

EL ARTÍCULO 279 DE LA LEY DE NAVEGACIÓN MARÍTIMA. ESPECIAL CONSIDERACIÓN A LA INTERVENCIÓN IMPUESTA DE UNA EMPRESA DE TERMINAL DE TRANSPORTE EN LOS PUERTOS DE ORIGEN Y DESTINO *

Nieves López Santana

Profesora Titular de Derecho Mercantil
Universidad de Sevilla

RESUMEN

El presente trabajo se centra en el análisis del art. 279 de la Ley de Navegación Marítima. Dicho precepto, bajo la rúbrica «periodo temporal de responsabilidad», comienza delimitando el lapso temporal durante el cual la responsabilidad por custodia del porteador habrá de sustanciarse conforme a las normas reguladoras del fletamento. A tales efectos, y siguiendo a las Reglas de Hamburgo, introduce al puerto como condición de lugar, para centrarse, a continuación, en una de las cuestiones más polémicas de los transportes marítimos, en los que la manipulación portuaria de las mercancías, por imposición normativa, ha de confiarse a los concretos operadores autorizados para actuar en cada puerto. Así, el art. 279 de la Ley de Navegación Marítima aclara la ausencia de responsabilidad del porteador por los daños que las mercancías puedan sufrir en tanto se encuentren en poder de las empresas de terminales de transporte, en los puertos de origen y destino, cuando su intervención venga impuesta por las leyes o reglamentos portuarios. No obstante, los términos que utiliza para ello requieren, para su concreción, tanto de un análisis histórico de los antecedentes, normativos y doctrinales, en los que dicha previsión se apoya, como sistemático con alguno de los demás preceptos reguladores del fletamento y del contrato de manipulación portuaria, incluidos en la propia Ley de Navegación Marítima, así como de la normativa que, desde una perspectiva pública, se encarga de la organización de la actividad llevada a cabo en los puertos.

Palabras clave: transporte marítimo de mercancías, periodo de responsabilidad del porteador, responsabilidad del porteador, manipulación portuaria de mercancías, empresa de terminal de transporte.

* Fecha de recepción del trabajo: 10/02/2017. Fecha de aceptación del trabajo: 19/06/2017.

El presente trabajo se inserta en el Proyecto de Investigación, financiado por el Ministerio de Economía, Industria y Competitividad, Crédito, Riesgo y Prestación de Servicios en el Nuevo Derecho Marítimo Español: Análisis Transversal y Multidisciplinar de la Ley de Navegación Marítima 2014 y su entorno (DER2014-53670-C2-2-P).

SUMARIO: I. CONSIDERACIONES INICIALES. PERIODO TEMPORAL DE RESPONSABILIDAD VS. PERIODO DE TRANSPORTE MARÍTIMO.—II. LA AUSENCIA DE RESPONSABILIDAD DEL PORTEADOR DURANTE LA INTERVENCIÓN OBLIGATORIA DE UNA ETT EN LOS PUERTOS DE ORIGEN Y DESTINO: 1. Consideraciones previas. 2. Presupuestos para su eficacia: 2.1. Que la intervención de las ETT se produzca durante el periodo de transporte marítimo. 2.2. Que las operaciones de manipulación portuaria de las mercancías objeto del contrato de transporte hayan sido asumidas por el porteador frente al fletador en virtud de dicho contrato. 2.3. Que la intervención de las ETT se produzca al comienzo y/o al final del trayecto globalmente acordado. 2.4. Que la normativa reguladora del puerto imponga la actuación de una concreta ETT. 3. Efectos concretos de la exoneración prevista.—III. RECAPITULACIÓN Y CONCLUSIONES.—IV. BIBLIOGRAFÍA.

Article 279 of the Maritime Navigation Law. Special consideration to the intervention imposed by one transport terminal company in the origin and destination ports

ABSTRACT

This paper focuses on the analysis of article 279 of the Maritime Navigation Law. This measure, under the heading «temporal period of responsibility», begins with the definition of the time period during which the liability for custody of the carrier shall be substantiated in accordance with the governing chartering rules. To this end and following the Hamburg Rules, it introduces the port as a condition of place in order to focus on one of the most controversial issues of maritime transport, where port handling of goods, by legal imposition, should be entrusted to specific operators authorized to act at each port. Thus, article 279 of the Maritime Navigation Law clarifies the non-liability of the carrier for any damage that the goods may suffer in the origin and destination ports, as long as they are in possession of the transport terminal companies and their intervention is imposed by Port laws or regulations. However in order to specify it, the terms used require a historical analysis of the normative, doctrinal and jurisprudential antecedents on which this forecast relies; and a systematic one of some of the other measures regulating chartering, the contract of port manipulation (both included in the Maritime Navigation Law) and the regulation which, from a public perspective, is in charge of the organization of the activity carried out in the ports.

Keywords: carriage of good by sea, period of responsibility of the carrier, liability of the carrier, port handling of goods, transport terminal companies.

SUMMARY: I. INITIAL CONSIDERATIONS. TEMPORAL PERIOD OF RESPONSIBILITY VS PERIOD OF MARITIME CARRIAGE.—II. THE NON-LIABILITY OF THE CARRIER DURING THE OBLIGATORY INTERVENTION OF A COMPANY TRANSPORT TERMINAL IN THE PORTS OF ORIGIN AND DESTINATION: 1. Previous considerations. 2. Prerequisites for its effectiveness: 2.1. That the intervention of company transport terminal occurs during the period of maritime carriage. 2.2. That the operations of port handling of the goods covered by the contract of transport have been assumed by the carrier against the charterer under said contract. 2.3. That the intervention of the companies transport terminals takes place at the beginning and/or end of the overall route agreed. 2.4. That the regulation of the port imposes the action of a specific company transport terminal. 3. Specific effects of contemplated exoneration.—III. RECAPITULATION AND CONCLUSIONS.—IV. BIBLIOGRAPHY.