

LEGITIMACIÓN DEL CONSIGNATARIO DEL BUQUE PARA AMPARARSE EN LA CLÁUSULA DE JURISDICCIÓN EXTRANJERA: RESPONSABILIDAD DERIVADA DEL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE *, **

Nerea Iraculis Arregui

Profesora Agregada de Derecho Mercantil
Universidad del País Vasco (UPV/EHU)

RESUMEN

Antes de la Ley de Navegación Marítima, la doctrina legal emanada del Tribunal Supremo afirmaba la equiparación de consignatario y naviero para delimitar la responsabilidad del consignatario por daños a la mercancía. El criterio de la equiparación se formuló, estrictamente, a efectos de responsabilidad, sin afectar a la jurisdicción. Por ello, no era suficiente para justificar la legitimación del consignatario para ampararse en la cláusula de jurisdicción extranjera impresa en el conocimiento de embarque. Tras la Ley de Navegación Marítima, bajo el criterio del vínculo entre el consignatario y el naviero, se consagra el principio de exención de responsabilidad del consignatario por daños a la mercancía, con dos salvedades, en las que el consignatario pasa a tener una intervención efectiva en relación con el transporte de la mercancía. La responsabilidad así delimitada es la que justifica la legitimación del consignatario para valerse de la cláusula de jurisdicción extranjera que contenga el conocimiento de embarque.

Palabras clave: responsabilidad, equiparación, cláusula de jurisdicción extranjera, vínculo, legitimación.

SUMARIO: I. LA LEY DE NAVEGACIÓN MARÍTIMA CLARIFICA EL DERECHO DEL CONSIGNATARIO A INVOCAR LA CLÁUSULA DE JURISDICCIÓN EXTRANJERA IMPRESA EN EL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE.— II. ANTES DE LA LNM: EQUIPARACIÓN A EFECTOS DE RESPONSABILIDAD, PERO ¿TAMBIÉN A EFECTOS DE AMPARO EN LA CLÁUSULA DE JURISDICCIÓN EXTRANJERA?: 1. «Equiparación» del consignatario del buque con el naviero a efectos de su responsabilidad por daños a la mercancía transportada. 2. Admisión y rechazo del efecto extensivo, a favor del consignatario, de la cláusula de jurisdicción extranjera: divergencia jurisprudencial. 3. La equiparación solo a efectos de responsabilidad, y no a efectos de amparo o legitimación del consignatario para invocar la cláusula de jurisdicción extranjera.—III. EN LA LNM: VÍNCULO E INTERVENCIÓN EFECTIVA DEL CONSIGNATARIO EN EL TRANSPORTE A EFECTOS DE RESPONSABILIDAD Y DE AMPARO EN LA CLÁUSULA DE JURISDICCIÓN EXTRANJERA: 1. Intervención efectiva del consignatario en el transporte de la carga a efectos de responsabilidad: actuación en nombre propio. 2. Intervención efectiva del consignatario en el transporte de la carga a efectos de responsabilidad: actuación como transitario. 3. Interven-

* Fecha de recepción del trabajo: 23/02/2018. Fecha de aceptación del trabajo: 02/05/2018.

** El presente trabajo se ha realizado en el marco del Proyecto de Investigación «El transporte como motor del desarrollo socio-económico: soluciones legales», financiado por el Ministerio de Economía, Industria y Competitividad (Ref. DER2015-65424-C4-1-P) y cofinanciado por el Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER).

ción efectiva del consignatario en el transporte de la carga a efectos de amparo en la cláusula de jurisdicción extranjera.—IV. CONSIDERACIONES FINALES.—V. BIBLIOGRAFÍA.

Legitimation of the Ship's Consignee to be Protected in the Foreign Jurisdiction Clause: Liability Derived from the Bill of Lading

ABSTRACT

Before the Law of Maritime Navigation, the legal doctrine emanated from the Supreme Court affirmed the equalization of consignee and shipping company to delimit the liability of the consignee for damages to the merchandise. The criterion of equalization was formulated, strictly, for the purposes of liability, without affecting to the jurisdiction. Therefore, it was not enough to justify the legitimacy of the consignee to rely on the foreign jurisdiction clause printed on the bill of lading. Following the Law of Maritime Navigation, under the criterion of the link between the consignee and the shipping company, the principle of exemption from liability of the consignee for damages to the merchandise is enshrined, with two exceptions, in which the consignee goes on to have an effective intervention in relation to the transport of the merchandise. The liability thus delimited is what justifies the legitimacy of the consignee to use the clause of foreign jurisdiction containing the bill of lading.

Keywords: liability, equalization, foreign jurisdiction clause, link, legitimacy.

SUMMARY: I. THE LAW OF MARITIME NAVIGATION CLARIFIES THE RIGHT OF THE CONSIGNEE TO INVOKE THE CLAUSE OF FOREIGN JURISDICTION PRINTED IN THE BILL OF LADING.—II. BEFORE THE LAW OF MARITIME NAVIGATION: EQUALIZATION FOR EFFECTS OF LIABILITY, BUT ALSO FOR THE PURPOSE OF PROTECTION IN THE CLAUSE OF FOREIGN JURISDICTION?: 1. «Equalization» of the consignee of the ship with the shipping company for the purposes of its liability for damages on the merchandise transported. 2. Admission and rejection of the extensive effect, in favor of the consignee, of the clause of foreign jurisdiction: jurisprudential divergence. 3. Equalization only for the purposes of liability, and not for the purposes of protection or legitimacy of the consignee to invoke the clause of foreign jurisdiction.—III. IN THE LAW OF MARITIME NAVIGATION: LINK AND EFFECTIVE INTERVENTION OF THE CONSIGNEE IN THE TRANSPORT FOR EFFECTS OF LIABILITY AND OF PROTECTION IN THE CLAUSE OF FOREIGN JURISDICTION: 1. Effective intervention of the consignee in the transport of the merchandise for the purposes of liability: action in his own name. 2. Effective intervention of the consignee in the transport of the merchandise for the purposes of liability: acting as freight forwarder. 3. Effective intervention of the consignee in the transport of the merchandise for the purposes of protection in the clause of foreign jurisdiction.—IV. FINAL CONSIDERATIONS.—V. BIBLIOGRAPHY.