

OBLIGACIONES DEL CARGADOR, ETIQUETAMIENTO Y EMBALAJE EN EL TRANSPORTE MARÍTIMO

Licda. Paula Arroyo Rojas

SUMARIO:

I. INTRODUCCIÓN.

II. CONCEPTOS GENERALES.

Cargador.

Porteador.

Consignatario.

Etiquetamiento.

Embalaje.

Transporte Marítimo.

III. DERECHOS DEL CARGADOR.

IV. OBLIGACIONES DEL CARGADOR.

Declaración del cargador.

V. OBLIGACIONES DERIVADAS DEL ACTUAR DEL CARGADOR.

VI. EFECTOS PARA EL CARGADOR.

VII. OBLIGACIONES DE LAS PARTES DEL CONTRATO DE TRANSPORTE MARITIMO.

VIII. EMBALAJE Y MARCAS.

IX. TIPOS DE INDICACIONES EN EL EMBALAJE.

X. EL CARGADOR EN COSTA RICA.

XI. CONCLUSIONES.

XII. BIBLIOGRAFIA.

OBLIGACIONES DEL CARGADOR, ETIQUETAMIENTO Y EMBALAJE EN EL TRANSPORTE MARÍTIMO

Licda. Paula Arroyo Rojas

I. INTRODUCCIÓN.

Al referirse a las obligaciones del cargador, nos encontramos ante la problemática que éstas se encuentran manejadas por una serie de usos y costumbres comerciales que pocas veces se encuentran reguladas en algún cuerpo normativo, ni expresadas documentalmente por la doctrina, lo cual genera incertidumbre pues al no estar definidas de ésta manera solo las personas que se encuentran en el medio del Transporte Marítimo conoce y maneja sus alcances.

Es importante anotar que la naturaleza internacional del Transporte Marítimo hace mas difícil definir una normativa o reglamentación aplicable, por lo que se recurre a algunos principios generales aceptados a nivel mundial para su aplicación, claro esta que los países tiene en general tiene normas al respecto, sin embargo; en algunos casos, como en nuestro país es sumamente paupérrima, y en otros, no se tiene los alcances debidos, como lo es el caso de España.

Así las cosas analizaré los conceptos de los términos básicos para el entendimiento del tema de marras, para luego analizar los derechos del cargador, sus obligaciones y efectos de éstas, así como las obligaciones

derivadas de las partes del contrato marítimo. Respecto a la carga, embalaje y estiba de mercaderías indicaré su manejo, y los tipos de etiquetamiento que en la mercadería se pueden llegar a dar. Finalmente se dará una referencia al campo nacional, indicando como los empresarios costarricenses manejan el Transporte Marítimo y las obligaciones de la figura en estudio, el cargador.

II. CONCEPTOS GENERALES.

Para llegar a comprender el tema de las obligaciones del cargador se deben esclarecer algunos conceptos de relevancia, los cuales se indicaran a continuación.

Cargador.

Para el tratadista Codera Martín el cargador es la "...persona o entidad que tiene la obligación de entregar al porteador las cosas objeto del contrato de transporte, debe pagar le porte acordado, salvo que se estipule que lo pague el consignatario, puede interrumpir el transporte, indemnizando al porteador y de varias el destino de las cosas transportadas, siempre que no se aparte de lo acordado...."¹. También se define como "...toda persona física o jurídica que por si o por medio de otra que

1 CODERA MARTIN (JOSE M^a), Diccionario de Derecho Mercantil, Ediciones Pirámide, Madrid, 1982 Pág. 59.

actué en su nombre o por su cuenta, celebre un contrato de transporte de mercancías con un porteador....”².

De lo anteriormente indicado se dice que el cargador es toda aquella persona que contrate con un transportista para que le transporte determinada mercadería, surgiendo de esta relación una serie de obligaciones y derechos tanto entre el cargador, porteador y consignatario.

Otros vocablos utilizados como sinónimos de cargador son expeditor, remitente o consignante.

Porteador.

Esta figura se entiende como “...la persona o entidad que se obliga mediante un precio convenido, llamado porte, a trasladar de un lugar a otro, bajo su responsabilidad, las cosas objeto del contrato de transporte recibidas en tiempo y forma convenidos del cargador y a entregarlas en la misma forma en el plazo pactado al consignatario estipulado en la carta de porte, tiene la facultad fundamental de cobrar el porte y los gastos ocasionados por las mercancías durante el transporte, así como de proceder a la venta judicial de los efectos transportados su corriesen grave riesgo de perderse....”³.

Es importante recalcar que el porteador es el que realiza el transporte, sea en el medio que escojan las partes, por lo que se realiza es un Contrato de Transporte de mercadería no del medio por el cual se realiza el mismo, (buque,

avión, etc.), lo cual se referiría al Contrato de Fletamento.

Consignatario.

Se entiende como “..... la persona o entidad a quien el porteador debe entregar las cosas objeto del contrato de transporte en la misma forma en que las recibió del cargador, y en el plazo convenido si se hubiere pactado, contra pago del porte, si no lo hubiere pagado ya le porteador. Tiene la facultad de rehusar hacerse cargo de las cosas transportadas cuando éstas hayan quedado inutilizadas para su venta o consumo o se haya retrasado su entrega por culpa del porteador. El cargador y consignatario pueden ser la misma persona....”⁴.

Etiquetamiento.

Para el Diccionario de la Real Academia no existe la palabra etiquetamiento, por lo que para entender su significado se puede referir a la palabra etiqueta, siendo ésta, “.....la marca, señal o marbete que se coloca en un objeto o en una mercancía, para su identificación, valoración y clasificación....”⁵, en este orden de ideas, se deduce que etiquetamiento es el colocar las etiquetas a determinados productos, siendo en el transporte marítimo las indicaciones que deben tener los bienes la momento de ser transportados de un lugar a otro. La persona que debe realizar el etiquetamiento, o la colocación de las marcas de identificación de la mercadería en términos generales es el cargador.

2 PEREZ UMAÑA (DANIEL), El valor jurídico de las indicaciones en el embalaje en el transporte Aéreo Internacional de Mercancías, tesis para optar el grado de licenciatura en Derecho de la Universidad de Costa Rica, Pág. 74.

3 CODERA MARTIN (JOSE M^a), op cit, Pág. 204.

4 CODERA MARTIN (JOSE M^a), op cit, Pág. 78.

5 www.elcastellano.org/diccio.html.

Embalaje.

Se refiere a la “....caja o cubierta con que se resguardan los objetos que han de transportarse...”⁶.

Cumpliendo el embalaje la mercancía será aceptada para ser transportada, ya que ésta debe ser manipulada, almacenada, cargada y descargada según las indicaciones que se indique en el etiquetamiento de la mercadería.

Transporte Marítimo.

El Transporte Marítimo tiene dos acepciones, el de cosas y el de personas, para los efectos del presente trabajo me referiré al transporte de cosas, entendiéndose éste como “.....el contrato consensual en virtud del cual una persona o entidad, denominada fletante, se obliga, mediante un precio convenido llamado flete, a trasladar de un puerto a otro, bajo su responsabilidad, mercaderías entregadas para este fin, por otra persona, llamada cargador, a bordo de un buque determinado, destinadas a una tercera persona conocida con el nombre de consignatario...”⁷.

De igual manera debe recordarse que el contrato de Transporte Marítimo y el de Fletamento son totalmente distintos, y que en el primer contrato mencionado se habla de flete como el precio que se debe pagar por el pago del contrato de maras.

III. DERECHOS DEL CARGADOR.

En le presente Contrato de Transporte Marítimo, el cargador posee una serie de derechos que

son importantes de analizar, entre los cuales se tienen:

Pretender la realización del transporte en el plazo y los términos indicados en el contrato y en el B/L.

Tener la seguridad de que si la mercadería sufre algún daño será restituida. Siempre que el daño no sea culpa del mismo (cargador).

Accionar en seis meses si existe algún problema con la mercadería mientras fue transportada.

Aplicar el seguro que la Naviera tiene para efectos de daños de la carga.

Tener accesoria previa de cómo cargar la mercadería que pretende transportar se a según su peligrosidad o características.

En cuanto a los contratos que se realizan con las navieras que residen en Costa Rica se aplican las normas del Código de Comercio artículos 323 y siguientes y a las indicaciones del B/L. Generalmente el contrato de las partes se encuentra estipulado en la parte reversa del mencionado B/L⁸.

IV. OBLIGACIONES DEL CARGADOR.

El cargador tiene una serie de obligaciones de vital trascendencia, las cuales, debe cumplir a cabalidad para el cumplimiento exitoso del transporte requerido.

Entre las obligaciones principales tenemos:

6 www.elcastellano.org/diccio.html.

7 CODERA MARTIN (JOSE M^º), *op.cit.* Pág. 274.

8 Entrevista al señor GUSTAVO MONGE, CMA CGM, Becker & Brammer S.A.

- * Pagar el precio del transporte, según lo pactado en las negociaciones con la empresa transportista, la cual generalmente es una naviera. En estos casos las conversaciones previas a la finiquitación del contrato de transporte se realizan mediante correo electrónico o llamadas telefónicas, concretando fecha del transporte, lugar, y tipo de mercadería, para que luego la factura de la naviera se constituya contrato entre las partes, junto con el B/L⁹.
- * Indicar el tipo de mercadería que se va a transportar, según la peligrosidad de la misma, su nivel de flammabilidad, y su posible descomposición en caso de productos perecederos. Asimismo como etiquetar y embalar de la manera correcta la mercadería que se pretende transportar.
- * Entregar al transportista todos los documentos que se requieran para realizar el transporte de la mercadería, como lo es los permisos de Salud entre otros.

Es imprescindible anotar que las reglas de La Haya –Visby no realizan un análisis exhaustivo del contrato de estudio, trayendo como consecuencia que las obligaciones del portador se indican claramente, sin embargo, las del cargador se deducen de las anteriores y de las normas que configuran la naturaleza del contrato. Es así como se identifican cuatro obligaciones del cargador, las cuáles se aplican en la doctrina y *Derecho Español*, las cuales son:

Entrega de la mercancía al portador: el cargador que acuerde el transporte de las

mercaderías en régimen de conocimiento de embarque debe ponerlas a disposición del portador, para que surja la obligación de éste de transportarlas, en estas entregas se utilizan los INCOTERM.

Descripción de la carga: Debe el cargador indicar la información acerca de las marcas principales para la identificación de la carga, así como la cantidad, peso, volumen, o número de bultos que debe aparecer en el conocimiento de embarque emitido por el portador, lo anterior sin perjuicio de la declaración realizada por el portador acerca del estado del estado y condición aparente en que se encuentra la carga, el cargador puede señalar también los efectos del límite de la responsabilidad, naturaleza y valor económico de la carga. El cargador responde al portador de las inexactitudes de su declaración.}

Pago del Flete: Al ser un contrato sinalagmático, el pago del flete es propiamente la contraprestación debida al transporte de las mercancías asumida por el portador. Es revelante indicar que las reglas de la Haya-Visby no indican nada al respecto.

Retirada de las mercancías en el lugar de destino: Al cumplir la obligación de transporte por el portador, el cargador o el destinatario de la carga deberá retirarla, previa exhibición del título que le legitime para ello, (B/L), si el titular es un tercero, no el cargador, y el flete es debido o existen gastos generados por el transporte que gravan la carga, el consignatario no estará obligado frente al portador a retirar la mercancía. (lo anterior según la el Código de Comercio Español en su artículo 665)¹⁰.

9 Entrevista al señor GUSTAVO MONGE, CMA CGM , Becker & Brammer S.A.

10 El contrato de transporte, Manuales de Formación Continuada, CONSEJO GENERAL DEL PODER JUDICIAL, Volumen I, Madrid, 2002. El contrato de transporte, Manuales de Formación Continuada, CONSEJO GENERAL DEL PODER JUDICIAL, Volumen I, Madrid, 2002.

Declaración del cargador.

La declaración del cargador es una de las Obligaciones de éste de mas importancia, el porteador tiene el derecho de conocer el contenido de los bultos que este va a transportar, en el Código de Comercio Español, el porteador tiene la facultad de registrar los bultos si tiene sospecha fundada de falsedad en la declaración del contenido. Asimismo el Convenio CMR del 19 de mayo de 1956, que aunque regula lo concerniente al transporte internacional por carretera, indica que el transportista debe revisar el peso de los bultos que transporte, asi como cobrar los gastos que le produjeran la verificación de la carta de porte, lo cual se aplica a los contratos Marítimos, en cuanto el porteador puede verificar que es lo que esta transportando.

Según lo indagado al señor Gustavo Monge, de CMA CGM ellos se conforman con la declaración que realiza el cargador, exonerándose de toda responsabilidad al respecto.

V. OBLIGACIONES DERIVADAS DEL ACTUAR DEL CARGADOR.

El cargador asume una serie de obligaciones derivadas de su actuar, como lo es:

Marcar la carga adecuadamente de la manera mas completa posible.

Ofrecer al transportista una información completa y veraz para que éste pueda avaluar

si la carga se encuentra marcada de la forma adecuada.

Cumplir con las rectificaciones que se le sugieran por parte del porteador de manera justificada, siendo procedente pagar un costo adicional por los gastos adicionales por el cuido de la mercadería¹¹.

De tal manera, las indicaciones del embalaje son parte de la voluntad de las partes al realizar el contrato, de las cuales generan una serie de derechos y obligaciones de carácter particular, sea por el caso de mercadería involucrada y por lo que pretendan las partes del Contrato de marras.

VI. EFECTOS PARA EL CARGADOR.

Si se analizan cuales son los efectos del Contrato de Transporte para el cargador, nos debemos referir primeramente al hecho de que debe cumplir el contrato en estudio, para que posteriormente tenga la facultad legal de exigir el traslado de la mercadería y la entrega de la misma en el destino pactado. La obligación de transportar no es exigible hasta tener la mercadería en su poder, con lo cual surge la obligación de entregar esta, por ello, aunque el perfeccionamiento del contrato es al firmar y acordar éste, hasta no haber entrega de la mercadería no hay nada que reclamar por parte del cargador¹².

Otro efecto que recae sobre el cargador es la obligación de pagar el precio del transporte,

11 PEREZ UMAÑA (DANIEL), El valor jurídico de las indicaciones en el embalaje en el transporte Aéreo Internacional de Mercancías, tesis para optar el grado de licenciatura en Derecho de la Universidad de Costa Rica, Pág. 195-196.

12 BESES MIGUEL (Rafael), BESES MIGUEL (M^o Dolores), Transporte, compraventa y responsabilidades, Edisofer, Libros Jurídicos, Madrid 2005. Pág. 245.

para el Código de Comercio Español no interesa quien sea la persona que va a realizar el pago, sino que el mismo se realice, por ello respalda el pago en el cargador, el fletador, el consignatario o sobre las mismas mercaderías, sin embargo, el hecho de suscribir el contrato de transporte con el cargador, configura a éste como el principal obligado al pago, ya que éste fue el que contrato.

VII. OBLIGACIONES DE LAS PARTES DEL CONTRATO DE TRANSPORTE MARITIMO.

Según lo anteriormente indicado, en el Contrato de Transporte, las partes que lo conforman son el porteador, el cargador y el destinatario o consignatario, en donde generalmente el porteador es una Naviera dedicada al transporte de bienes muebles perecederos o no, el cargador habitualmente es una empresa o comerciante que requiere colocar sus productos en el extranjero, y el destinatario puede ser la misma empresa del cargador, o un comprador de la mercadería transportada.

Por parte del porteador la obligación que se deriva del contrato es el transportar los bienes al lugar acordado, según sean las indicaciones del cargador, generalmente este transporte goza de un seguro, el cual cubre los daños que fueren culpa del porteador, claro esta, que los daños por fuerza mayor no están incluidos como elemento que cubra el seguro. En el caso de que el porteador sea una naviera, debe éste dar accesoria al cargador respecto a la mercadería que va a transportar, debe indicarle cual tipo de container prefiere según

sea el caso, (puede ser carga refrigerada por ejemplo), luego de esto el contenedor se envió a la empresa o local del cargador, para que éste realice la estiba y embalaje de la mercadería y entregue la declaración de los bienes, posteriormente el porteador le pone al container un marchamo, que es una especie de dispositivo de seguridad, con un numero único, el cual va en el B/L, con lo que se distingue el container, si el marchamo se rompe por alguna razón, el destinatario no debe recibir la mercadería.

Este container será transportado según lo indique el B/L o conocimiento de embarque a su lugar de destino.

El cargador tiene la importante obligación de indicarle al porteador (naviera), cual es la naturaleza de la mercancía que esta transportando, con el fin de que ésta no produzca daños a otras mercaderías al momento de transportarse y llegue a sus destino en excelente estado, a su vez el cargado debe cancelar el monto del flete.

Respecto al destinatario, generalmente su función es recibir la mercadería, siempre que se encuentre en las condiciones pactadas por el porteador y el cargador, no debe este cancelar ningún monto de transporte, salvo que este estipulado entre las partes. Debe entenderse que el destinatario no es un depositario, sino la persona o ente que recibe la mercadería¹³.

VIII. EMBALAJE Y MARCAS.

Como se ha estado analizando, el embalaje es de suma transcendencia para el éxito

13 Entrevista al señor GUSTAVO MONGE, CMA CGM , Becker & Brammer S.A.

del transporte de mercadería, éste es de carácter particular, pues depende del tipo de mercadería que se trate, no necesariamente debe transportarse en un container, no siempre se requerirá un embalaje cerrado, como ocurre cuando se transportan grandes maquinarias o vehículos, sin embargo si se requiere que éstos vayan adecuadamente fijados a la plataforma sobre la que han de ser transportados¹⁴.

El Código de Comercio Español le autoriza al porteador rechazar un bulto malacondicionados para el transporte, siendo lo anterior total responsabilidad del cargador. Respecto al Transporte Marítimo este mismo cuerpo normativo Español no establece expresamente la obligación de embalar la mercancía pero, el artículo 663 dispone que "...las mercaderías que sufran deterioro o disminución por vicio propio o mala calidad y condición de los envases, o por caso fortuito, devengaran el flete integro y tal y como se hubiere estipulado en el Contrato de Transporte...."¹⁵.

De lo anterior se desprende que si el porteador marítimo no responde por deterioro, debido a la mala calidad del embalaje, corresponde al cargador pagar los daños ocasionados, y realizar el embalaje correctamente.

No se puede dejar de lado que el artículo 4.3 del Convenio de Bruselas, la Ley 15 de Transporte Marítimo y el artículo 12 de las Reglas de Hamburgo desprenden en su contenido que el cargador debe presentar la mercancía acondicionada del modo que indique las normas y usos técnicos, para su

adecuada conservación durante el transporte y para que no causen daño al buque o a las demás mercancías, el cargador es responsable frente al porteador de los daños que le irroguen a éste último a al buque, por incumplimiento de aquellas obligaciones¹⁶. De lo anterior se desprende la gran importancia de un buen embalaje de mercadería por parte del cargador en el Contrato de transporte Marítimo, además nótese que se trata de normativa internacional, la cual es aplicable a las partes del mencionado contrato, independientemente de su nacionalidad.

Si la pérdida de la mercancía es producto de la ocultación de información al porteador, éste se exime de responsabilidad, pues el cargador no cumplió con indicar la naturaleza de la mercadería.

Según la doctrina, salvo pacto en contrario, el cargador es el que tiene que realizar el embalaje de la mercadería.

IX. TIPOS DE INDICACIONES EN EL EMBALAJE.

Al momento de realizar el embalaje el cargador debe tomar en consideración las características de la mercadería, por lo que, debe considerar un buen etiquetamiento de la misma. De tal manera que sea sumamente claro el cuidado y manejo de los bienes a transportar.

El etiquetado de los embalajes tiene ciertas características fundamentales, las cuales son:¹⁷

14 BESES MIGUEL (Rafael), BESES MIGUEL (M^o Dolores), Transporte, compraventa y responsabilidades, Edisofer, Libros Jurídicos, Madrid 2005. Pág. 174.

15 BESES MIGUEL (Rafael), BESES MIGUEL (M^o Dolores), Transporte, compraventa y responsabilidades, Edisofer, Libros Jurídicos, Madrid 2005. Pág. 175.

16 BESES MIGUEL (Rafael), BESES MIGUEL (M^o Dolores), Op Cit. Pág. 175.

17 PEREZ UMAÑA (DANIEL), El valor jurídico de las indicaciones en el embalaje en el transporte Aéreo Internacional de Mercancías, tesis para optar el grado de licenciatura en Derecho de la Universidad de Costa Rica, 2004 Pág. 154-155.

Tiene que ser legible: Para ello se recomienda utilizar caracteres suficientemente grandes e impresos en colores que contrasten con los colores de fondo.

Duradero: Las marcas o etiquetas deben conservar su legalidad durante todo el proceso de transporte, para lo cual se recomienda usar materiales que no se deterioren como la tinta indeleble.

Visible: Deben de marcarse varias caras, como mínimo dos del embalaje, para que la información al acomodar la mercancía no quede oculta.

Comunicativo: Se recomienda la utilización de marcas graficas o textos cortos en el idioma del lugar de salida y de destino.

No solo se debe tener el cuidado de que las etiquetas de la mercadería sean perfectas, sino que estén ubicadas en los lugares indicados y con los materiales suficientemente duraderos para le tipo de transporte que se pretenda realizar.

Se distinguen cuatro tipos de embalajes de transporte, los cuales menciono a continuación:¹⁸

Las marcas de Expedición: Las cuales se refieren los datos necesarios para la entrega de la mercadería al destinatario, deben de ser reproducidas con absoluta fidelidad en los documentos de transporte, respecto al transporte marítimo tenemos que se usa un formato que debe tener un orden, el cual es: iniciales o nombre abreviado del Comprador;

numero de referencia acordado entre el comprador y el vendedor; lugar de destino y numero de embalaje, indicando el numero de bultos.

Las marcas de información: incluyen datos adicionales que pueden llegar a ser útiles para el consignatario, como para las personas involucradas en el transporte de la mercadería. Entre ellas tenemos el peso del bulto, cantidad de unidades, etc.

Las marcas de precaución: se colocan con el objeto de prevenir al transportista y a sus empleados de determinadas características de la carga contenida dentro del embalaje, así tenemos las etiquetas de envíos especiales, (animales vivos); las marcas de mercancías peligrosas, (materiales flamables o explosivos); las marcas de manipulación, las que se refieren a las cargas que requieren un manejo especial, estas marcas son reconocidas a escala mundial mediante la norma mundial ISO 780:1999.

El embalaje no solo protege a la mercancía que se transporta sino a las mercaderías que junto con ellas se transporta.

X. EL CARGADOR EN COSTA RICA.

En materia de obligaciones del cargador, existen algunas normativas de relevancia, sin embargo, ninguna define con claridad cuales son las obligaciones del cargador, en nuestro Ordenamiento Jurídico Costarricense no existe ninguna ley expresa y actual sobre el Transporte Marítimo. Respecto al cargador solo se puede acudir al Código de Comercio,

18 PEREZ UMAÑA (Daniel) Op Cit, Pág 155.

en la figura del Porteador, en pero las lagunas jurídicas que esto conlleva son abismales.

Según la entrevista realizada al señor Gustavo Monge, en el contrato de Transporte Marítimo de mercaderías, las obligaciones del cargador se remiten a estibar la mercadería, embalarla correctamente, realizar la declaración de Bienes transportados y cancelar el flete, así como cumplir todas las cláusulas del b/l, las cuales son por acuerdo de partes. Es importante recalcar que no atizan norma costarricense como base de la elaboración del conocimiento de embarque, sino solamente los usos y costumbres de que surgen de la relación contractual de cada cliente (cargador) y la naviera, (Transportista).

Así mismo, los empresarios nacionales aprenden las obligaciones del cargador según sus experiencias al realizar transacciones de Transporte, pues no hay manuales o algo parecido escrito, sin embargo; anotan que en caso de duda del embalaje y etiquetamiento de una mercadería, ellos solicitan ayuda a la naviera (transportista), el cual les ofrece sin reparo la asesoría debida¹⁹.

XI. CONCLUSIONES.

Mediante la elaboración de la presente investigación fue evidente el vacío jurídico y doctrinario que en nuestro medio existe respecto al tema en estudio, sin embargo; quedo totalmente afirmado que las obligaciones del cargador las rigen los usos y

costumbres comerciales de los contratos de Transporte Marítimo.

En este orden de ideas se podría afirmar que la principal obligación del cargador es la correcta realización del embalaje, y el debido etiquetamiento de la mercancía, ya que, de esto depende el éxito no solo del transporte de su mercadería, sino de toda la mercadería que se dirige en el mismo buque o barco. Si existe deterioro en la mercadería, por algún hecho no mencionado en el embalaje, el cargador es totalmente responsable del hecho, exonerando al porteador o transportista de los daños y perjuicios que se pueden haber ocasionado.

No podemos dejar de lado el hecho de que en el Ordenamiento Español el porteador le debe pedir al cargador de la Declaración de la mercadería, pero si éste duda de la misma, puede revisarla sin causar daños al cargador, siempre y cuando las razones para dudar de la mercadería sean razonables o se deduzca que los bultos sean peligrosos.

Es relevante se establezcan normas nacionales que amparen los contratos de Transporte Marítimo, ya que estas, apoyaran a sus partes en la ejecución de los mencionados contratos, con lo cual, se protegería y fortalecería el desarrollo del comercio nacional, haciendo también que nuestro comerciantes puedan relacionarse con empresas de todo el mundo sin quedar desamparadas por pactos leoninos y abusivos de las grandes empresas navieras internacionales.

19 LICDA. YESSENIA GUILLEN GONZALEZ, Departamento De Ventas Internacionales, CAFÉ BRITT

BIBLIOGRAFIA

Libros

BESES MIGUEL (Rafael), BESES MIGUEL (M^o Dolores), Transporte, compraventa y responsabilidades, Edisofer, Libros Jurídicos, Madrid 2005

CHORLEY (Giles), Derecho Marítimo, Editorial Bosch, Barcelona, España, cuarta edición, 1961.

El contrato de transporte, Manuales de Formación Continuada, CONSEJO GENERAL DEL PODER JUDICIAL, Volumen I, Madrid, 2002.

Tesis

PEREZ UMAÑA (DANIEL), El valor jurídico de las indicaciones en el embalaje en el transporte Aéreo Internacional de Mercancías, tesis para optar el grado de licenciatura en Derecho de la Universidad de Costa Rica, 2004.

Leyes

CODIGO DE COMERCIO, Comentado por Gastón Certad Maroto, segunda edición JURITEXTO, 2005.

Diccionarios

CODERA MARTIN (José M^a), Diccionario de Derecho Mercantil, Ediciones Pirámide, Madrid, 1982

Páginas Web

www.diccionario-nautico.com.ar/g-c.php, consultado el 20 de octubre del 2006.

www.elcastellano.org/diccio.html, consultado el 23 de octubre del 2006.

www.al-trans.com, consultado el 24 de octubre del 2006.

www.unctad.org, consultado el 20 de octubre del 2006.

Entrevistas

LIC. GUSTAVO MONGE, CMA CGM, Becker & Brammer S.A.

LICDA. YESSANIA GUILLEN GONZALEZ, Pepto. ventas Internacionales,, Cafè Britt.