

Diario del SIL 2010

Opinión:

La Carta de porte marítima: ¿es o no es?

La «Carta de Porte marítima» (en el argot cotidiano, «Sea way bill», «Straight B/L», «Express B/L» y seguramente con algún otro nombre más) parece un documento novedoso y anglosajón. Ni lo uno ni lo otro; lo que sucede es que en la medida en que los instrumentos del transporte marítimo están inspirados en normas anglosajonas y redactados en inglés, parece que aquellos los hayan inventado y sólo se admitan redactados en inglés. No vamos nosotros a pretender un cambio en el idioma a utilizar; nos limitaremos a decir que el documento viene del Mediterráneo, en la Edad media, y originariamente venía en latín, italiano o catalán. En el derecho moderno, la Carta de porte marítima fue reconocida por Sentencia de del Tribunal Supremo de 3 de marzo de 1997.

Como sabemos, la carta de porte marítima se expide por el transportista cuando lo que se pretende es evitar el engorro para el destinatario de recibir del cargador una copia original del Conocimiento de embarque (en adelante B/L) para, después, en el puerto de descarga, exhibirla al transportista y canjearla por las mercancías, bastando para exigir la entrega de las mercancías que se identifique convenientemente, sin ningún otro requisito.

En la práctica, deviene fundamental saber y poder distinguir cuándo nos hallamos ante una Carta de porte marítima y cuándo nos hallamos ante un verdadero B/L, no sea que se entreguen las mercancías a quien no tenga derecho a recibirlas, o sin exigir los requisitos necesarios.

Pocos transportistas, tienen reservado un tipo de documento específico para la Carta de porte marítima. Lo normal es que sobre un ejemplar de documento, en principio impreso como un B/L standard, se utilice, «se transforme», «lo transformen» o lo pretendan transformar en una Carta de porte marítima. La práctica ha venido configurando varias fórmulas: unas arriesgadas, otras suficientes y otras óptimas. Veamos cómo:

a) La mayoría de las veces, se estampa sobre el B/L, un tãmpõn que luce "Non negociable B/L", "Express B/L", o

Seawaybill. Pues bien, por sí sola, esta mención, estampada, no produce ninguna transformación en el documento que, contrariamente a la pretensión, continúa siendo un verdadero B/L y no una carta de porte marítima. El motivo no es otro que la falta de seguridad en la pretendida transformación, porque este añadido en el B/L puede haberlo introducido cualquiera que tenga acceso a uno de los originales o de las copias durante el período de circulación del documento.

b) En cambio, si esas menciones figuran en la misma grafía que los demás datos obrantes en el B/L, entonces hay que entender que ha sido el transportista quien los ha introducido en el momento de la creación del documento, y por lo tanto, podrá ser válida la pretensión de transformación.

c) No basta, sin embargo la introducción de las anteriores expresiones: el elemento definitorio de la transformación es que se invalide (vía tachado, vía aclaración), la condición de entrega que figura siempre en el anverso del B/L, con esta o con otra frase: «One of the bill of Lading must be surrendered duly endorsed in Exchange of the goods». Esta es la condición de entrega que debe anularse, porque es la que exige al transportista que canjee las mercancías contra copia del B/L original.

d) Alternativamente con la anterior, o sobrepuesta a ella, la mención en la correspondiente casilla del número de B/L's originales creados: y debe poner «cero», por cuanto es la única manera de romper la presunción formal de que se ha creado verdadero B/L, con copias para su circulación.

La fórmula a) debe rechazarse por arriesgada; la fórmula b), por sí sola, nos parece insuficiente; la c) y d) son fórmulas seguras y recomendables si se complementan con cualquiera de las demás.

Lo deseable, pues, sería que los transportistas tuvieran un documento específico para este tipo de transporte, en el que figuren las normas básicas de la prestación y la asun-

ción de derechos, obligaciones y responsabilidades, y especialmente, las condiciones de entrega.

Para el transportista que debe entregar las mercancías al destinatario, la distinción de si se halla ante un B/L normal o una carta de porte marítima es fundamental, por cuanto en el primer caso deberá exigir al destinatario la entrega de una copia original del documento, y en cambio en el segundo, bastará con que lo identifique. No sería la primera vez que el transportista entrega las mercancías sin exigir copia del B/L en la creencia que se halla ante una Carta de porte marítima, y después le viene un tercero, legitimado en la posesión del mismo B/L «normal», y le exige la entrega de las mercancías que ya han sido entregadas. Y si el transportista se ha equivocado en la calificación del documento, habrá asumido una responsabilidad igual al valor de las mercancías entregadas; y esa responsabilidad, tampoco tiene limitación cuantitativa.



Josep Bertrán Fornós
Departamento de Derecho Marítimo y de los Transportes Brosa, Abogados y Economistas

¹ Con este término nos referimos al transportista Contractual o efectivo, sea Naviero, NVOCC o Transitario
² Algunas navieras Italianas tienen un documento específico
³ Cargador, consignee, buque, marks, origen-destino, fechas, etc
⁴ O el Agente de entrega
⁵ O el Agente de entrega



LO-TRANS
 Logística y Transporte, S.A.

www.lo-trans.com - lotrans@lotrans.es

Transporte aéreo
Transporte marítimo
Transporte terrestre
Cabotaje
Actuación
Almacenaje
Distribución

BARCELONA
BILBAO
IRÓN
MADRID
STA. PERPETUA
VALENCIA

LOGÍSTICA INTEGRAL

Las mejores IDEAS a su servicio

TRANSITARIOS INTERNACIONALES

MARITIMO - AEREO
 ASESORAMIENTO COMERCIO EXTERIOR
 TRANSPORTES ESPECIALES

GRUPAJES MARITIMOS EXPORTACION A:

Rio Haina (Rep. Dominicana), Sydney y Melbourne (Australia), San Antonio (Chile) y Veracruz (México)

GRUPAJES MARITIMOS IMPORTACION DE:

Taiwan, Hong Kong, Shenzhen y Shanghai (China)

COLUMBUS TRANSIT, S.A.

Avda. Drassanes, 6-8 - planta 14
08001 BARCELONA
Tel.: 93 412 05 05
Fax: 93 412 36 44
e-mail: columbus@columbustransit.es

Agentes generales para España de las organizaciones:

ASTG (Asian Shipping Transportation GmbH)

Hong Kong - Shanghai - Shenzhen - Singapore

HUTCHISON LOGISTICS

Hong Kong - Shanghai