



Y ahora...¿qué?

Como abogados sabemos que, si algo necesita un cliente en apuros – me atrevo a decir que especialmente aquellos que forman parte del sector marítimo y del transporte en general, dada la urgencia del tráfico y los elevados costes que supone cualquier dilación– son soluciones prácticas e inmediatas a las situaciones que se le presentan en su operativa diaria. Por contra, lo que menos necesitan son disquisiciones teóricas y legales sobre las ventajas que supone aplicar esta o aquella ley para salvaguardar sus intereses. Lo que necesitan saber los clientes es qué pueden hacer y qué decisión tomar ante ese siniestro o incidencia que les tiene bloqueada la carga, y todo ello cuanto antes y al menor coste posible.

Decimos todo esto con relación a la puesta en práctica de los novedosísimos expedientes notariales regulados en la -ya no tan nueva- Ley 14/2014 de 24 de julio, de Navegación Marítima, que entró en vigor el 25 de septiembre de 2014. Tales expedientes despertaron gran curiosidad e interés en el sector (tanto del lado de la carga como de los porteadores) ya que con ellos se pretendía dar solución a dos supuestos muy comunes en el tráfico y que ocasionaban enormes dolores de cabeza: el abandono de la carga por parte del destinatario y la pérdida de los conocimientos de embarque (CdE). En este artículo nos referiremos al segundo de estos supuestos.

El procedimiento previsto en la ley para el caso de pérdida del conocimiento de embarque original está previsto para poner fin a la práctica consistente en que, ante la pérdida del CdE, las navieras solicitaran para liberar la carga no solo la firma de una o varias LOI (*letters of indemnity*) si no, sobretodo, la consignación de garantías a tres o más años de hasta el 200% del valor de la mercancía, lo cual imposibilitaba en muchos casos al interesado el obtener su carga, por lo menos a corto plazo. No cuestionamos que las navieras tuvieran derecho a exigir dichas garantías para proteger su responsabilidad, ya que el riesgo de entregar sin CdE es realmente elevado, pero lo cierto es que habitualmente dichas exigencias eran percibidas como un abuso por lo que entendemos que el propósito de la ley es loable.

Como decimos, con la entrada en vigor de la LNM el panorama cambiaba sustancialmente, o al menos en teoría. Así, en sus artículos 516 a 522 la ley establece un procedimiento por el cual el “tenedor desposeído” (así es como la ley denomina a quien ha perdido el BL) podrá acudir a un notario para que este reconozca su derecho a obtener la carga. Dicho de manera sintética dicho procedimiento consiste en acreditar suficientemente ante notario que hemos perdido el CdE o que nos lo han robado (no valdría para aquellos casos en que el *shipper* simplemente lo retiene por discrepancias en la compraventa) ante lo cual el notario informará al naviero de tal circunstancia para que no entregue la carga a terceros y paralelamente dará publicidad de todo ello en el BOE por plazo de un mes. Si en dicho plazo no aparece nadie con el CdE, el notario lo considerará “amortizado”, es decir, otorgará la titularidad de la carga al solicitante. Pero es más, la ley faculta al tenedor desposeído -aparentemente- a obtener su carga de manera inmediata consignando únicamente el 100% de su valor en la notaría, lo cual resulta un gran avance respecto a lo que sucedía antes. Por supuesto dicha cantidad será devuelta una vez amortizado el CdE. Fantástico, ¿no? Pues por desgracia quizá no tanto.

En este despacho ya hemos tramitado algunos de estos expedientes y el resultado ha sido óptimo, ya que ha habido entrega de la mercancía en un plazo inmediato, por lo que la valoración que hacemos de los mismos hasta la fecha no puede sino ser muy positiva. Ahora bien ¿qué ocurre si el porteador, pese a ser notificado por el notario, decide hacer caso omiso? Es decir, depositamos el dinero, el notario informa a la naviera pero pasan un día, dos ,tres...la naviera no da noticia y el cliente, que confiaba en disponer de su mercancía con rapidez nos pregunta preocupado ...¿y ahora qué?

Y aquí está el problema. ¿Qué medio tenemos para ejecutar el acta levantada por el notario? ¿Está dotado el notario de autoridad o poder legal que le faculte a exigir esa entrega? La respuesta es que no. Como no puede ser de otra manera, ya que de por sí no es autoridad, la ley no dice que el notario “requerirá” de la entrega, sino que “notificará” al porteador y finalmente “declarará” la amortización del CdE, lo cual no es poco...pero es insuficiente. Por lo tanto, para obligar al porteador rebelde no quedará otra que acudir a la vía judicial, lo que se traduce en tiempo y dinero, que es justo lo que queríamos evitar.

Son diversas y serían objeto de otro artículo las vías judiciales a nuestro alcance para “ejecutar” judicialmente el expediente notarial, pero ya de entrada nos hemos de plantear las siguientes cuestiones:

- ¿Vía civil o vía penal? ¿La no entrega de la mercancía tras la amortización del CdE podría considerarse un tipo penal? ¿Sería práctico en cualquier caso escoger esta vía?
- La jurisdicción. ¿Es competente el juez español para conocer sobre esta petición, sabiendo que la naviera opondrá el clausulado de su conocimiento, el cual somete la cuestión a Londres.... o a Hong Kong?

- El acta notarial que amortiza el CdE ¿es ejecutable directamente o debemos iniciar un proceso declarativo?

Sea como sea, y hasta que el expediente notarial no se vea dotado por ley de mayor fuerza ejecutiva, la vía judicial se presenta como la única alternativa para hacerlo cumplir, lo cual desvirtúa en gran medida la finalidad dicho expediente como instrumento ágil y bastante para obtener la carga de inmediato en caso de pérdida del CdE.

Ahora bien, pese a todo lo anterior, y a falta del carácter ejecutivo inmediato que sería deseable y que lo aleja todavía del propósito expeditivo para el que estaba previsto, el expediente notarial no carece de efectos relevantes. El principal es que una vez amortizado el CdE, es como si este documento volviera a existir realmente y estuviera en poder de su legítimo tenedor, lo que convierte la negativa a la entrega de la mercancía por parte del naviero en una flagrante ilegalidad, con las graves consecuencias que tendría en circunstancias normales. Es decir, en caso de tener que acudir al juez no tendremos que demostrar que teníamos el CdE original, dado que el notario ya nos habrá declarado como titulares legítimos de la carga. De ahí que una vez amortizado el CdE y en caso de negativa a la entrega, las acciones penales que adelantamos se nos presentarían más aún como una posibilidad a tener en cuenta, extremo que entendemos ningún operador desea afrontar. Por otra parte, aun antes de la amortización del CdE, el portador requerido en momento inicial ve que su responsabilidad queda bastante cubierta ya que el expediente notarial está dotado de suficientes garantías, incluyendo en su caso el depósito del valor de la carga en la notaría. Finalmente, parece claro que desde que el notario interviene no resultarían exigibles por la naviera demoras ni gastos de cualquier tipo y por contra el tenedor desposeído que requiere la entrega sí tendría fundamento legal para reclamar desde ese momento tanto los daños y perjuicios que le ocasione la resistencia del porteador a la entrega como, en su caso, las costas judiciales del pleito posterior.

En posteriores artículos profundizaremos en los aspectos jurídico-procesales que hemos apuntado.

Jordi Falceto

Socio

Blas de Lezo

+34 934192489

jfalceto@bdlezo.com

Twitter: @bdlezo.com