

Conocimiento de embarque v/ carta de porte marítima: impedimentos a la entrega

8 septiembre, 2020



Josep Bertrán
Abogado

1.- No vamos aquí a insistir en lo que los manuales de derecho marítimo nos dicen sobre unos y otros documentos; lo dicen y generalmente, bien dicho. Pero hay circunstancias que los manuales no nos aclaran y, sin embargo, son situaciones que se producen con demasiada frecuencia y no son de fácil solución. Vamos a centrarnos en la entrega o, más concretamente, en los impedimentos en la entrega de las mercancías en destino, cuando el transporte se ha instrumentado en un conocimiento de embarque o en una carta de porte marítima.

2.- En el conocimiento de embarque (vamos a utilizar B/L) la naviera debe entregar las mercancías previo cotejo y rescate de una copia-original del ejemplar del B/L que ha acompañado a la mercancía durante el trayecto o que la naviera ha guardado; y debe comprobar, además, la legitimación de quien le presenta el documento.

En la carta de porte marítima (en adelante SWB) el destinatario no debe presentar ningún documento a la naviera y basta que se identifique y sus coordenadas coincidan con el contenido del SWB para que nazca su derecho a recibir la mercancía y la obligación de la naviera a entregársela.

La "entrega" de las mercancías deviene pues un hecho fundamental para determinar cuándo termina el contrato de transporte y, consecuentemente, quién debe pagar los platos rotos en el supuesto de impedimentos a la entrega: el cargador o el destinatario.

Así, ¿Cuándo se entiende entregada la mercancía?; ¿en qué momento el cargador se libera de los avatares que puedan surgir en la entrega? ¿es lo mismo si el contrato de transporte marítimo se ha instrumentado un B/L o un SWB?. Nos proponemos dar nuestra respuesta a esas preguntas.

3.- En el B/L la obligación de la naviera a entregar y el derecho del destinatario a recibir se produce cuando efectivamente el destinatario, en destino, entrega su ejemplar del B/L a la naviera y ésta lo recibe. Sin embargo, este intercambio no es suficiente: para que la "entrega" se entienda cumplida: la naviera debe producir los documentos o dar las instrucciones oportunas para la puesta a disposición de las mercancías al destinatario. Cumplida esa "puesta a disposición" de las mercancías sí se habrá realizado la entrega aunque el destinatario no las haya recibido físicamente (por ejemplo, por problemas en el despacho de Aduana, por dificultades en el posicionamiento de la mercancía, por exigencias del puerto de descarga, etc.). A partir de ese momento habrá terminado el contrato de transporte encomendado por el cargador y se extinguirán sus relaciones contractuales con la naviera, que quedan sustituidas por las relaciones contractuales entre la naviera y el destinatario. Este es el esquema teórico de las exigencias legales que los prácticos harían bien en recordar, a pesar de que la práctica complica, empaña y distorsiona todos esos conceptos.

Veamos cuándo surgen los impedimentos a la entrega. Si el destinatario no se ha presentado a entregar el B/L pese haber sido advertido por la naviera (advertencia que la naviera, generalmente, se olvida de acreditar), la naviera debe pedir de inmediato instrucciones al cargador advirtiéndole de los gastos que el retraso en la entrega está produciendo. Los gastos que se devengaren serán de cuenta y cargo del cargador por mientras el impedimento a la entrega no se haya resuelto. Si, finalmente, desapareciera el impedimento a la entrega, y las mercancías se entregan, será el destinatario y no el cargador quien deberá sufragar todos los gastos anteriores y posteriores a la entrega, quedando el cargador al margen de estos gastos. Si la naviera ha entregado las mercancías en el sentido que antes hemos expuesto, cualesquiera gastos que se presentasen serán responsabilidad del destinatario y no podrán ser exigidos al cargador por la naviera.

Existe un riesgo no resuelto que vale la pena mencionar. Al tratarse el B/L de un título representativo de las mercancías, el cargador no detenta el poder de disposición de las mercancías si no conserva o reúne todos los ejemplares del B/L; y normalmente no los tendrá en su poder porque al menos uno lo habrá remitido al destinatario. Por lo tanto, mientras no los haya reunido no podrá dar nuevas instrucciones a la naviera tendentes a modificar el destinatario, ni el lugar de entrega, ni siquiera la re-expedición o la destrucción; en su caso, será la naviera, en su calidad de transportista quien podrá optar entre solicitar la subasta, el abandono o la destrucción de las mercancías en destino; pero mientras tanto, el cargador deberá seguir asumiendo los gastos de conservación de la mercancía. El cargador podrá, eso sí, disponer de las mercancías prestando a la naviera la correspondiente garantía. La situación puede llegar a ser grave, en perjuicio del cargador.

4.- La situación puede ser distinta si el transporte se ha instrumentado en un SWB, aunque los mecanismos de la entrega son básicamente los mismos.

No hay en nuestro país regulación de los SWB más allá de los arts. 268 y ss de nuestra [Ley de navegación marítima](#) (¡por fin!) pero que no contemplan las condiciones o las dificultades en la entrega. Podemos, sin embargo acudir a disposiciones en vigor en España, que sí contemplan los impedimentos a la entrega de mercancías en las cartas de porte terrestre; nos referimos a nuestra [Ley del contrato de transporte terrestre de mercancías](#) y al [Convenio CMR](#); y ello porque el SWB no es más que una carta de porte, aunque marítima, cuya estructura y finalidad es exactamente igual a la carta de porte terrestre contemplada en aquellas normas.

Decíamos que los mecanismos de entrega son básicamente los mismos, pero a efectos de los impedimentos a la entrega, había entre los B/L's y los SWB ciertas diferencias sutiles pero importantes.

La primera diferencia atañe al derecho de disposición, exclusivo de las cartas de porte. Consiste este derecho en la facultad del cargador de disponer de las mercancías durante el transporte mediante una mera instrucción al transportista/naviera (paralizando el transporte, designar nuevo destinatario, hacer volver las mercancías a origen, ...) - cumpliendo algún requisito menor-. Este "derecho de disposición" se transmite del cargador al destinatario en el momento en que llegada la mercancía al lugar de destino, cuando ese destinatario reivindica la entrega. Así, mientras el destinatario no se identifique para recoger las mercancías, o incluso, habiéndose presentado, impida su recepción, el cargador puede disponer de ellas sin ningún requisito. Esta situación no libera al cargador de la asunción de pago de los gastos que produzca el impedimento de la entrega, pero le faculta a ser mucho más rápido en la toma de decisiones.

La segunda es que al no ser necesario que el destinatario entregue a la naviera documento alguno, los requisitos formales para justificar la entrega son menos rigurosos. En efecto, la puesta a disposición puede colegirse de actos de disposición material realizados por el destinatario sobre las mercancías a los que se dará trascendencia jurídica y que pueden interpretarse como entrega realizada de conformidad, sin necesidad de acreditación documental. En este caso pues, realizada la entrega, el cargador es inmune a los gastos devengados por las mercancías en el puerto de destino, y será el destinatario el responsable del pago de estos gastos.

En conclusión, las consecuencias del impedimento en la entrega de mercancías no son las mismas si se ha librado un B/L al uso o se ha librado un SWB. ¿Habrá que ir arrinconando los B/L's en beneficio de los SWB?.