's duties.

5.0 Remuneration

- 5.01 The Principal agrees to pay the agent and the Agent accepts, as consideration for the services rendered, the commissions and fees set forth on the schedule attached to this Agreement. Any fees specified in monetary units in the attached schedule shall be reviewed every 12 months and if necessary adjusted in accordance with such recognised cost of living index as is published in the country of the Agent.
- 5.02 Should the Principal require the Agent to undertake full processing and settlement of claims, then the Agent is entitled to a separate remuneration as agreed with the Principal and commensurate with the work involved.
- 5.03 The remuneration specified in the schedule attached is in respect of the ordinary and anticipated duties of the Agent within the scope of this Agreement. Should the Agent be required to perform duties beyond the scope of this Agreement then the terms on which the Agent may agree to perform such duties will be subject to express agreement between the parties. Without prejudice to the generality of the foregoing such duties may include e.g. participating in conference activities on behalf of the Principal, booking fare-paying passengers, sending out general average notices and making collections under average bonds insofar as these duties are not performed by the average adjuster.
- 5.04 If the Tariff currency varies in value against the local currency by more than 10% after consideration of any currency adjustment factor existing in the trade the basis for calculation of remuneration shall be adjusted accordingly.
- 5.05 Any extra expenses occasioned by specific additional requirements of the Principal in the use of computer equipment and systems for the performance of the Agent's duties to the Principal shall be borne by the Principal.
- 5.06 The Principal is responsible for all additional expenses incurred by the Agent in connecting its computers to any national or local port community system.

6.0 Duration

- 6.01 This agreement shall remain in force as specified in clause 1.01 of this Agreement. Any notice of termination shall be sent by registered or recorded mail.
- 6.02 If the Agreement for any reason other than negligence or wilful misconduct of the Agent should be cancelled at an earlier date than on the expiry of the notice given under clause 1.01 hereof, the Principal shall compensate the Agent. The compensation payable by the Principal to the agent shall be determined in accordance with clause 6.04 below.
- 6.03 If for any reason the Principal withdraws or suspends the service, the Agent may withdraw from this agreement forthwith, without prejudice to its claim for compensation.
- 6.04 The basis of compensation shall be the monthly average of the commission and fees earned during the previous 12 months or if less than 12 months have passed then a reasonable estimate of the same, multiplied by the number of months from the date of cancellation until the contract would have been terminated in accordance with clause 1.01 above. Furthermore the gross redundancy payments, which the Agent and/or Sub-Agent(s) is compelled to make to employees made redundant by reason of the withdrawal or suspension of the Principal's service, or termination of this Agreement, shall also be taken into account.
- 6.05 The Agent shall have a general lien on amounts payable to the Principal in respect of any undisputed sums due and owing to the Agent including but not limited to commissions, disbursements and duties.

7.0 Jurisdiction

- 7.01 a) This Agreement shall be governed by and construed in accordance with the laws of the country in which the Agent has its principle place of business and any dispute arising out of or in connection with this Agreement shall be referred to arbitration in that country subject to the procedures applicable there.
- b) This Agreement shall be governed by and construed in accordance with the laws of and any dispute arising out of or in connection with this Agreement shall be referred to arbitration at subject to the procedures applicable there.
- c) Any dispute arising out of this Agreement shall be referred to arbitration at.....subject to the law and procedures applicable there.

(subclauses [a] [b] & [c] are options. If [b] or [c] are not filled in then [a] shall apply.)

ANEXO IV

REMUNERATION SCHEDULE BELONGING TO STANDARD LINER AND GENERAL AGENCY AGREEMENT

Between.....and.....date.....
 (As Principal) (As Agent)

The Agent is entitled to the following remuneration based on all total freight earnings (including any surcharges,(eg BAF, CAF) handling charges (eg THC) and freight additional including inland transport which may be agreed) of the Principal's liner service to and from the Territory to be paid in Agent's local currency. The total remuneration per call shall not in any case be lower than the local fee applicable

I A. Where the Agent provides all the services enumerated in this Agreement the Commission shall be:

- Services outward.....% [Min per cont or tonne/cbm] } MIN
- inward.....% [Min per cont or tonne/cbm] } LUMP SUM
- 2.% for cargo when only booking is involved. [Min per cont] } PER
- 3.% for cargo when only handling is involved. [Min..... per cont] } CALL

("only handling" in the remuneration schedule is so defined that the duties of an Agent are to call forward and otherwise arrange for the cargo to be loaded on board, where the specific booking has been made elsewhere and acknowledged as such by the shipper as nominated for the Principal's service.

- 4. In respect of movements of cargo outside the Agent's Territory.....% of the gross total freight is payable in cases where only collection of freight is involved.
- 5. An additional fee for containers and/or units entering or leaving the inventory control system of the Agent a fee of..... per unit.

- II A.% for cargo loaded on board in bulk. [Min per tonne / cbm]
- 2.% for cargo discharged in bulk. [Min per tonne / cbm]

III Where the Agent provides only the services as non-port agent the remuneration shall be:

When actually booked/originating from this area:

- 1. Services outward% [Min per cont or tonne / cbm]
- inward% [Min per cont or tonne / cbm]
- 2. An additional fee for containers and/or units entering or leaving the inventory control system of the Agent a fee of per unit.

IV Where the Agent provides only the services as non-port agent the remuneration shall be:

- 1.% for cargo loaded on board in bulk. [Min per tonne / cbm]
- 2.% for cargo discharged in bulk. [Min per tonne / cbm]

- 5. Clearance and ship's husbandry fee shall be as agreed.
- 6. A Commission of % shall be paid on all ancillary charges collected by the Agent on behalf of the Principal such as Depot Charges, Container Demurrage, Container Damage etc.
- 7. Communications: The Principal will either pay actual communication expenses on a cost plus basis or pay a lumpsum monthly on an average cost plus basis, to be review able.
- 8. Travelling expenses: When the Agent is requested by the Principal to undertake journeys of any significant distance and/or duration, all travel expenses including accommodation and other expenses will be for the Principal's account.
- 9. Documentary and Administrative Charges: Such charges to be levied as appropriate by the Agent to cargo interests and to remain with the Agent even if related to the trade of the principal.
- 10. In case of Transhipment Cargo, a transhipment fee of per cont / tonne / cbm is charged by the Agent.

.....
PRINCIPAL **AGENT**

ANEXO V



FONASBA

The Federation of National Associations of Ship Brokers and Agents

INTERNATIONAL BROKERS COMMISSION CONTRACT

Recommended by BIMCO

THIS AGREEMENT is made the _____ day of _____ 200

between: _____

Shipowner/Timechartered Owner/Disponent Owner _____

(hereinafter referred to as the "Owner") and : _____

Shipbroker/Chartering Broker of : _____

(hereinafter referred to as the "Broker")

WHEREAS:

The Broker has fixed the Owner's vessel on the terms and conditions contained in the Charter Party dated: _____ annexed hereto.

NOW IT IS HEREBY AGREED AS FOLLOWS:

1. The Owner shall pay commission to or otherwise remunerate the Broker:
 - ❖ (a) In accordance with the relevant provisions of the Charter Party.
 - ❖ (b) As follows _____
2. Any dispute arising out of this Contract shall be referred to Arbitration at _____ and shall be subject to the law and procedures applicable there.

For and on behalf of

For and on behalf of

(Owner)

(Broker)

❖ **(Delete as appropriate)**

8 BIBLIOGRAFIA

AAVV, Comentarios a la Ley de Navegación Marítima, Dykinson, Madrid, 2015

ALONSO LEDESMA, Carmen, Los Privilegios Marítimos, Civitas SA, Madrid, 1995

GABALDÓN GARCÍA, José Luis, Contrato de transporte de mercancías en régimen de conocimiento de embarque y responsabilidad del porteador (apuntes edición 32º Máster en negocio y derecho marítimo), Madrid, 2015

GABALDÓN GARCÍA, José Luis, Manual de Derecho de la Navegación Marítima, Marcial pons, 1999

GARCÍA NOTARIO, Juan Ramón, Derecho Portuario: administración, servicios y tarifas (apuntes edición 32º Máster en negocio y derecho marítimo), Madrid, 2015

GONZÁLEZ LEBRERO, Rodolfo A., El agente consignatario de buques en España, Librería Bosch, 1989

OTEGUI APRAIZ, Javier, Empresas del Negocio marítimo (apuntes edición 32º Máster en negocio y derecho marítimo), Madrid, 2015

ZARZA ÁLVAREZ, Esther, Clase créditos privilegiados (apuntes edición 32º Máster en negocio y derecho marítimo), Madrid, 2015

9 GLOSARIO ABREVIATURAS

ANESCO Asociación Nacional de Empresas Estibadoras y Consignatarias de Buques

AP Audiencia Provincial

Art. Artículo

CC Código Civil español, aprobado por Real Decreto de 24 de julio de 1889

CCF Código Civil francés de 1804

CCI Código Civil italiano de 1942

CE Constitución Española de 1978

CCo. Código de Comercio, aprobado por Real decreto de 22 de agosto de 1885

CNI Código de la Navegación italiano de 1942

FD Fundamento de Derecho

FEPOR Federation of European Private Port Operators

FIMOP Federación Ibérica de Empresas Estibadoras y Agentes Marítimos

FONASBA Federation of National Associations of Ship Brokers and Agents

LCA Ley 12/1992, de 27 mayo, sobre contrato de agencia.

LCTTM Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del contrato de transporte terrestre de mercancías

LN Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima

LOPJ Ley Orgánica 6/1985, de 1 de julio, del Poder Judicial

LTMM Ley de Transporte Marítimo de Mercancías de 22 de diciembre de 1949

Reglas Haya-Visby Convenio Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Conocimientos de Embarque de 1924

TRLPEMM Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre

STS Sentencia Tribunal Supremo

TS Tribunal Supremo