

El contenido de este curso ha sido creado íntegramente por los autores y compartido bajo licencia CC BY-NC-SA 4.0

CASO PRÁCTICO N° 6

TRANSPORTE EN RÉGIMEN DE CONOCIMIENTO

El 15 de marzo de 2024, la entidad C.S.A. —sociedad domiciliada en Valencia— celebró un contrato de compraventa internacional de mercancías (código TSP 78/95), con R.S. Ltd. en cuya virtud se comprometió a remitir una partida de 16.000 Toneladas de pulpa de remolacha, que serían transportadas en sacos agrupados, en número de 50 —de 50 kgrs. cada uno—, en *pallets*, al precio de 216 dólares USA por tonelada. Las partes acordaron también someter las condiciones y el desarrollo de la operación a la modalidad CIF, resultando de aplicación subsidiaria la Convención de Viena de 1980 sobre compraventa internacional de mercancías.

En el contrato se hicieron constar, entre otras, las siguientes estipulaciones:

- La mercancía debía llegar al puerto de destino en *Jeddah*, Arabia Saudí, antes del día 1 de junio de 2024, con la finalidad de atender diversos compromisos de distribución que previamente había adquirido el comprador.

- La mercancía debía embarcarse antes del 15 de abril de 2024 en el puerto de destino.

El vendedor contrató el transporte al puerto de *Jeddah* a través de una entidad intermediaria, E.U.S.A., designándose a los efectos de transporte el buque de carga general *Arab Dabbor*; éste, sin embargo, no llegó a Valencia en el plazo convenido, por lo que no pudo cargarse la mercancía en las fechas previstas. Finalmente, para evitar mayores retrasos en la expedición del cargamento, se procedió a su carga en el buque *Cambliero*, que realizó la ruta acordada. El retraso en la expedición fue negociado entre el comprador y el vendedor, mediante el envío de varios faxes. Como consecuencia de tales negociaciones se cambió la fecha de embarque, que se pospuso tres semanas (coincidiendo con el retraso acumulado por la compañía de transporte).

Ante la necesidad recuperar, al menos en parte, el tiempo perdido, el cargador pidió al capitán del buque que no procediera al recuento de los sacos que se embarcaban —lo cual supondría retrasar en dos días más las operaciones de carga y estiba—, garantizándole la exactitud de la descripción de las mercancías que se iban a embarcar y su buen estado. Aunque el capitán inicialmente se negó a ello, alegando su obligación de reflejar con veracidad lo efectivamente cargado, cedió finalmente a las presiones del cargador, reclamando la correspondiente garantía y emitiendo un conocimiento de embarque “limpio”.

E.U.S.A. se encargó, por cuenta del vendedor, del resto de la gestión documental exigida por el término CIF utilizado. En particular, y atendiendo a la demanda del comprador, gestionó un seguro por la mercancía por valor de 3.974.400 dólares USA, en el modelo de póliza que ofrecía mayor cobertura de los previstos para la operación. El elevado importe de la póliza retrasó la emisión del documento definitivo del seguro, por lo que inicialmente se emitió un certificado de la misma, a la espera de su posterior sustitución. En el conocimiento de embarque que emitió el capitán del *Cambliero* se hizo constar

que un total de 6 *pallets* fueron cargados en cubierta, ante la falta de espacio en su interior; el resto viajó bajo cubierta, en las bodegas del buque. En las operaciones de descarga en el puerto de destino se contaron un total de 231 sacos, de entre los que viajaban en cubierta, que no resultaban aptos para el consumo animal —destino propio de la mercancía—, al presentar alteraciones como consecuencia de la acción del cloruro sódico y la presencia de un elevado número de gérmenes y levaduras. Tales circunstancias se hicieron constar en el conocimiento de embarque que se devolvió al capitán.

Por otra parte, durante la travesía, R.S. Ltd. vendió la mercancía a T.P.I mediante la oportuna transmisión del conocimiento de embarque emitido para documentar el contrato de transporte y el embarque de los géneros. Tras la llegada del buque al puerto de *Jeddah*, T.P.I, obtuvo la mercancía contra la entrega al capitán del buque de una carta de garantía.

En relación con el supuesto planteado el alumno ha de pronunciarse razonadamente sobre las cuestiones siguientes:

- Fuerza probatoria del conocimiento de embarque
- Eficacia y efectos de la carta de garantía emitida por T.P.I.
- El régimen derivado del transporte de los 6 *pallets* cargados sobre la cubierta del buque
- Entrega de la mercancía en destino por el capitán contra entrega de carta de garantía.