



ATEIA-OLTRA

Asociación de Transitarios Internacionales de Barcelona
Organización para la Logística, el Transporte y la Representación Aduanera



COMPENDIO **CONSULTAS JURÍDICAS** **2024**

ATEIA-OLTRA Barcelona

ateia@bcn.ateia.com

Tel. 93 315 09 03

Estimado asociado:

Como viene siendo habitual por estas fechas, nos complace remitir la **edición 2024** de la **COMPILACIÓN de CONSULTAS JURÍDICAS** que recoge la **selección de las consultas más relevantes y significativas formuladas a la Asesoría Jurídica de ATEIA-OLTRA BARCELONA**.

Se recuerda que, para garantizar el **seguimiento en la tramitación de sus consultas jurídicas**, éstas deben ser remitidas por escrito a ATEIA-OLTRA Barcelona (ateia@bcn.ateia.com) desde donde se canalizan a la Asesoría Jurídica que atiende el **Secretario y Asesor Jurídico, José M. Vicens Azpeitia**.

Por si fuera de su interés, también se recuerda que las empresas asociadas tienen disponible en el apartado de la Asesoría Jurídica de nuestra web (<https://www.ateia.com/asesoria-juridica>) la **edición de la Compilación de Consultas Jurídicas del año 2023**.

Confiando que sea de su interés, les saluda atentamente,

SECRETARÍA

Barcelona, febrero 2025

ÍNDICE

AÉREO	Pág. 3
MARÍTIMO	Pág. 6
TERRESTRE	Pág. 14
GENERAL	Pág. 17
NORMATIVA	Pág. 22

AÉREO

ASUNTO: FACTURACIÓN FLETES AÉREOS



Agradecería nos pudieran aclarar una duda en referencia a un transporte aéreo / compañía aérea. En la última facturación de IATA (último CASS recibido de mayo 2024) nos han venido regularizado unas facturas de fletes aéreos de enero de 2023, es decir, 16 meses más tarde.

Nuestra consulta sería, ¿hasta cuándo tiempo atrás pueden reclamarnos fletes aéreos? ¿hay algún plazo que indique a partir de esa fecha ya no pueden facturar un servicio?



Se trata de una pregunta muy sencilla, pero con una respuesta compleja.

Tradicionalmente, se venía sosteniendo que el plazo para reclamar fletes aéreos era de 6 meses, haciendo una aplicación analógica del artículo 951 del Código de Comercio que declaraba que las acciones relativas al cobro de portes, fletes, gastos a ellos inherentes y de la contribución de averías comunes, prescribirán a los seis meses de entregar los efectos que los adeudaron.

Ahora bien, se da el caso de que la Ley 15/2009 derogó ese artículo en cuanto tuviera que ver con el transporte terrestres. Y posteriormente, la Ley 14/2014 lo derogó a todos los efectos, así que, a fecha de hoy, dicho artículo no existe.

La consecuencia de ello es que la reclamación del flete en el transporte aéreo no tiene un plazo de prescripción especial, lo que nos lleva a la aplicación del plazo general, que en el caso de los territorios de derecho civil común sería 5 años (ex artículo 1964 del CC común) y en el caso de Cataluña, de 3 años (ex artículo 121-21 del CCCat).

No creo, y no he encontrado jurisprudencia, que se pueda aplicar analógicamente los plazos relativos a los transportes marítimos o terrestres, porque no parece que el legislador lo haya querido así. Y, además, no sabría a qué norma concreta referirme, en la medida que antes era única o común y ahora no. Ahora bien, en caso de conflicto siempre se podría intentar la aplicación analógica de alguna de ellas (preferiblemente la marítima, que otorga un plazo más corto: 1 año frente a 15 meses), pero, desde luego, no puedo garantizar el resultado.

ASUNTO: INCIDENCIA TRANSMISIÓN FWB

Les hago esta consulta para ver si pueden ayudarnos a dar una respuesta a esta incidencia sobre una exportación aérea a Bangladesh.

MAWB 157-35516655

4 BIDONES

PESO BRUTO 112 KGS

INCOTERMO CPT DHAKA AIRPORT

MERCANCÍA SUJETO A CARTA DE CRÉDITO.

A principios de septiembre, entramos una mercancía en la terminal handling XXX. Junto con la mercancía debidamente etiquetada, entregamos AWB. En ese caso, la terminal de handling XXX emitió la transmisión FWB como habitual.

Una vez que la mercancía llega a destino, nuestro cliente nos indica que, en la transmisión que ha emitido el handling, hay 3 errores que deben corregirse. Los errores eran sólo en la transmisión que se hizo, ya que en el AWB constaba toda la información correctamente.

Pedimos a la terminal de handling XXX que hiciese una nueva transmisión con los datos correctos.

Sin embargo, la situación no se desbloqueaba y la compañía aérea nos pidió firmar una carta indicando que no les responsabilizaríamos de ninguna multa o sanción o gastos extras que se derivaran por este error. En un primer momento rechazamos firmar la carta, pero viendo que, a pesar de haber realizado una transmisión correcta con los nuevos datos, la compañía aérea nos pedía firmar la carta, sino quedaría todo atascado, pues la firmamos.

Ahora nos ha llegado un mail del destinatario con la sanción y los gastos de almacenamiento.

Nuestras dudas serían:

- ¿Nos debemos responsabilizar de estos gastos teniendo en cuenta el incoterm CPT DHAKA?
- ¿Podemos reclamar estos gastos a la compañía aérea o al handling, a pesar de haber firmado esta carta?



En primer lugar, debo decir que los transitarios no nos debemos guiar por el incoterm. El incoterm viene referido a la compraventa, no al contrato de transporte. Obviamente, el contrato de transporte puede tener relación con el INCOTERM pactado por el cliente o puede no tenerla. El transitario se debe al contrato que él ha suscrito. Dicho esto, en el caso que nos ocupa es evidente que el fallo se corresponde con una parte de la operativa que la empresa consultante ha organizado o contratado. Por tanto, en principio, debemos entender que es responsable, sin perjuicio de la posibilidad de repercutir, lo que nos lleva a la segunda cuestión.

En relación con esa segunda pregunta, debo decir que hay un correo que Uds. me facilitan de la compañía aérea en el que se indica lo que transcribo de nuevo, a continuación:

“El AWB recibido en destino es correcto, lo q no es correcto es la FWB emitida, por lo q la única manera de solucionarlo con destino es mediante la carta enviada, ya q es un requerimiento de la aduana de allí para q se pueda liberar la carga

No se os repercutirá cualquier coste derivado de este error de transmisión, o si en destino os genera algún gasto por otra parte que penséis que os debemos pagar necesitaríamos una factura o justificante de dicho gasto.”

Por tanto, parece que la compañía aérea asume la responsabilidad, incluso habiendo firmado la carta. Yo creo que eso lo que se desprende de ese correo.

MARÍTIMO

ASUNTO: EXPORTACIÓN en TRANSITO – RECARGOS



Necesitamos ayuda con un tema de un recargo que está aplicando la naviera XX en los embarques que ya estaban en el agua cuando saltó el conflicto en el Mar Rojo, la naviera ahora está aplicando un recargo de 400 USD/TEU acogiéndose a la cláusula 20 y 22 de los Bil of Landing.

Son embarques, exportaciones, que ya hemos cotizado y facturado al cliente, y ahora nos resulta muy difícil que nos puedan llegar a pagar este sobrecoste que ha aparecido de repente y antes de que estallara todo.

Hemos disputado las facturas con la naviera y nos las rechazan acogiéndose a las cláusulas comentadas del BL. ¿Hay algo que podamos hacer?



En mi opinión, hay poco que se pueda hacer frente a la naviera. Para este supuesto, los términos de su BL dicen lo siguiente:

20. Matters Affecting Performance

If at any time Carriage is or is likely to be affected by any hindrance, risk, danger, delay, difficulty or disadvantage of whatsoever kind and howsoever arising which cannot be avoided by the exercise of reasonable endeavours, (even though the circumstances giving rise to such hindrance, risk, danger, delay, difficulty or disadvantage existed at the time this contract was entered into or the Goods were received for Carriage) the Carrier may at his sole discretion and without notice to the Merchant and whether or not the Carriage is commenced either:

(a) Carry the Goods to the contracted Port of Discharge or Place of Delivery, whichever is applicable, by an alternative route to that indicated in this bill of lading or that which is usual for Goods consigned to that Port of Discharge or Place of Delivery. If the Carrier elects to invoke the terms of this clause 20(a) then, notwithstanding the provisions of clause 19 hereof, he shall be entitled to charge such additional Freight as the Carrier may determine; or

(b) Suspend the Carriage of the Goods and store them ashore or afloat under these Terms and Conditions and endeavour to forward them as soon as possible, but the Carrier makes no representations as to the maximum period of suspension. If the Carrier elects to invoke the terms of this clause 20(b) then, notwithstanding the provisions of clause 19 hereof, he shall be entitled to charge such additional Freight and costs as the Carrier may determine; or

(c) Abandon the Carriage of the Goods and place them at the Merchant's disposal at any place or port, which the Carrier may deem safe and convenient, whereupon the responsibility of the Carrier in respect of such Goods shall cease. The Carrier shall nevertheless be entitled to full Freight on the Goods received for the Carriage, and the Merchant shall pay any additional costs incurred by reason of the abandonment of the Goods. If the Carrier elects to use an alternative route under clause 20(a) or to suspend the Carriage under clause 20(b) this shall not prejudice his right subsequently to abandon the Carriage.

Entiendo también que la naviera está haciendo uso de la posibilidad que le ofrece el apartado a) de esa cláusula 20 de los términos de embarque. Cuestión distinta es que el suplemento sea proporcional y razonable. Yo no puedo verificar ese extremo.

Por otro lado, y pese a que el BL parece que somete a la Ley Inglesa, hay que tener en cuenta que nuestra ley nacional y, concretamente, el **artículo 274 de la Ley de Navegación Marítima** también dice:

Artículo 274. Impedimentos sobrevenidos durante el viaje.

Si durante el viaje sobrevinieren circunstancias fortuitas que hicieran imposible, ilegal o prohibida su continuación, o un conflicto armado que someta al buque o cargamento a riesgos no contemplados al contratar, el porteador podrá arribar al puerto más conveniente al interés común y descargar allí las mercancías, exigiendo al fletador que se haga cargo de ellas en ese lugar. En tal caso, el porteador tendrá derecho al flete en proporción a la distancia recorrida. Para el cálculo del flete parcial se tendrán en cuenta, además de la distancia, el coste, el tiempo y los riesgos de la parte recorrida en proporción al viaje total.

Es decir, está asumiendo el supuesto previsto en el apartado c), pero nada impide que las partes puedan acordar cosas diferentes como las previstas en los apartados a) y b).

En el fondo, todo **esto no es más que una manifestación escrita de la denominada cláusula rebus sic stantibus**, que es una cláusula implícita en todos los contratos que ofrece una solución a las partes ante el acaecimiento sobrevenido de una circunstancia extraordinaria, no previsible al tiempo de celebración del contrato ni imputable a ninguno de los contratantes, que altera de forma desproporcionada la onerosidad de las prestaciones de una de las partes.

Por tanto, en mi opinión, para todos aquellos fletes que estén ya embarcados y que no hayan atravesado aún el Mar Rojo y para los que se hubieran contratado y fijado precio antes de iniciarse la crisis, el suplemento sería legítimo (siempre que sea proporcional).

ASUNTO: REGISTRO EN FMC USA



Queríamos consultarles lo siguiente en relación a los envíos marítimos con destino USA :
¿podemos como transitarios emitir houses B/L sin estar registrados ante la FMC?
¿cuáles son los requisitos básicos para inscribirse en la FMC?



En primer lugar, debo decirles que un transitario español puede emitir HBL con total libertad, sin necesidad de registrarse FMC. Esa necesidad sólo surge cuando si se está establecido en los EEUU o se ofrecen servicios en los EEUU. No puedo precisar el alcance exacto del concepto de ofrecimiento de servicios en los EEUU porque desconozco los pormenores de la legislación americana. No obstante, el apartado 515.3 del Código de Regulaciones Federales de los EEUU dice:

(a) Except as otherwise provided in this part, no person in the United States may advertise, hold oneself out, or act as an ocean transportation intermediary unless that person holds a valid license issued by the Commission.

(b) For purposes of this part, a person is considered to be “in the United States” if such person is resident in, or incorporated or established under, the laws of the United States.

En todo caso y como complemento a la información facilitada, para obtener una licencia la tienen aquí:

[Apply for or make changes to a License or Request a Foreign Registration - Federal Maritime Commission \(fmc.gov\)](https://www.fmc.gov/about-the-fmc/bureaus-offices/oti-bonds/advisory-to-truckers/)

<https://www.fmc.gov/about-the-fmc/bureaus-offices/oti-bonds/advisory-to-truckers/>

<https://www.fmc.gov/about-the-fmc/bureaus-offices/bureau-of-certification-and-licensing/>

<https://www.fmc.gov/forms-and-applications/>

<https://www.fmc.gov/resources-services/ocean-transportation-intermediaries/>

ASUNTO: OPERACIÓN TRIANGULAR



Tenemos la siguiente operación triangular en ciernes que pasamos a detallar:

- Exportador español vende a intermediario en Singapur que, a su vez, revende a un tercero en Egipto;
- Embarque desde puerto español hasta puerto egipcio;
- MBL (Master Bill of Lading) Shipper GFI y CNEE/NOTIFY nuestro corresponsal en Egipto;
- 1st full set GFI HOUSE BL se emite en España shipper; exportador español consignee/notify Banco en Singapur o Intermediario de Singapur y es entregado al exportador español que a su vez, lo envía a Singapur para su negociación.
- El intermediario en Singapur nos solicita un SWITCH DEL B/L (NUEVO B/L). Probablemente figurara él como shipper y consignee/notify el destinatario final en Egipto.
- Emisión de un segundo House B/L (SEAWAYBILL O TELEX RELEASE) según se especifica en el punto anterior por parte de GFI, sin recibir nosotros el **primer full set de GFI todavía**, pero sí con una *letter of indemnity* (seguirá, cuando dispongamos del draft) del intermediario de Singapur. Este full set (el primero) lo recibiríamos más tarde.

La pregunta es la siguiente: ¿Podemos proceder con el envío en estas condiciones? Es decir, emisión de un 1nd leg HB/L sin haber recibido el full set del primer HBL, pero habiendo recibido una *letter of indemnity*.



En mi opinión, desde luego, no emitiría un segundo juego de BL hasta que no se produzca el retorno del primero. La *letter of indemnity* puede ser papel mojado, si no se cumple. Y las posibilidades de hacerla cumplir a un intermediario de Singapur me parecen remotas. Si depositara un aval bancario o una caución podría ser distinto, pero sin eso, mi consejo es no emitir el segundo juego.

ASUNTO: CESION TRANSPORTES DE CONTENEDORES EN IMPORTACION

En el anterior Reglamento de Ordenación de Transporte Terrestre (ROTT) había un artículo que indicaba que el transporte subsecuente a una importación sería realizado por quien designase el importador.

¿Se sabe por qué lo han quitado en el ROTT que está actualmente en vigor?

En el resto de Europa sigue existiendo y todos los transportes de importación los hacen los transitarios, menos en España.



Lo que decía el antiguo artículo 126 de la Ley de Ordenación de Transporte Terrestre (LOTT) era lo siguiente:

1. Los transitarios podrán llevar a cabo su función de organizadores de los transportes internacionales y en todo caso de aquellos que se efectúen en régimen de tránsito aduanero, realizando en relación con los mismos las siguientes actividades:

a) Contratación en nombre propio con el transportista, como cargadores, de un transporte que a su vez hayan contratado, asimismo en nombre propio, con el cargador efectivo, ocupando frente a éste la posición de transportistas.

b) Recepción y puesta a disposición del transportista designado por el cargador, de las mercancías a ellos remitidas como consignatarios.

El transitario podrá realizar las funciones previstas en los apartados a) y b) anteriores, en relación con transportes internos, siempre que los mismos supongan la continuación de un transporte internacional cuya gestión se les haya encomendado.

2. Para realizar las actividades de transitario será preciso estar en posesión de la correspondiente autorización administrativa que habilite para las mismas.

Reglamentariamente se determinarán el régimen de otorgamiento de la referida autorización y las condiciones concretas de ejercicio de la actividad.

Ese artículo, efectivamente, está suprimido, pero ha sido sustituido por el nuevo 121, también de la LOTT, que dice:

Artículo 121.

A los efectos de esta ley, se considera transitarios a las empresas especializadas en organizar, por cuenta ajena, transportes internacionales de mercancías, recibiendo mercancías como consignatarios o entregándolas a quienes hayan de transportarlas y, en su caso, realizando las gestiones administrativas, fiscales, aduaneras y logísticas inherentes a esa clase de transportes o intermediando en su contratación.

Entiendo que la consulta viene relacionada con el antiguo apartado 1.b) del 126. Al respecto, debo decir que no hay una gran diferencia entre ese punto y lo que dice ahora el artículo 121 (“recibiendo mercancías como consignatarios o entregándolas a quienes hayan de transportarlas”). De todas formas, y aunque nos pese, ninguno de esos dos artículos establece una exclusividad a favor de los transitarios en relación con los transportes subsiguientes a una importación.

Lo que también decía el ROTT, en su artículo 168, hoy suprimido, era:

Los transitarios podrán realizar sus actividades en relación con transportes internos, siempre que los mismos supongan el antecedente o la continuación de un transporte internacional, cuya gestión se les haya encomendado concretamente, existiendo constancia documental. Se entenderá que ello se produce cuando la mercancía objeto de transporte vaya dirigida hacia o proceda de un país extranjero o se realice su transporte en régimen de control aduanero.

Este artículo (que tampoco otorgaba ninguna exclusividad) lo único que hacía era habilitar a los transitarios para poder hacer los transportes subsiguientes a la importación, aunque fueran nacionales. Eso tenía su sentido porque, anteriormente, las autorizaciones administrativas de transitario y de agencia de transporte eran diferentes. Las agencias de transportes sólo podían encargarse de organizar transportes nacionales, mientras que los transitarios sólo podían organizar transportes internacionales.

El artículo 168, como excepción, habilitaba a los transitarios a organizar esos transportes nacionales, continuadores de una importación. Cuando las autorizaciones de agencia de transporte y de transitario (y también de almacenista distribuidor) se refundieron en la autorización única de Operador de Transporte, el artículo 168 quedó sin sentido y, por tanto, se suprimió.

ASUNTO: CESIÓN TRANSPORTE de CONTENEDORES de IMPORTACION



Nos encontramos ante un problema con la naviera XX ante su negativa de cedernos el transporte local a la importación (puerto/fábrica de nuestro cliente) de tres envíos de 20x20ft cntrs. (total de 60x20ft) cerrados en origen en condiciones CFR BARCELONA, aplicándonos una tarifa de transporte de prácticamente el doble de nuestro coste.

Hemos intentado por todos los medios de llegar a un acuerdo y solicitado, en su defecto, una cesión (pago de una tasa para poder gestionar nosotros el transporte por nuestros medios), sin éxito.

En estos momentos, estamos gestionando con nuestro cliente y éste a su vez con el shipper (quién cerró el envío en India), que la naviera en India interceda a la “cesión” a nuestra firma de estos contenedores, aunque con franqueza, somos poco optimistas respecto al resultado final.

A nuestro entender y al tratarse de un “merchant haulage”, ni esta ni otra línea puede obligar al destinatario o su agente a contratar “sus” servicios de transporte; aunque sí es cierto que es norma habitual que la mayoría de las líneas apliquen este tipo de políticas perversas en los tráficos de importación.

Agradeceríamos sus comentarios de cómo proceder al respecto.



En cuanto al fondo del asunto, mi opinión es la siguiente. En los tráficos de importación cuyo tramo final (transporte terrestre del contenedor hasta destino) no venga contratado desde origen, el destinatario del servicio debería tener la libertad de elegir el prestatario de ese servicio. En otra clase de servicios, la situación es más discutible o admite matices importantes, pero en esta clase de supuestos, entiendo (es mi opinión) que la postura de la naviera XX no es legítima. Nadie está obligado a contratar algo con quien no quiere hacerlo.

Desde una **perspectiva puramente mercantil**, debe tenerse en cuenta el **artículo 8.2.d) de la Ley de Competencia Desleal** reputa desleal “*cualesquiera obstáculos no contractuales onerosos o desproporcionados impuestos por el empresario o profesional cuando la otra parte desee ejercitar derechos legales o contractuales, incluida cualquier forma de poner fin al contrato o de cambiar de bien o servicio o de suministrador*”.

Las navieras suelen argüir que el contenedor es suyo, pero (de nuevo en mi opinión), ese es un obstáculo desproporcionado.

Desde una **perspectiva más administrativa y de derecho sancionador**, el **artículo 1.1.e) de la Ley de defensa de la competencia** considera como una práctica colusoria (y, por tanto, prohibida y sancionable) la subordinación de la celebración de contratos a la aceptación de prestaciones suplementarias que, por su naturaleza o con arreglo a los usos de comercio, no guarden relación con el objeto de tales contratos.

En el caso que nos ocupa, puede sostenerse que la naviera condiciona el uso del contenedor hasta destino final a que el transporte lo haga ella. Vuelve a ser mi opinión, pero considero esta práctica muy cuestionable.

Con arreglo a estas consideraciones puede considerarse (sin perjuicio de otras acciones) el inicio de una acción civil / mercantil, solicitando el cese de la conducta y la indemnización de los daños o sobrecostos causados, o por el contrario el planteamiento de una denuncia de la conducta ante la CNMC. Determinada por ese organismo la ilicitud de la citada conducta, se abre la posibilidad de reclamar los daños correspondientes.

ASUNTO: RETENCION BL ORIGINAL

Necesitamos ayuda con un tema un tanto delicado, cuya situación pasamos a detallar:

- Empezamos a trabajar con un agente nuevo, recomendados por un cliente, con quien tenemos una reunión y parece que nos entendemos.
- Localización del agente: China
- Le asignamos el primer embarque de 18x40' contenedores
- El servicio no es el esperado y únicamente conseguimos reservar 9x40' contenedores, el resto no nos informa en varias semanas de nada y no tenemos el Booking confirmado. Por lo que el cliente nos cancela el pedido (9x40' de los contenedores)
- El agente nos informa que hay una cancelación de 1.000\$ x contenedor (la cual no aviso previamente en ninguna cotización y tampoco aporta ninguna prueba de que ese supuesto Booking existiese, ni nº de Booking ni documento justificativo)

Y aquí empiezan los problemas:

- Nos pide darle carga para suplir esos 9x40 que supuestamente están reservados.
- Nos ofrecemos a hablar con la naviera en cuestión, ya que es una naviera que no aplica cancelaciones y conocemos muy bien. Se niega alegando que tiene un contrato demasiado bueno y que si lo escalamos pondremos en peligro dicho contrato.
- Sigue insistiendo en darle más carga de otros clientes para usar esos espacios, le da igual el origen, el destino, la fecha de salida...
- Viendo su actuación inmediatamente decidimos no trabajar más con una empresa tan poco seria.
- Los 9x40' contenedores salen y tras hacer varios malabares y invenciones de porque no liberaba los BLS (falta pago origen, carta responsabilidad Courier.. todo falso) nos dice que solo puede emitir los HBLS TLX RLS porque no se fía de nosotros y de que vayamos a liberar sin la presentación del original.
- Llevamos varios días así, no nos entrega los originales (incluso hemos llegado al punto de ofrecerle el pago de las supuestas cancelaciones para no afectar a la relación con nuestro cliente)

Llegados aquí, ¿que nos recomendáis hacer? ¿Habéis visto alguna situación similar en el pasado?



La situación es compleja y tiene mal arreglo, al menos de forma inmediata o rápida.

Si tenemos copia o algún ejemplar no negociable de los BL, lo que se me ocurre (aunque es discutible su aplicación a este caso) es acudir a lo dispuesto en el **artículo 517 de la Ley de Navegación Marítima**, que dice lo que sigue a continuación. Es especialmente interesante el apartado segundo, en orden a recuperar rápidamente las mercancías, aunque sea al coste de depositar una fianza.

Artículo 517. Requerimiento del tenedor desposeído.

1. En los casos de extravío, sustracción o destrucción de un conocimiento de embarque, el tenedor desposeído del mismo deberá acudir ante el notario competente, requiriéndole para que inste al porteador a que no se entreguen las mercancías a tercera persona para que el título sea amortizado y que se le reconozca la titularidad del conocimiento de embarque desaparecido.

2. El tenedor desposeído podrá realizar todos los actos tendentes a la conservación de su derecho. También podrá recibir mercancías del porteador una vez llegadas al lugar de destino, siempre que preste caución ante el notario por un importe equivalente al valor de las mercancías recibidas.

ASUNTO: INCOTERM CFR - Embarque de importación



Querría hacerles una consulta sobre una importación FCL de un cliente que venía desde Brasil a Barcelona. En el puerto de escala, Algeciras, han requerido aleatoriamente que uno de los contenedores pasase inspección.

La naviera nos factura los gastos de dicha inspección.

El cliente le reclama al exportador (en este caso situado en Inglaterra) que se haga cargo de los gastos a lo que se niega rotundamente.

Me gustaría saber si siendo CFR, aunque no haya llegado la mercancía a puerto de destino final, sería responsabilidad del consignatario pagar estos costes.



De entrada, hay que señalar que los incoterms son parte del contrato de compraventa y no del de transporte. Dichos contratos son independientes entre sí. Por tanto, salvo que entre los contratantes del transporte se hubiera acordado algo distinto, quien contrata el transporte es el responsable último de que se paguen los gastos que se generen.

No obstante, es cierto que el apartado B6, punto b) (en la edición de 2010 de los INCOTERMS) atribuye al comprador todos los gastos de la mercancía mientras ésta esté en tránsito, pero eso, insisto, es algo que concierne al contrato de compraventa, no al de transporte, salvo (reitero) que se haya aceptado de esta forma en el momento de contratar el transporte.



Entendiendo que no es obligación imperativa que deba ser responsabilidad del destinatario de la mercancía, con sus explicaciones podremos asesorar correctamente a nuestro cliente y que sean ambas partes quienes acuerden comercialmente como asumir estos costes.



De acuerdo con el contrato de compraventa, es el comprador quien tiene que pagar esos gastos (lo dice el INCOTERM).

Ahora bien, eso no vincula al transportista que siempre (salvo que haya acordado algo distinto) puede reclamar a quien le contrató para realizar el servicio.

TERRESTRE

ASUNTO: RESPONSABILIDAD CONTRACTUAL - LOTT 2024



Estoy intentando averiguar el importe exacto de la responsabilidad contractual LOTT para este año 2024. Veo publicaciones en internet de otras empresas del sector que hablan de “justo por debajo de 6€”, pero ninguna publicación oficial o en el BOE hasta la fecha. Nosotros seguimos aplicando los €6,666 del año pasado.



Contestando a tu pregunta, lo primero que debes tener en cuenta es que **el límite de responsabilidad** (que es un límite y no un sistema de cálculo de indemnización) **ya no lo fija la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres (LOTT), sino la Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del contrato de transporte terrestre de mercancías.**

Esa ley, en su **artículo 57.1 dice:**

La indemnización por pérdida o avería no podrá exceder de un tercio del Indicador Público de Renta de Efectos Múltiples/día por cada kilogramo de peso bruto de mercancía perdida o averiada

El **Indicador Público de Renta de Efectos Múltiples (IPREM)** lo puedes encontrar cada año en la Ley de Presupuestos. Como sea que no se han aprobado aún los presupuestos de 2024, habrá que estar a los presupuestos de 2023.

En los presupuestos de 2023 puedes encontrar la siguiente:

Disposición adicional nonagésima. Determinación del indicador público de rentas de efectos múltiples (IPREM) para 2023.

De conformidad con lo establecido en el artículo 2.2 del Real Decreto-ley 3/2004, de 25 de junio, para la racionalización de la regulación del salario mínimo interprofesional y para el incremento de su cuantía, el indicador público de renta de efectos múltiples (IPREM) tendrá las siguientes cuantías durante 2023:

a) *El IPREM diario, 20 euros.*

b) *El IPREM mensual, 600 euros.*

c) *El IPREM anual, 7.200 euros.*

d) *En los supuestos en que la referencia al salario mínimo interprofesional ha sido sustituida por la referencia al IPREM en aplicación de lo establecido en el Real Decreto-ley 3/2004, de 25 de junio, la cuantía anual del IPREM será de 8.400 euros cuando las correspondientes normas se refieran al salario mínimo interprofesional en cómputo anual, salvo que expresamente excluyeran las pagas extraordinarias; en este caso, la cuantía será de 7.200 euros.*

Por tanto, el límite es el siguiente: $20/3 = 6,66 \text{ €}$

ASUNTO: ACCIÓN DIRECTA

El otro día tuvimos una reunión y teníamos una duda sobre si nosotros, que NO tenemos flota de camiones y lo subcontratamos siempre, podemos ejercer la acción directa a un tercero que se encuentra dentro de la cadena del transporte, cuando el transportista efectivo SI que ha cobrado (nosotros hemos pagado).

Y si no tenemos derecho a ejercer la acción directa, si tenemos alguna opción legal de reclamar la deuda al destinatario final por falta de pago por parte de nuestro cliente a nosotros.



Lo que os puedo decir es lo siguiente:

- 1) La **disposición adicional sexta de la LOTT** que es la **relativa a la acción directa** dice:

“En los supuestos de intermediación en la contratación de transportes terrestres, el transportista que efectivamente haya realizado el transporte tendrá acción directa por la parte impagada, contra el cargador principal y todos los que, en su caso, le hayan precedido en la cadena de subcontratación, en caso de impago del precio del transporte por quien lo hubiese contratado, salvo en el supuesto previsto en el artículo 227.8 del texto refundido de la Ley de Contratos del Sector Público, aprobado por el Real Decreto Legislativo 3/2011, de 14 de noviembre.”

- 2) En consecuencia, únicamente tiene acción directa “el transportista que efectivamente haya realizado el transporte”. O sea, el transportista efectivo. Los transitarios no tenemos ese derecho.
- 3) Si nada se ha pactado, en principio, el destinatario no responde del precio del transporte. El **artículo 37 de la Ley 15/2009** dice:

Artículo 37. Pago del precio del transporte.

1. Cuando nada se haya pactado expresamente, se entenderá que la obligación del pago del precio del transporte y demás gastos corresponde al cargador.

2. Cuando se haya pactado el pago del precio del transporte y los gastos por el destinatario, éste asumirá dicha obligación al aceptar las mercancías.

No obstante, el cargador responderá subsidiariamente en caso de que el destinatario no pague.

- 4) El único mecanismo que puede llegar a involucrar al destinatario es el previsto en el **artículo 40 de la Ley 15/2009** en la medida en que supone una afección de las mercancías al pago del transporte, con independencia de quien sea el deudor. El artículo en cuestión dice:

Artículo 40. Enajenación de las mercancías por impago del precio del transporte.

1. Si llegadas las mercancías a destino, el obligado no pagase el precio u otros gastos ocasionados por el transporte, el porteador podrá negarse a entregar las mercancías a no ser que se le garantice el pago mediante caución suficiente.

2. Cuando el porteador retenga las mercancías, deberá solicitar al órgano judicial o a la Junta Arbitral del Transporte competente el depósito de aquéllas y la enajenación de las necesarias para cubrir el precio del transporte y los gastos causados, en el plazo máximo de diez días desde que se produjo el impago.

GENERAL

ASUNTO: CONSULTA TIPO IVA A APLICAR CANARIAS



Tenemos una consulta sobre la aplicación del IVA de unas importaciones a Canarias. Hemos tratado de esclarecerlo con nuestra consultoría jurídica, pero la respuesta que nos da es distinta a lo que el cliente nos exige y nos confirma que están haciendo otros transitarios.

Explico operativa:

Facturamos a cliente con sede España
Importaciones donde realizamos servicios de despacho, pago tasas portuarias y entrega en Canarias.

La competencia aplica IGIC normal y reducido para estos servicios (7% y 3,5%)

Nuestra asesoría dice que debemos aplicar IVA (21%) pero el cliente dice que debemos aplicar lo que las otras empresas le aplican.

¿Tenéis experiencia en este asunto o podéis orientarnos con vuestra opinión?



En primer lugar, debo advertir que mi especialidad no es el derecho fiscal, así que mi opinión debe tomarse con la debida cautela y deben contrastarla con su asesor fiscal de confianza. Sentado lo anterior, debo decir que no acabo de entender qué tipo de operaciones son las que generan dudas en cuanto a los impuestos. En cualquier caso y sin perjuicio de que me puedan hacer llegar una descripción más completa de la operativa, lo que puedo señalarse es lo siguiente.

PRIMERO. Si se trata de operaciones desde la Península a Canarias, deben tener en cuenta que tal clase de operaciones se consideran exportaciones. De acuerdo con el **artículo 21.5 de la Ley del IVA**, están sujetas pero exentas, las prestaciones de servicios, incluidas las de transporte y operaciones accesorias, distintas de las que gocen de exención conforme al **artículo 20 de esta Ley**, cuando estén directamente relacionadas con las exportaciones de bienes fuera del territorio de la Comunidad. Se considerarán directamente relacionados con las mencionadas exportaciones los servicios respecto de los cuales **concurran las siguientes condiciones:**

a) Que se presten a quienes realicen dichas exportaciones, a los destinatarios de los bienes, a sus representantes aduaneros, o a los transitarios y consignatarios que actúen por cuenta de unos u otros.

b) Que se realicen a partir del momento en que los bienes se expidan directamente con destino a un punto situado fuera del territorio de la Comunidad o a un punto situado en zona portuaria, aeroportuaria o fronteriza para su inmediata expedición fuera de dicho territorio.

Por tanto, esas operaciones no llevan ni IVA ni IGIC. Están exentas.

SEGUNDO. Si se trata de operaciones en las que el cliente compra mercancía fuera UE y la importa directamente a Canarias (o Uds. hacen sólo la gestión de importación en Canarias), entonces ya no estamos delante una exportación. En consecuencia, se aplicarían las reglas generales de localización del impuesto. Se entenderá que se aplica el impuesto, o sea, se aplicará el IVA, cuando el destinatario sea un empresario o profesional que actúe como tal y radique en el citado territorio la sede de su actividad económica, o tenga en el mismo un establecimiento permanente o, en su defecto, el lugar de su domicilio o residencia habitual, siempre que se trate de servicios que tengan por destinatarios a dicha sede, establecimiento permanente, domicilio o residencia habitual, con independencia de dónde se encuentre establecido el prestador de los servicios y del lugar desde el que los preste. (art. 69.uno LIVA).

Si no es ese el caso, entonces no se aplicará el IVA, porque no serían operaciones sujetas. Dependiendo las circunstancias (si el establecimiento destinatario está en Canarias), podría aplicarse el IGIC, por la vía de la inversión del sujeto pasivo o por la vía de la inclusión de los servicios en la base imponible del IGIC a la importación, aunque no tengo un conocimiento demasiado profundo de dicho impuesto.

ASUNTO: PARALIZACIONES en CANARIAS



Necesitamos que nos enviéis el fragmento en el cual se especifican los costes por paralización en entregas en Canarias procedentes de Alemania. El envío es terrestre hasta Barcelona y después se carga en contenedor a Canarias.

Os explico el suceso: A la entrega de una expedición en un cliente en Canarias, el conductor estuvo 2-3 horas para poder entregar esta partida. El transportista nos ha facturado 200 euros por las horas de espera. No vemos lógico que nos facturen tal cantidad y queremos saber qué es lo que dice la ley sobre este tema.



El artículo 22 de la Ley 15/2009 dice:

Artículo 22. Paralizaciones.

- 1. Cuando el vehículo haya de esperar un plazo superior a una hora hasta que se concluya su carga o descarga, el porteador podrá exigir al cargador una indemnización en concepto de paralización.*
- 2. Dicho plazo se contará desde la puesta a disposición del vehículo para su carga o descarga en los términos requeridos por el contrato.*
- 3. Salvo que se haya pactado expresamente una indemnización superior para este supuesto, la paralización del vehículo por causas no imputables al porteador, incluidas las operaciones de carga y descarga, dará lugar a una indemnización en cuantía equivalente al Indicador Público de Renta de Efectos Múltiples/día multiplicado por 2 por cada hora o fracción de paralización, sin que se tenga en cuenta la primera hora ni se computen más de diez horas diarias por este concepto. Cuando la paralización del vehículo fuese superior a un día el segundo día será indemnizado en cuantía equivalente a la señalada para el primer día incrementada en un 25 por ciento. Cuando la paralización del vehículo fuese superior a dos días, el tercer día y siguientes serán indemnizados en cuantía equivalente a la señalada para el primer día incrementada en un 50 por ciento.*

Ese artículo debe interpretarse conforme a lo establecido en el punto 6.10 de Orden FOM/1882/2012, de 1 de agosto, por la que se aprueban las condiciones generales de contratación de los transportes de mercancías por carretera, que establece lo siguiente:

6.10 Plazo para realizar la descarga:

Cuando corresponda al destinatario efectuar la descarga del envío, dispondrá para ello de un plazo de dos horas, contadas desde la llegada del vehículo al lugar en que deba ser descargado, salvo que las partes hubieran pactado la entrega del envío al destinatario a una hora determinada, en cuyo caso se contarán a partir de aquélla, aunque el vehículo hubiese llegado con anterioridad.

En ausencia de precisión por parte del cargador sobre los horarios de descarga existentes en el lugar en que ésta deba realizarse, cuando los plazos anteriormente señalados no hubieran transcurrido completamente a las dieciocho horas, o a la hora de cierre del correspondiente establecimiento si ésta es posterior, su cómputo quedará suspendido hasta las ocho horas, o hasta la hora de apertura de dicho establecimiento si ésta es anterior, del primer día laborable siguiente.

Cuando el destinatario incumpla el plazo anteriormente señalado el porteador podrá exigir al cargador una indemnización en concepto de paralización del vehículo en los términos y cuantías previstos en la condición 4.17.

Lo dispuesto en el último párrafo se dicta en ejecución de los criterios marcados por el artículo 22 de la Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del contrato de transporte terrestre de mercancías.

Finalmente, debe señalarse que **el apartado 4.17 a que se refiere el párrafo anterior dice:**

4.17 Indemnización por paralizaciones en la carga:

Cuando el vehículo haya de esperar un plazo superior a dos horas hasta que se concluya su carga y estiba, el porteador podrá exigir al cargador una indemnización en concepto de paralización.

Salvo que se haya pactado expresamente una indemnización superior para este supuesto, la paralización del vehículo por causas no imputables al porteador, incluidas las operaciones de carga, dará lugar a una indemnización en cuantía equivalente al Indicador Público de Renta de Efectos Múltiples (IPREM)/día multiplicado por 2 por cada hora o fracción de paralización, sin que se tengan en cuenta las dos primeras horas ni se computen más de diez horas diarias por este concepto. Cuando la paralización del vehículo fuese superior a veinticuatro horas, el segundo día será indemnizado en cuantía equivalente a la señalada para el primer día incrementada en un 25 por ciento.

Cuando la paralización del vehículo fuese superior a dos días, el tercer día y siguientes serán indemnizados en cuantía equivalente a la señalada para el primer día incrementada en un 50 por ciento.

Lo dispuesto en esta condición se dicta en ejecución de los criterios marcados por el artículo 22 de la Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del contrato de transporte terrestre de mercancías.

ASUNTO: CUESTION FINANCIERA ACTIVIDAD TRANSITARIO

Nos gustaría plantearos una cuestión sobre el área financiera de gestión de flujos de caja de las operaciones de transitarios que estamos realizando.

Actualmente estamos realizando los pagos de forma inmediata o pago contado para las operaciones de despacho de aduanas y nos gustaría que nos confirmarais si se puede solicitar un aplazamiento del pago de los derechos exigibles por las autoridades aduaneras previa solicitud y constitución de una garantía de aval CAUCIÓN en base al Reglamento UE 952/2013 del 10 de Octubre del 2013, artículos 110 y 111.



Entiendo que, efectivamente, se puede solicitar un aplazamiento del pago de los derechos exigibles por las autoridades aduaneras previa solicitud y constitución de una garantía de aval CAUCIÓN en base al Reglamento UE 952/2013 del 10 de Octubre del 2013, artículos 110 y 111. Entiendo que la cuestión de fondo es si un aval se puede considerar garantía (que es de lo que hablan los artículos 110 y 111) a los efectos del aplazamiento.

En mi opinión, si el aval es bancario o de una compañía de caución, sí.

ASUNTO: CONTRATO TIPO CLIENTE/TRANSITARIO

He recibido la petición de uno de nuestros clientes para confeccionar un contrato entre ambas empresas. Al tratarse de una multinacional, nos han enviado un formato confeccionado por su central. Sin embargo, no tienen inconveniente en que nosotros le facilitemos nuestro formato específico de nuestra actividad.

Me gustaría saber si tenemos un contrato tipo, para poder utilizarlo entre transitarios y fabricantes o distribuidores.



No disponemos de ningún contrato tipo, por razones de competencia.

La CNMC (*Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia*) ve con muy malos ojos, el que las asociaciones generen documentos de esa clase.

En realidad, no se trata de hablar de precios, el contrato solo debe enmarcar lo que hacemos y en todo caso las responsabilidades que nos corresponden.



Un contrato que corresponda a nuestra actividad no es en absoluto contrario a las normas de la CNMC. Creo que sería importante tenerlo. ¿Qué te parece?



Obviamente, los precios es el problema principal, pero no son solo los precios lo único que puede ser objeto de control por la CNMC. Les preocupan también las demás condiciones de servicio que puedan fijar los contratos tipos. Y no es que lo diga yo, sino que lo dicen ellos. Así, en su guía para asociaciones, dicen:

La economía de mercado se construye sobre el principio de libre empresa y de libertad de contratación. La figura del contrato tipo, por cuanto estandariza los términos contractuales que finalmente suscriben distintos operadores que compiten en el mismo mercado, resulta, en esencia, contradictoria con este planteamiento.

La aplicación de los contratos tipo puede afectar a la libre competencia al coartar la independencia de los operadores económicos y homogeneizar su comportamiento. Al alinear las estrategias comerciales, los contratos tipo limitan la capacidad de los clientes de optar entre ofertas diversas, no sólo en relación al precio o la calidad, sino también en función de otras condiciones de comercialización. Con carácter adicional, este alineamiento de los comportamientos empresariales puede favorecer la colusión

Para más información, dispones de la guía en el siguiente enlace (pág. 18 y 19, punto F):

https://www.cnmc.es/sites/default/files/1185648_7.pdf

Por tanto, no es en absoluto prudente crear un “contrato tipo” desde la Asociación. Cada empresa debe crear el suyo (si lo necesita) para enmarcar el conjunto de servicios que prestan a sus clientes.

ASUNTO: LOI TRANSITARIOS



Me preguntan si ATEIA dispone de algún documento legal tipo “letter of indemnity” para que nos firme un cargador.

Nosotros no tenemos nada como tal y me preguntaba si hay algo a nivel ATEIA o FETEIA que podamos utilizar.



No tenemos nada parecido. De hecho, procuramos no tener documentos estandarizados por razones de competencia. ¿Para qué lo necesitas?



Un cliente quiere cargar mercancía de segunda mano en contenedor. Es maquinaria y tiene que ir bien estibada. Al ser de segunda mano no queremos que nos responsabilicen en caso de llegar dañada. Por este motivo queremos que firme algún documento eximiéndonos de cualquier responsabilidad.



Las LOI son, en general, poco eficaces, porque las normas sobre responsabilidad son imperativas y poco se puede hacer. En cualquier caso, mucho mejor tenerla que no tenerla. Lo que sí haría son dos cosas. 1) Si la estiba dentro del contenedor la hace el cliente, que quede claro y documentado, que la hace el cliente y no vosotros. Y 2) dejaría también constancia (con fotos, por ejemplo,) del estado de la máquina antes de embarcar (si viene rota o con piezas sueltas, si tiene óxido, o algo similar, etc. etc.). Si se tratara de un gran embarque, puede valer la pena hacer un informe pericial.

NORMATIVA

LEGISLACIÓN NACIONAL E INTERNACIONAL APLICABLE A CADA MEDIO DE TRANSPORTE

Transporte terrestre por carretera

- El **contrato de transporte terrestre nacional de mercancías** está regulado por la **Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del contrato de transporte terrestre de mercancías**.

Versión consolidada puede encontrarse en el siguiente enlace al Boletín Oficial del Estado.

<https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-2009-18004>

- La **contratación de transporte internacional de mercancías por carretera** está regulada en el llamado **Convenio relativo al contrato de transporte internacional de mercancías por carretera (CMR)**, hecho en Ginebra el 19 de mayo de 1956 (y subsidiariamente en la normativa nacional).

No existe publicada de forma oficial una versión consolidada del Convenio.

La versión original está disponible en el siguiente enlace al Boletín Oficial del Estado:

<https://www.boe.es/boe/dias/1974/05/07/pdfs/A09338-09344.pdf>

Desde 1974, fecha de adhesión de España, el **Convenio CMR** ha sufrido dos **modificaciones**:

- **Protocolo** correspondiente al Convenio relativo al contrato de transporte internacional de mercancías por carretera (CMR), hecho en Ginebra el **5 de julio de 1978** por el que pasan cifrarse los **límites indemnizatorios en DEG**.

El Protocolo en su versión oficial se encuentra accesible a través del siguiente enlace al Boletín Oficial del Estado: <https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-1982-33602>

- **Protocolo Adicional** al Convenio relativo al contrato de transporte internacional de mercancías por carretera (CMR) **relativo a la carta de porte electrónica**.

Accesible a través del siguiente enlace al Boletín Oficial del Estado:

<https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-2011-10283>.

- Existen, además, las llamadas **condiciones generales de contratación** aprobadas por la **Orden FOM/1882/2012, de 1 de agosto**, por la que se aprueban las **condiciones generales de contratación de los transportes de mercancías por carretera**.

Versión consolidada accesible en este enlace: <https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-2012-11324>

Transporte por ferrocarril

- El **contrato de transporte por ferrocarril en el ámbito nacional** está regulado por la **Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del contrato de transporte terrestre de mercancías**.

Versión consolidada puede encontrarse en el siguiente enlace al Boletín Oficial del Estado.

<https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-2009-18004>

- El **transporte internacional de mercancías por ferrocarril** está regulado **COTIF-CIM de 9 de mayo de 1980** y subsidiariamente en la normativa nacional.

Versión actualizada a 2006 está disponible en el siguiente enlace al Boletín Oficial del Estado, como resultado de la **actualización** operada por el **Protocolo de Vilna de 3 de junio de 2006**.

<https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-2006-11199>

Transporte aéreo

- El **transporte aéreo nacional de mercancías** está regulado en la **Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre Navegación Aérea**.

Versión consolidada puede encontrarse en el siguiente enlace al Boletín Oficial del Estado.

<https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-1960-10905>

- El **transporte aéreo internacional** está sujeto (en la gran mayoría de los casos) al **Convenio para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional**, hecho en **Montreal el 28 de mayo de 1999** y en lo no previsto o regulado, también por el derecho interno.

Versión oficial del Convenio se encuentra accesible a través del siguiente enlace al Boletín Oficial del Estado: <https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-2004-9347>

- En cuanto a los **límites de responsabilidad** se recuerda que el pasado 18 de octubre de 2024, la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), anunció un aumento de estos límites de responsabilidad que se aplicarán a partir del 28 de diciembre de 2024 y que aumentará de 22 DEG a 26 DEG por kilogramo. [Circular AIR. 16/24](#)

Transporte marítimo

- El **contrato de fletamento para el transporte nacional** o para el no sometido a ningún convenio, así como **otros contratos conexos con el transporte marítimo** (estiba, manipulación portuaria) están **regulados Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima**.

Versión consolidada de la Ley puede encontrarse en el siguiente enlace al Boletín Oficial del Estado.

<https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-2014-7877>

- El **transporte internacional de mercancías bajo conocimiento de embarque** se encuentra regulado en la mayoría de las ocasiones (sin perjuicio, por tanto, de las normas de conflicto), en el **Convenio de Bruselas de 25 de agosto de 1924**.

Versión oficial ratificada por España se encuentra en la Gaceta de Madrid de 31 de julio de 1930, accesible en los Archivos Históricos del Boletín Oficial Estado mediante este enlace:

<https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1930/212/A00724-00728.pdf>

El **Convenio ha sido modificado en dos ocasiones** y ratificado por España en el:

- **Protocolo de 21 de diciembre de 1979**, que modifica el Convenio Internacional para la unificación de ciertas reglas en materia de conocimientos de embarque de 25 de agosto de 1924), enmendado por el;
- **Protocolo de 23 de febrero de 1968**. Dicho Protocolo se encuentra accesible a través del siguiente enlace al Boletín Oficial del Estado.

https://www.boe.es/diario_boe/txt.php?id=BOE-A-1984-3645# analisis

COMPILACIÓN CONSULTAS JURIDICAS 2024

Documento elaborado por la Secretaría de ATEIA-OLTRA Barcelona

Ed. Febrero 2025

ATEIA-OLTRA BARCELONA

Vía Laietana, 32-34, 2º piso

08003 Barcelona

T. (+34) 933 150 903

www.bcn.ateia.com

ateia@bcn.ateia.com