

RESPONSABILIDADES DEL CARGADOR EN EL CONTRATO DE TRANSPORTE

Lucía Carro Zúñiga

SUMARIO

Introducción

Capítulo Único: Los Contratos de Transporte Marítimo

Sección I: Contrato de Transporte de Carga General

Sección II: El Contrato de Fletamento

Sección III: El Contrato de Transporte Marítimo de Contenedores

Sección IV: Contrato de Transporte Aéreo Internacional de Mercancías

Conclusión

RESPONSABILIDADES DEL CARGADOR EN EL CONTRATO DE TRANSPORTE

Lucía Carro Zúñiga

INTRODUCCIÓN

El presente trabajo versa sobre las responsabilidades del cargador en el contrato de transporte marítimo, por medio de contenedores y el transporte aéreo.

Sin embargo, para poder entender más sobre las responsabilidades del cargador en este tipo de contratos, me pareció prudente exponer primero las partes generales de los diferentes contratos, sin ahondar mucho en el tema, pues ese no es el contenido principal de la presente investigación.

Valga decir, que la responsabilidad del cargador, en general, es muy poco tratada a nivel doctrinal, legislativo e inclusive en los diferentes tipos de convenciones que han surgido en virtud del intercambio comercial a nivel marítimo.

Teniendo este pequeño preámbulo pasaremos a continuación al desarrollo de la investigación. En ella se tratará de explicar en que consiste la responsabilidad del cargador en los diferentes tipos de contratos.

CAPÍTULO ÚNICO: Los contratos de Transporte Marítimo

Sección Primera: Contrato de Transporte de Carga General

A- DEFINICIÓN

Acuerdo entre un cargador y un naviero para el transporte de una carga a cambio de un flete.

B- CARÁCTERES DEL CONTRATO SEGÚN EL MOMENTO DE PERFECCIONAMIENTO:

Consensual (no real):

Se perfecciona con el mero acuerdo de las partes, ya que puede haber contrato antes de la carga; la falta de carga no implica inexistencia del contrato, y además la entrega en destino significa ejecución y no perfeccionamiento de aquél¹. Se perfecciona, entonces, con el acuerdo, no con su ejecución. Ej. Reserva de espacio en un buque que llegará al país

Oneroso:

El transporte es a cambio de un flete (y viceversa)

1 GONZÁLEZ LEBRERO (Rodolfo), Op.cit. p. 185.

C- PARTES EN EL CONTRATO DE TRANSPORTE MARÍTIMO

Cargador

Es la persona que entrega carga a un transportador para su transporte y se obliga al pago de un flete.

Transportador o Transportista

Es la persona física o jurídica que se obliga a efectuar el transporte, mediante vehículos adecuados (buques, camión, aeronave, tren, etc.)

Obligaciones del transportador:

- Carga de la mercadería: Transportador tiene la obligación de cargar la mercadería. El capitán del buque notifica al cargador que el buque ha llegado al lugar convenido y esta listo para recibir la carga, enviándole una nota de alistamiento (notice of readiness) que sirve para determinar el punto de partida de los plazos para cargar.
- El plazo de carga puede comprender días corridos o días laborables o computarse según variadas modalidades, excluyéndose los días domingos y feriados o los días en que las condiciones atmosféricas impiden operar⁴
- Estiba de la mercadería: Luego de cumplida la operación técnica de la carga de las mercaderías a bordo, éstas deben ubicarse en las bodegas del buque según ciertas reglas de arte. Se deben estibar convenientemente, disponiendo su adecuada distribución, de manera tal que no afecte la estabilidad del buque o su estructura, ni se averíe la carga, pudiéndose entregar la misma en el puerto de destino en el mismo estado que al tiempo de su embarque.
- Entrega del conocimiento de embarque: Cuando las mercaderías son cargadas, el transportador debe entregar recibos provisorios, con la descripción general de los efectos, los cuales son posteriormente canjeados por los conocimientos de embarque.
- Navegabilidad del buque: El transportador debe, en primer lugar, facilitar al cargador un buque convenientemente armado, con todos sus elementos, accesorios, provisiones, tripulantes, etc., en estado de navegabilidad, antes de iniciar el viaje o de recibir la carga².
- Como se dijo anteriormente, navegabilidad refiere a la aptitud del buque para realizar el transporte convenido en condiciones de seguridad respecto de la mercadería.
- Puesto del buque designado a disposición del cargador: Es esencial en estos contratos la designación del buque, no pudiendo el transportador sustituirlo, salvo que se hubiera convenido dicha facultad, de manera que aquél debe poner a disposición del cargador el buque determinado en las circunstancias de lugar, modo y tiempo pactadas³.

² GONZÁLEZ LEBRERO (Rodolfo), Op.cit. p. 189.

³ Ibidem.

⁴ Ibidem.

- El conocimiento de embarque (bill of lading) cumple tres funciones fundamentales: -Recibo de la mercadería a bordo; - es el título representativo de la mercadería, y – es el documento que instrumenta el contrato de transporte⁵
- Cumplimiento del viaje. R. de La Haya (1924): 1-e: La ejecución del viaje debe cumplirse en el tiempo estipulado o en el razonable según las circunstancias del caso, y por la ruta convenida o habitual.
- Cuidado y conservación de la mercadería: El transportador, al recibir las mercaderías a bordo por intermedio del capitán, asume el carácter de depositario de ellas, y como tal está obligado a su guarda y conservación y a adoptar todas las medidas al respecto, como si las cosas que custodia fueran propias. El primer cuidado se relaciona con la estiba de la carga, pero luego debe velar por su conservación durante el viaje, vigilando su estado, proveyendo adecuada ventilación, etc., a fin de evitar que sufra averías o que averíe al resto de las mercaderías ubicadas en su proximidad⁶. -R. de La Haya (1924): 3-2,
- Descarga de la mercadería: El buque debe dirigirse al puerto de destino de las mercaderías. El transportador debe notificar al cargador que el buque está listo para descargar, mediante el envío de una “carta de alistamiento”⁷.
- Entrega de la mercadería: Con la entrega de la mercadería, este contrato queda ejecutado. El transportador debe entregar

la mercadería tal como esta descrita en el conocimiento de embarque, en el puerto de destino, al legítimo tenedor de dicho documento.

Obligaciones del cargador

- Entrega de mercadería al transportador en el puerto de carga: El cargador debe poner la mercadería a disposición del transportador en el lugar convenido o usual.
- Pago del flete: El flete es el precio que el cargador paga al transportador como contraprestación por la obra consistente en la entrega en destino de la mercadería⁸. Esta obligación puede ser también, por cuenta del destinatario. De conformidad con los Incoterms la obligación de pagar el flete marítimo puede estar a cargo del vendedor o del comprador. -R. de La Haya (1924): a) el puerto o b) tres días después si no son aparentes; acciones un año.
- Recibo de la mercadería: El destinatario debe recibir la mercadería en el puerto o lugar convenido y dentro de los plazos convenidos, pagando además del flete, las sumas que adeudare al transportador como contribución de avería gruesa si en el viaje se hubiera dispuesto un acto de esa naturaleza.

Derechos del cargador:

Plazo para el ejercicio de acciones:

-R. de La Haya (1924) : 6, 4-2-d f. may.

-R. de Hamburgo (1978): 5-3 resp: 60 días;

5 GONZÁLEZ LEBRERO (Rodolfo), Op.cit. p. 190

6 Ibidem.

art. 19, días laborables; no aparentes-15 días; facilidades de inspección; prescripción-2 años-artículo 20.

D- OBJETO

Flete

Es el precio que el cargador se obliga a pagar a cambio del transporte de las mercancías (o “carga”).

Carga

Es la mercancía. Son las cosas que son objeto del transporte a cambio de un flete.

E- FORMA

Conocimiento de embarque:

Es el documento del contrato de transporte marítimo.

“El conocimiento de embarque es una creación de la costumbre mercantil, una típica institución de comercio internacional. Entró en vigencia en el siglo XVI. Un libro de derecho mercantil publicado en unos 1686 manifestaba que “conocimientos de embarque eran comúnmente tenidos en imprenta en todos los lugares y en varias lenguas.” El carácter del conocimiento de embarque como título de crédito fue reconocido por primera vez por las cortes inglesas en 1794 en el caso *Lickbarrow vs. Mason*⁹”

El conocimiento de embarque normalmente indica: descripción del artículo, cantidad, nombre del embarcador, puerto de embarque, puerto de descarga, consignatario, nombre del buque y fecha.

Funciones de conocimiento de embarque:

- Es recibo de la mercadería.
- Es título representativo de la mercadería.
- Es el instrumento que documenta el contrato de transporte.
- En el crédito documentario, en la orden de pago documentaria, es normalmente necesario para que el vendedor pueda obtener el pago.

F- CAUSA

Obligación de transporte de la mercadería y el pago de la misma (del transporte de la misma).

G- RESPONSABILIDAD DEL CARGADOR

Dado que los cargadores no acompañan a sus efectos durante el viaje, difícilmente hallaremos su obrar culposos después que han sido recibidos por el transportador. La culpa del cargador es previa, y aparece en aquellos casos en que omite dar exacto cumplimiento a sus obligaciones, al ocultar la verdadera naturaleza de la cosa, al remitir mercadería cuya exportación esté

⁷ Ibidem.

⁸ GONZÁLEZ LEBRERO (Rodolfo), Op.cit. p. 190

⁹ MALINEX, *Lex Mercatoria en The Export Trade, the Law and Practice of International Trade*, Stevens and sons, London, 1969, p 291, cit. p. OSTOJA, p. 138, citado por PÉREZ VARGAS (Víctor), *Vocabulario de Derecho Marítimo*.

prohibida en el país de origen, o cuyo ingreso esté igualmente prohibido en el de destino, al embarcar mercaderías peligrosas sin hacer mención de sus características, al presentar efectos en mal estado de acondicionamiento o embalaje, etc¹⁰.

En consecuencia, es lógico que el transportador no se vea perjudicado por una situación creada exclusivamente por su contratante, por lo que se explica su liberación.

Es muy poco lo que la doctrina habla sobre la responsabilidad del cargador, pues generalmente se refieren más a la responsabilidad del porteador, sin embargo para ampliar más el tema me referiré a las Convenciones de Bruselas, Haya Visby y Hamburgo.

Valga decir que en el Convenio de Bruselas de 1924, son muy pocos los artículos que tratan sobre la responsabilidad del cargador. Es interesante rescatar que el artículo primero de dicho convenio da una lista de definiciones, en las cuales no se menciona el concepto del cargador.

Con respecto a los artículos que hablan sobre tal responsabilidad, establece el artículo tres inciso quinto, que se considerará que el cargador ha garantizado al transportador en el momento de la carga la exactitud de las marcas, del número, de la cantidad y del peso, según él los ha facilitado, y el cargador indemnizará al transportador por todas las pérdidas, daños y gastos provenientes o resultantes de inexactitudes sobre esos puntos. El derecho del transportador a dicha indemnización no limitará en forma alguna su responsabilidad y sus compromisos en virtud del contrato de

transporte con respecto a toda persona que no sea el cargador.

Además el artículo cuatro inciso tres establece: *“El cargador no será responsable de las pérdidas o daños sufridos por el transportador o el buque y que provengan o resulten de cualquier causa en que no haya acto, culpa o negligencia del cargador, de sus agentes o empleados”*.

Por último, el mismo artículo cuarto, pero ahora el inciso sexto habla sobre la carga peligrosa, donde siempre se ha entendido que es obligación del cargador informar al transportador sobre el tipo de carga que esta introduciendo, sobre todo si es carga peligrosa, para que así el transportador tenga el cuidado debido con respecto a este tipo de mercadería. Esta carga debe estar bien señalada, con los símbolos y signos conocidos mundialmente.

Dicho artículo menciona:

“Las mercaderías de naturaleza inflamable, explosiva o peligrosa, cuyo embarque no habrían permitido el transportador, el capitán o el agente del transportador en conocimiento de su naturaleza o su carácter, podrán en cualquier momento antes de su descarga ser desembarcadas en cualquier lugar o destruidas o hechas inofensivas por el transportador sin indemnización, y el cargador de estas mercaderías será responsable de todo daño y gastos que provengan o resulten directa o indirectamente de su embarque”

Lo cual es perfectamente razonable, pensando que ese tipo de carga podría generar grandes tipos de problemas para la tripulación y la embarcación en sí.

10 GONZÁLEZ LEBRERO (Rodolfo), Op.cit. p. 222.

Por su parte la Haya Visby, indica en su artículo dos, inciso h lo siguiente:

“Ni el transportador ni el buque serán responsables en ningún caso o pérdida o daño causado a las mercaderías, o que les conciernan, si en el conocimiento el cargador ha hecho conscientemente una falsa declaración sobre su naturaleza o valor”.

Este artículo trata precisamente sobre el actuar doloso del cargador, donde éste intencionalmente emite una falsa declaración sobre la naturaleza de la mercancía. Cabe aquí entonces el concepto de dolo omisivo o reticencia.

Establece el Dr. Víctor Pérez sobre la reticencia que ésta ocurre cuando concurren factores que una de las partes conocía y la otra no, era deber de la primera comunicarlo a la otra, so pena de dolo omisivo negocial, llamado también dolo negativo, consistente en callar intencionalmente circunstancias esenciales, en un silencio desleal hacia el otro contratante. Se trata, pues, de determinar la influencia del silencio sobre la determinación de la otra parte a negociar¹¹.

Este incumplimiento de informar a la otra parte va en contra del principio de la buena fe. Nuestra jurisprudencia ha aclarado que para determinar el abuso y la ausencia de buena fe, “se deben tomar en cuenta todos los factores” o las “exigencias reales que las circunstancias del caso pueden manifestar”.

Establece nuestra jurisprudencia al respecto, *“Cuando el contrato supone una recíproca confianza entre las partes, la obligación*

*de informar con exactitud se convierte en obligación jurídica y la reticencia, es causa de nulidad del contrato”*¹²

Ahora bien, con respecto al computo de la prescripción en el tema de la reticencia, establece nuestro Código Civil en su artículo 841 del Código Civil, que la prescripción será de cuatro años, el problema es que establece que los cuatro años se contarán a partir de que se dé el hecho, cosa que resulta absurda pues puede ser que la persona víctima de la reticencia no se de cuenta de la misma inmediatamente, sino tiempo después, incluso hasta después de haber pasado estos cuatro años que establece el artículo, siendo lo más prudente y coherente que se interprete que esos cuatro años correrán a partir del momento en que la víctima se entere del engaño.

Resulta obvio, pues que en estos casos el transportador no tenga responsabilidad alguna sobre la pérdida de dichas mercancías que inclusive pueden llegar a significar un grave peligro para la aventura marítima.

Con respecto al tema de la prescripción, establece el Convenio de Bruselas en su artículo 3 inciso sexto que el derecho a solicitar indemnización en cuanto a la responsabilidad del transportador prescribirá en un año. Nada menciona en cuanto a la responsabilidad del cargador.

Ahora bien, con respecto a las Reglas de Hamburgo, el tema de la responsabilidad del cargador sí se encuentra más desarrollada que en las anteriores dos convenciones.

11 PÉREZ VARGAS (Víctor), La Prescripción de la Acción de Reticencia, o dolo omisivo, como vicio del consentimiento contractual, Antología de Derecho Privado.

12 SALA DE CASACION, N. 103 de 10 y 30 hs de 3 de diciembre de 1956, semestre II, Tomo II, p. 1988, citado por ibídem.

Ejemplo de esto es que Hamburgo en su artículo primero sí da una definición de lo que es cargador. Al respecto establece: “Por cargador se entiende toda persona que por sí o por medio de otra que actúe en su nombre o por su cuenta ha celebrado un contrato de transporte marítimo de mercancías con un porteador, o toda persona que por sí o por medio de otra actúe en su nombre o por su cuenta entrega efectivamente las mercancías al porteador en relación con el contrato de transporte marítimo”.

La parte tercera de dichas reglas, la cual esta compuesta por dos artículos, refieren exclusivamente a la responsabilidad del cargador.

Tales artículos indican:

Artículo 12. Norma general

El cargador no será responsable de la pérdida sufrida por el porteador o por el porteador efectivo, ni del daño sufrido por el buque, a no ser que tal pérdida o daño hayan sido causados por culpa o negligencia del cargador, sus empleados o agentes. Los empleados o agentes del cargador tampoco serán responsables de tal pérdida o daño, a no ser que hayan sido causados por culpa o negligencia de su parte.

Este artículo es muy parecido al artículo cuarto inciso tres del Convenio de Bruselas, donde vuelve a mencionar el concepto de culpa o negligencia del cargador, extendiendo tal responsabilidad a los empleados o agentes del cargador.

Por su parte, el artículo 13 establece:

Artículo 13. Normas especiales relativas a las mercancías peligrosas

1. El cargador señalará de manera adecuada las mercancías peligrosas como tales mediante marcas o etiquetas.
2. El cargador, cuando ponga mercancías peligrosas en poder del porteador o de un porteador efectivo, según el caso, le informará del carácter peligroso de aquéllas y, a ser necesario, de las precauciones que deban adoptarse si el cargador no lo hace y el porteador o el porteador efectivo no tienen conocimiento del carácter peligroso de las mercancías por otro conducto:
 - a) El cargador será responsable respecto del porteador y de todo porteador efectivo de los perjuicios resultantes del embarque de tales mercancías; y
 - b) Las mercancías podrán en cualquier momento ser descargadas, destruidas o transformadas en inofensivas, según requieran las circunstancias, sin que haya lugar a indemnización.
3. Las disposiciones del párrafo 2 de este Reglas de Hamburgo. Artículo no podrán ser invocadas por una persona que durante el transporte se haya hecho cargo de las mercancías a sabiendas de su carácter peligroso.
4. En los casos en que las disposiciones del apartado b) del párrafo 2 de este Reglas de Hamburgo. Artículo no se apliquen o no puedan ser invocadas, las mercancías peligrosas, si llegan a constituir un peligro real para la vida humana o los bienes, podrán ser descargadas, destruidas o transformadas en inofensivas, según requieran las circunstancias, sin que haya lugar a indemnización, salvo cuando exista

la obligación de contribuir a la avería gruesa o cuando el porteador sea responsable de conformidad con lo dispuesto en el Reglas de Hamburgo. Artículo 5.

Vuelve a mencionar estas Reglas la responsabilidad que tiene el cargador en cuanto a la no declaración y debido señalamiento o marca de las mercancías peligrosas. Tiene, pues, el deber el cargador de señalar adecuadamente las mercancías peligrosas.

Ahora bien, con respecto a la prescripción de las reclamaciones o acciones, establece el artículo 19 inciso 7 que si el porteador o el porteador efectivo no dan por escrito al cargador aviso de pérdida o daño especificando la naturaleza general de la pérdida o el daño, dentro de un plazo de noventa días consecutivos contados desde la fecha en que se produjo tal pérdida o daño o desde la fecha de entrega de las mercancías de conformidad con el párrafo dos del artículo cuatro de las Reglas de Hamburgo, si esta fecha es posterior se presumirá, salvo prueba en contrario, que el porteador o el porteador efectivo no ha sufrido pérdida o daño causados por culpa o negligencia del cargador, sus empleados o agentes.

Además establece el artículo 20 inciso primero que toda acción relativa al transporte de mercancías en virtud del presente Convenio prescribirá si no se ha incoado un procedimiento judicial o arbitral dentro de un plazo de dos años.

Si bien es cierto las responsabilidades del cargador señaladas en estas tres convenciones no son tan amplias como las responsabilidades del transportador, no desmerecen por eso importancia, sobre todo el hecho de la carga peligrosa, que como mencione líneas arriba, puede, no sólo poner en peligro la propia carga

del cargador, sino también las otras mercancías que vayan en el buque y en sí toda la aventura marítima, poniendo en peligro inclusive hasta la vida de los tripulantes del buque.

Con respecto a Costa Rica, ninguna de estas convenciones ha sido debidamente ratificada por nuestro país, sumado esto al problema de que el Código de Comercio de 1853, el cual esta vigente en materia marítima, es realmente omiso en cuanto a una regulación adecuada de la responsabilidad de los sujetos intervinientes en los diferentes contratos de Derecho Marítimo, existiendo entonces grandes lagunas con respecto a este tema de gran trascendencia.

Sección Segunda: El Contrato de Fletamento

A- DEFINICIÓN:

Por este contrato se pone un buque a disposición de un fletador, por un tiempo, o por viajes, según las condiciones de una póliza.

Establece el artículo 677 del Código de Comercio de 1853 que en todo contrato de fletamento se hará expresa mención de lo siguiente: a) clase, nombre y porte del buque; b) Su pabellón y puerto de su matrícula; c) El nombre, apellido y domicilio del capitán; d) El nombre, apellido y domicilio del naviero, si éste fuere quien contratare el fletamento; e) El nombre, apellido y domicilio del fletador, y obrando éste por comisión, el de la persona de cuya cuenta hace el contrato; f) El puerto de carga y el de descarga; g) La cabida, número de toneladas o cantidad de peso o medida que se obliguen respectivamente a cargar y recibir; h) El flete que se haya de pagar; i) El tanto que se haya de dar al capitán por capa; j) Los

días convenidos para la carga y la descarga;
k) Las estadías y sobreestadías que pasados aquéllos habrán de contarse y lo que se haya de pagar por cada una de ellas. Y por supuesto, todo lo que las partes por mutuo acuerdo le introduzcan.

Se define diversamente según el tipo:

**Fletamento a casco desnudo
(Bareboat charter):**

Más bien arrendamiento. Es similar al fletamento por tiempo, pero la plena responsabilidad de la operación se transfiere del propietario al fletador.

Fletamento parcial:

Se limita a una sola parte de la capacidad útil de la embarcación (por ejemplo, una bodega del buque).

- Código de Comercio 1853: 677: flete por la cavidad; V. también 692, 693 y 697.

Fletamento por tiempo: (Time Charter):

En el fletamento por tiempo el dueño del buque es responsable de la operación de este. El buque debe tener la navegabilidad del caso y estar totalmente equipado a la orden del fletador.

Se ha definido como “la cesión del buque por un período determinado de tiempo que hace el propietario, mediante un precio, para su

explotación comercial por el fletador, poniéndolo a su disposición equipado y tripulado”.

Fletamento por viaje

El fletamento por viaje es el más usado; es un contrato que cubre, normalmente, el movimiento de una carga de un lugar determinado a otro, a un determinado precio por tonelada, para uno o más viajes o para viaje redondo, o sea de ida y vuelta.

El fletamento por viaje se contrata unas veces para un puerto de destino, otras para “destino alternativo”, reservándose el derecho a indicar en ruta el puerto o puertos donde a de terminar el viaje el buque; también se usa la fórmula “a tal o tales puertos para recibir órdenes”.¹³

Fletamento total

Se refiere a toda la capacidad útil del buque puesta a disposición del fletador.

Si el fletamento es por entero no es lícito al fletante recibir efectos de otros cargadores.¹⁴

B- CONSENTIMIENTO:

Es un contrato consensual.

“Aunque el contrato debe constar por escrito en un documento denominado póliza de fletamento, su perfección no la determina este documento, sino el consentimiento de las partes sobre las condiciones del contrato, declarando expresamente su voluntad de estipularlo¹⁵.” Es consensual, (no real...)

13 FARINA, Francisco, Derecho Comercial Marítimo, T. II, Bosch, Barcelona, 1955, p 11, cit. p. OSTOJA p. 93, citado por PÉREZ VARGAS (Víctor), Vocabulario de Derecho Marítimo.

14 Ibidem.

15 FARINA, Francisco, Derecho Comercial Marítimo, T. II, Bosch, Barcelona, 1955, p 11, cit. p. OSTOJA p. 93, citado por PÉREZ VARGAS (Víctor), Vocabulario de Derecho Marítimo.

C- ELEMENTOS DEL CONTRATO

Elementos personales.

- Fletante: Es la persona que asume la obligación de realizar el transporte, sea con un buque determinado (fletamento típico), sea con el buque que tenga por conveniente (transporte)¹⁶.
- Fletador: Fletador es la persona que contrata con el naviero (fletante) la utilización del buque para el transporte¹⁷.

Obligaciones del fletante:

- Antes de emprender el viaje, el fletante debe poner el buque a disposición del fletador cuando el contrato designa un buque determinado, o sea no puede sustituir el buque designado. El buque, por supuesto debe estar en disposiciones e navegar.
- Respetar la ruta designada en el contrato.
- Entregar las mercancías al final del viaje.

Obligaciones del fletador:

- Poner a disposición, a tiempo, del naviero las mercancías que han de ser embarcadas.
Al respecto establece el artículo 685 del Código de Comercio de 1853:
"Artículo 685.- Demora en la carga o descarga; dilación en poner la carga al costado; no recepción de la carga. Pasado el plazo para la carga o la descarga, y no habiendo cláusula expresa que fije

la indemnización de la demora, tendrá derecho el capitán a exigir las estadías y sobreestadías que hayan transcurrido sin cargar ni descargar; y cumplido que sea el término de las sobreestadías, si la dilación estuviere en no ponerle la carga al costado, podrá rescindir el fletamento, exigiendo la mitad del flete pactado; y si consistiese en no recibirle la carga, acudirá al tribunal de comercio de la plaza, y en el caso de no haberlo, al Juez ordinario para que providencie el depósito".

- Pagar el flete.

D- ELEMENTOS REALES:

- Buque: Como se estableció anteriormente el buque es el medio de transporte sobre agua en el que se da ejecución al contrato de transporte, lo mismo que al fletamento. Un buen estado de navegabilidad del buque es un supuesto para la ejecución del contrato.
- Carga o mercancía que se transporta. Son las cosas que son objeto del transporte a cambio de un flete.

E. FORMA DE CONTRATO DE FLETAMENTO

Póliza de fletamento

(Charter Party) Orígenes: Charta Partita (latín), Charte Partie (Francés): carta partida; el documento se partía en dos.

Documento donde consta un contrato de fletamento; se realiza frecuentemente en documentos impresos con cláusulas

¹⁶ GARRIGUES (Joaquín), Op.cit. p. 661.

¹⁷ Ibidem.

particulares: «Para los fletamentos normales por viaje rigen... determinadas póliza tipo, que establecen las condiciones... Se fijan en ellas -porejemplo-las cláusulas generales referentes al embarque, los gastos de embarque (que suelen ser a cargo del armador), los días de plancha y el turno conforme a los usos del puerto estipulándose además las demoras (sobrestadías), el «despatch money» o premio a la velocidad de las operaciones de cargas y descarga, el pago del flete, con el anticipo del tercio al embarque y los dos tercios a la entrega, etcétera. Estas estipulaciones de las pólizas-tipo son conocidas por los cargadores por sus denominaciones particulares y por esto con la referencia o mención del título de cada póliza sin necesidad de más trámites, se entienden aceptadas las condiciones del contrato. Estas pólizas-tipo varían según la clase de tráfico comercial.

Prueba el contrato:

Aunque la póliza es el documento fehaciente respecto a las estipulaciones convenidas, la prueba del contrato y de sus condiciones puede articularse también mediante los medios de prueba admitidos en Derecho con carácter general para las obligaciones y contratos.»¹⁸ La póliza contiene las condiciones contractuales, mientras que el conocimiento tiene otra función que viene a ser una especie de complemento de la póliza.

Requisitos de la póliza de fletamento:

- Relativos a los elementos personales: La designación del nombre, apellidos y domicilio del fletante y fletador¹⁹.
- Relativos a los elementos reales: La identificación del buque mediante su clase, nombre, porte, pabellón y puerto de matrícula. La cláusula relativa al flete es de gran importancia, pues mediante ella sabremos qué clase de fletamento será el pactado: sí por viaje, o por meses, sí total o de parte del buque, o sí se trata del transporte de una cierta cantidad de mercaderías determinadas por su peso o su medida, etc²⁰.
- Relativos a la ejecución del contrato. La designación del puerto de carga y de descarga: Cuando no se designe el primero se entenderá que es el mismo en que el contrato se celebre. En cuanto al puerto de descarga, es frecuente indicarlo también por radio, carta o telegrama durante el viaje y dentro de cierto plazo. También se suelen indicar los días convenidos para la carga y descarga, así como las estadías y sobre estadías y lo que por cada una de ellas se hubiere de pagar²¹.

Por estadía se entiende el plazo contractualmente concedido para realizar las

18 FARINA, Francisco, Derecho Comercial Marítimo, T. II, Bosch, Barcelona, 1955, p 11, cit. p. OSTOJA p. 95, citado por PÉREZ VARGAS (Víctor), Vocabulario de Derecho Marítimo.

19 GARRIGUES (Joaquín), Op.cit. p. 666.

20 Ibidem.

21 GARRIGUES (Joaquín), Op.cit. p. 669

operaciones de carga o descarga. Por sobreestadía se entiende el período de tiempo comprendido entre la terminación de la estadía y el momento de terminarse efectivamente la carga o descarga.

Con respecto a la póliza de fletamento el artículo 678 del Código de Comercio de 1853 establece lo siguiente:

“Para que los contratos de fletamento sean obligatorios en juicio, han de estar redactados por escrito en una póliza de fletamento, de que cada una de las partes contratantes debe recoger un ejemplar firmado por todas ellas”.

Conocimiento de embarque:

En el fletamento:

Documento en el que el capitán reconoce (de aquí el nombre de conocimiento) haber recibido a bordo determinadas cosas para su transporte, las cuales una vez terminado éste, promete entregar al legítimo tenedor del título²².

Documento cuya función es constituir recibo de las mercaderías y, a falta de póliza, probar el fletamento mismo, cuando el conocimiento se emite dentro de un contrato de este tipo; es al mismo tiempo título representativo de las mercaderías.

Este documento, al igual que la póliza, y a falta de esta, configura un contrato de adhesión. Normalmente el cargador acepta las condiciones preestablecidas en las fórmulas impresas.

F- RESPONSABILIDAD DEL FLETADOR

Con respecto a la responsabilidad del fletador, aquí es aplicable lo visto en el contrato de transporte de carga general, en cuanto a la responsabilidad del cargador en el Convenio de Bruselas, ya que este convenio es aplicable al contrato de Fletamento. Para no ser repetitiva, remito al lector a dicha sección.

Sección Tercera: El Contrato de Transporte Marítimo en Contenedores

A- DEFINICIÓN

Contrato o acuerdo en virtud del cual una persona se compromete a trasladar de un lugar a otro por vía marítima, debidamente unificadas en un contenedor, un conjunto de mercancías que le ha entregado otra persona²³.

B- PARTES

1- El Porteador o Transportista:

Es la persona física o jurídica que se compromete a la realización del transporte de las mercancías por la vía marítima²⁴.

Obligaciones

- Proporcionar el contenedor: A menos que el cargador vaya a utilizar sus propios contenedores, el naviero está en la obligación de proporcionar el

²² Ibidem.

²³ SÁNCHEZ MORA (Randall), El Contrato de Transporte Marítimo en Contenedores, Tesis de grado para optar al Título de Licenciado en Derecho, Universidad de Costa Rica, Facultad de Derecho, 1987, p. 99.

²⁴ Ibidem.

mismo. Deberá reunir las características específicas para el tipo en especial de mercadería a transportar.

- Cargar el contenedor: En aquellos casos en que la carga del contenedor es menos que carga completa (LTL: less than trailer load), normalmente el naviero es quien se encarga de realizar la carga del contenedor. En este caso el naviero será responsable por la forma en que se carga el mismo, y en cierta manera por el contenido del mismo, en la medida en que tenga directo conocimiento del contenido de los bulos o mercancías que se carguen²⁵.
- Recibir el contenedor y pagar el marchamo: Una vez cargado el contenedor, el naviero debe recibirlo y proporcionar el respectivo marchamo que cierra el contenedor, el cual es colocado por el cargador.
- Cargar el contenedor a bordo del buque: Una vez llegado el contenedor al puerto, este debe ser cargado en el buque. Tal operación se realiza a través de compañías estibadoras generalmente.
- Realizar el transporte: Transportar el contenedor desde el punto de partida hasta el punto de llegada.
- Descargar el contenedor.
- Transportar el contenedor al punto de entrega y entregar la mercadería: Esto sucede cuando el punto de entrega se encuentra tierra adentro. Si no fuera así el contenedor se entrega en el puerto.

2- Cargador

Es la persona que entrega carga a un transportador para su transporte y se obliga al pago de un flete.

Obligaciones:

- Cargar el contenedor: Normalmente, el cargador es quien debe cargar las mercancías dentro del contenedor. El cargador será responsable por aquellos daños que ocurran a las mercancías, e inclusive al contenedor mismo, provenientes de la forma en que se han cargado las mercancías. Por tal razón generalmente las compañías navieras proporcionan a los cargadores folletos instructivos en los cuales se explican las formas más seguras y eficaces de realizar la carga²⁶.
- Garantizar al naviero lo manifestado como cargado en el contenedor: O sea debe garantizarle que lo manifestado es lo efectivamente cargado.
- Notificarle al naviero las mercancías peligrosas que se carguen y marcarlas: Debe también marcar las respectivas mercaderías peligrosas, con sus leyendas y símbolos.
- Pagar el flete: Se pagará en la forma y condiciones en que se haya contratado. Esta obligación puede ser por cuenta del destinatario. De conformidad con los Incoterms la obligación de pagar el flete marítimo puede estar a cargo del vendedor o del comprador.

²⁵ SÁNCHEZ MORA (Randall), Op.cit. p.154

²⁶ Ibidem.

3- Consignatario

Es la persona a la cual van dirigidas las mercancías.

C- CONTRATO CONSENSUAL

Priva el acuerdo entre partes contratantes.

D- OBJETO

Transporte de una caja, flete, mercancía, cajón.

Mercancía ilícita y peligrosa

Cuando la mercancía peligrosa es permitida por el naviero, la aclaración de su contenido es de gran importancia; su texto indica las condiciones de la mercancía (embalaje y etiquetado reglamentario y descripciones exacta); se le anexan certificados de transportabilidad, de resistencia, etcétera. (Recientemente en las Naciones Unidas se publicó "Transporte de Mercancías Peligrosas").

Código de Comercio 1853: 703: el caso de las mercancías ilícitas aceptadas a sabiendas, el fletante es responsable; y si sufre daño no tiene derecho a indemnización.

R. de La Haya (1924): en el caso de las mercancías peligrosas: 4-6 destrucción, casos (consentida y no consentida)

Contenedores

El contenedor (o "container") es la forma más perfeccionada de "carga unitarizada".

El contenedor (o "container") es un elemento de transporte, que puede ser transbordado de un medio a otro; hay variedad de tipos. En la ONU en 1980 se elaboró el Convenio Sobre Transporte Multimodal de Mercancías²⁷.

Es, normalmente, una caja con piso de madera y armazón metálica que permiten cargas de unas 25 000 libras.

Tipos de Contenedores o "Containers":

Ro Ro; roll on roll of:

Este tipo de unitarización requiere buques con rampas que permitan a los vehículos entrar y salir.

Su inconveniente es la cantidad de espacio que se pierde entre las ruedas y la imposibilidad de colocar unos sobre otros.

Lo Lo; lift on lift of:

En este tipo de unitarización se emplea una caja contenedora definida por la International Standard Organization así: "de configuración rectangular, contra las inclemencias del tiempo, para estibar y transportar un número de unidades, paquetes o mercaderías a granel, que proteja su contenido de pérdida o daño, que puede utilizarse separadamente por los diferentes sistemas de transporte, pero manipulado como una unidad de carga y transportado, sin que sea manipulado nuevamente su contenido."

²⁷ Documento TD/MT/CONF/16, de 10 de Junio de 1980. Adoptado por la Conferencia de las Naciones Unidas para la elaboración de un Convenio sobre el Transporte de Carga Internacional el 24 de Junio de 1980.

E- FORMA

Conocimiento de embarque

Es el documento del contrato de transporte marítimo.

“El conocimiento de embarque es una creación de la costumbre mercantil, una típica institución de comercio internacional. Entró en vigencia en el siglo XVI. Un libro de derecho mercantil publicado en unos 1686 manifestaba que “conocimientos de embarque eran comúnmente tenidos en imprenta en todos los lugares y en varias lenguas.” El carácter del conocimiento de embarque como título de crédito fue reconocido por primera vez por las cortes inglesas en 1794 en el caso *Lickbarrow vs. Mason*²⁸”

El conocimiento de embarque normalmente indica: descripción del artículo, cantidad, nombre del embarcador, puerto de embarque, puerto de descarga, consignatario, nombre del buque y fecha.

Responsabilidad del Cargador

Responsabilidad por el contenido del contenedor

Al respecto establece el artículo 17 de las Reglas de Hamburgo: “El cargador garantiza al porteador la exactitud de los datos relativos a la naturaleza general de las mercancías, sus marcas, número, peso y cantidad que haya proporcionado para su inclusión en el conocimiento de embarque. El cargador indemnizará al porteador de los perjuicios resultantes de la inexactitud de esos datos.

El cargador seguirá siendo responsable aun cuando haya transferido el conocimiento de embarque. El derecho del porteador a tal indemnización no limitará en modo alguno su responsabilidad en virtud del contrato de transporte marítimo respecto de cualquier persona distinta del cargador”.

Aquí entraría pues la responsabilidad del cargador en cuanto a la declaración de la mercadería peligrosa, debe entonces marcarlas y etiquetarlas adecuadamente, sino correría con la responsabilidad.

Recordemos lo dicho por el artículo cuarto, inciso sexto del Convenio de Bruselas, que al respecto establece:

“Las mercaderías de naturaleza inflamable, explosiva o peligrosa, cuyo embarque no habrían permitido el transportador, el capitán o el agente del transportador en conocimiento de su naturaleza o su carácter, podrán en cualquier momento antes de su descarga ser desembarcadas en cualquier lugar o destruidas o hechas inofensivas por el transportador sin indemnización, y el cargador de estas mercaderías será responsable de todo daño y gastos que provengan o resulten directa o indirectamente de su embarque”.

Aquí sería también aplicable por supuesto el artículo 13 de las Reglas de Hamburgo, que se refiere a las mercaderías peligrosas, que se había mencionado en el aparte de la responsabilidad de los cargadores en el contrato de Transporte de Carga General.

En general, es importante establecer que el cargador será responsable respecto al porteador

28 MALINEX, *Lex Mercatoria en The Export Trade, the Law and Practice of International Trade*, Stevens and sons, London, 1969, p 291, cit. p. OSTOJA, p. 138

de todos los perjuicios ocasionados a éste por el transporte de las mercaderías peligrosas.

Es importante también indicar aquí que el cargador, según lo visto líneas arriba es el encargado, generalmente, de cargar el contenedor, correspondiéndole a él la responsabilidad en cuanto a la estiba de la carga. Aun así, el transportador no se le exime de responsabilidad del todo, pues éste siempre guarda el deber general de cuidado y vigilancia que se debe tener en todo contrato²⁹.

Responsabilidad por daños al Naviero

El artículo 12 de las Reglas de Hamburgo establecen en el artículo 12 que el cargador no será responsable de la pérdida sufrida por el porteador o por el porteador efectivo, ni el daño sufrido por el buque, a no ser que hayan sido causados por culpa o negligencia de él, sus empleados o agentes. Pero los empleados o agentes del cargador tampoco serán responsables de tal pérdida o daño, a no ser que hayan sido causados por culpa o negligencia de su parte.

En principio en este tipo de contratos el cargador es responsable de la estiba de sus mercaderías.

Sección cuarta: Contrato de Transporte Aéreo Internacional de Mercaderías

I- Definición

Acuerdo mediante el cual un porteador se compromete, contra el pago de un precio, a transportar, de un Estado a otro (o de un lugar a otro, pero haciendo escala en otro Estado), por vía aérea, las mercancías remitidas por un cargador y a entregarlas, en el lugar de destino, a un consignatario.

II- Partes Intervinientes en el Contrato de Transporte Aéreo.

Antes de entrar en materia, y con el fin de entender mejor el régimen de responsabilidad, es necesario primero delimitar quienes son los sujetos intervinientes en este tipo de contrato.

Porteador: El Porteador es toda persona física o jurídica que por sí o por medio de otra que actúe en su nombre, celebre un contrato de transporte aéreo con un cargador. El porteador necesita contar con permisos especiales, que en Costa Rica consisten en un “Certificado Operativo”, o “Certificado de Operador Aéreo”, que otorga la Dirección Nacional de Aviación Civil, y que debe ser aprobado por el Poder Ejecutivo cuando se trate de servicios internacionales. También se le denomina transportador o transportista³⁰.

²⁹ Ver al respecto, voto número 653-F-99 de la Sala Primera de Justicia, Cooperativa Matadero Nacional de Montecillos R.L., contra Seaboard Marine Ltda.

³⁰ PÉREZ UMAÑA (Daniel), El Valor Jurídico de las Indicaciones en el Embalaje en el Transporte Aéreo Internacional de Mercancías, Tesis de Grado para optar por el Título de Licenciado en Derecho, Universidad de Costa Rica, Facultad de Derecho, 2004, p. 74.

Cargador: Toda persona física o jurídica que por sí o por medio de otra que actúe en su nombre o por su cuenta, celebre un contrato de transporte de mercancías con un porteador. También se le llama expedidor, remitente, consignante.

Consignatario: La persona física o jurídica que de acuerdo a lo pactado en el contrato (o las indicaciones posteriores del cargador), está autorizado para recibir las mercancías en el lugar de destino. Esta persona puede coincidir con el cargador o ser un tercero interesado y es en definitiva, el acreedor de las obligaciones del transportista en la fase final de la ejecución del contrato. Aun así, no es considerado por la doctrina como parte del contrato de Transporte Aéreo.

III- Objeto

- La aeronave
- La mercancía y el equipaje.

El equipaje son las cosas personales del pasajero que se pueden llevar en el vuelo. Las mercancías y equipajes deben ser distinguidos, especialmente porque el trato económico y las tarifas aplicables son distintas y porque son diferentes las presunciones y los límites de responsabilidad entre unos y otros.

IV- Tipos de indicaciones en el Embalaje

Antes de entrar de lleno en el tema de la responsabilidad del cargador, es importante

establecer los tipos de embalaje existentes pues allí radica gran parte de la responsabilidad del cargador.

Establece el Licenciada Daniel Pérez Umaña en su tesis de grado, que el marcado o etiquetado de los embalajes para el transporte debe ser:

- **Legible:** O sea que se pueda leer y entender.
- **Duradero:** Que la legibilidad mencionada dure todo el proceso del transporte.
- **Visible:** Que sea perceptible por medio de la vista. Evidente.
- **Comunicativo:** Que se comuniquen a los demás, o sea que las demás personas entiendan el significado del marcado o etiquetado. Preferiblemente entonces, se utilicen marcas conocidas mundialmente.

Ahora bien, en términos generales, es posible identificar cuatro tipos diversos de indicaciones en los embalajes de transporte, a saber:

- **Las marcas de expedición:** Hacen referencia a todos los datos necesarios para la entrega del embalaje a su destinatario. No obstante, este formato no es el utilizado en el transporte aéreo, pues en éste, según los lineamientos de la IATA³¹, las marcas de expedición y las de información suelen reemplazarse o complementarse con una etiqueta de identificación de la carga, que se adjunta a cada bulto³².

³¹ Internacional Air Transport Association.

³² PÉREZ UMAÑA (Daniel), Op.cit, p. 156.

- **Las marcas de información:** Incluyen diversos datos adicionales que pueden ser útiles tanto para el consignatario como para los trabajadores que intervienen en el proceso de transporte. Este tipo de marcas tampoco son comunes en el transporte aéreo por las razones que se indicaron anteriormente³³.
- **Marcas de precaución:** Se colocan con el fin de prevenir al transportista y a sus empleados de determinadas características de la carga contenida dentro del embalaje. Este tipo de marca sí es utilizada dentro del transporte aéreo, en donde es posible identificar dos categorías:
 - Las marcas o etiquetas para envíos especiales, por ejemplo mercancías perecederas.
 - Las marcas o etiquetas para mercancías peligrosas.
- **Las marcas de manipulación:** las cuales son instrumentos gráficos sobre la manera de manipular las cargas que requieran de un manejo especial para que no sufran ningún daño durante el transporte. Estas marcas consisten en los símbolos gráficos reconocidos a escala mundial mediante la norma ISO 780:1999³⁴, la cual contiene disposiciones aplicables a todas las diversas modalidades de transporte.

Sí bien es cierto las anteriores marcas son las generales para todo tipo de transporte, en el transporte aéreo se presentan ciertas particularidades. En este tipo de transporte se suele utilizar una "Etiqueta de Identificación de la Carga", como se indicó líneas arriba,

cuyo formato se encuentra normalizado por la Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA), y que obligatoriamente debe contener la siguiente información:

- Nombre de la compañía aérea
- Número de la carta de porte aéreo
- Destino (con el código de IATA del aeropuerto)
- El número total de unidades en el envío y el número concreto del embalaje que está siendo marcado.

Es importante resaltar qué de las indicaciones anteriormente mencionadas se pueden extraer importantes obligaciones que tendría el expedidor, como consecuencia de lo expuesto líneas arriba.

Por ejemplo el expedidor tiene la obligación de marcar de manera apropiada y de forma completa y veraz la mercancía. También debe dar una información completa y veraz al transportista para que este pueda evaluar si la carga se encuentra marcada de forma adecuada y por último debe cumplir con las rectificaciones que éste le sugiera de manera fundamentada, y pagar, de ser necesario y procedente, un costo adicional por los cuidados extraordinarios que deban tenerse³⁵.

V - Las indicaciones para Mercancías Peligrosas

Por ser de extrema importancia, desarrollaré aún más el tema de las mercancías peligrosas y su respectivo embalaje.

³³ Ibidem.

³⁴ Ibidem.

³⁵ PÉREZ UMAÑA (Daniel), Op.cit, p. 196.

Establece el licenciado Pérez Umaña, es su tesis de grado que las mercancías peligrosas son artículos o sustancias que, por sus características intrínsecas, son capaces de producir daños a diversos intereses jurídicamente relevantes³⁶.

Es por esta razón que se ha creado toda una regulación internacional que limita (según su nivel de riesgo) la posibilidad de transportar por vía aérea dicha clase de mercancías, de la siguiente forma:

- Prohibiendo su transporte: Algunas mercancías son demasiado peligrosas, y por ello se prohíbe del todo su transporte por vía aérea.
- Limitando su transporte a aviones cargueros y al cumplimiento de una serie de requerimientos especiales de seguridad, por ejemplo, tipos especiales de embalaje.
- Aceptando que puedan ser transportadas en aviones mixtos (carga/pasajeros) respetando, naturalmente, diversos requerimientos especiales de seguridad.

La determinación de cuáles mercancías son peligrosas se hace siguiendo los criterios de las nueve Clases de Riesgo de las Naciones Unidas y sus correspondientes subdivisiones en divisiones de riesgo.

Las marcas o etiquetas deben cumplir con los colores indicados, tener unas dimensiones mínimas de 100 x100 mm y deben ser colocadas junto a la dirección del expedidor

o del destinatario en cada paquete que contenga mercancías peligrosas. El expedidor está obligado a incluir la marca o etiqueta que indica cuál es la parte superior del bulto y tiene la obligación de llenar una declaración formal de mercancías peligrosas. Se debe indicar que excepto en el caso de las etiquetas correspondientes a materiales radioactivos, el texto que indica la naturaleza del riesgo en la etiqueta es facultativo³⁷.

El cargador también podría incurrir en otro tipo de responsabilidades, pero desde el punto de vista extracontractual, por ejemplo cuando le cause daños a otros cargadores del mismo transportista por inadecuado etiquetaje de la carga, o también los daños causados a otros terceros no vinculados contractualmente con el transportista.

VI- La responsabilidad del Cargador por Indicaciones Insuficientes o Equívocas en el Embalaje

Daños causados al transportista por información insuficiente, equivocada o falsa acerca de la naturaleza, las características o los requerimientos de manipulación de la carga.

El cargador tiene la obligación de suministrar al transportista la información adecuada para que éste pueda cumplir apropiadamente y sin inconvenientes sus obligaciones contractuales.

Es por ello que al incumplir el cargador dicha obligación, éste deberá responder por todos los daños que haya causado al transportista con su conducta³⁸.

³⁶ Ibidem.

³⁷ PÉREZ UMAÑA (Daniel), Op.cit, p. 160.

³⁸ Ibidem.

Ahora bien, sí la información suministrada por el cargador es insuficiente o errónea, pero ésta fuere fácilmente subsanable por el transportista (deber genérico de cuidado) y este aun así no lo subsanare, abría entonces una culpa concurrente de ambos, atenuándose así la culpa del cargador.

Daños causados al transportista por causa de un etiquetaje inadecuado de la carga

Aquí el cargador tiene la obligación concreta de embalar adecuadamente la mercancía (debe demarcarla adecuadamente).

Ahora bien, sí bien es cierto el cargador es el obligado principal en este punto específico, el transportista también podría acarrear con algún tipo de culpa (atenuando entonces la del cargador) sí se demuestra por ejemplo, que no actuó con la diligencia normal para determinar la presencia de una insuficiencia o inexactitud en el embalaje, ya que ello deriva de su deber genérico de cuidado. Pero sí la insuficiencia o inexactitud de dichas indicaciones son insubsanables por el transportista, él no incurriría en culpa alguna, debiendo entonces el cargador responder por todos los daños causados

Daños causados al transportista por manipulación indebida de una carga adecuadamente etiquetada.

No hay responsabilidad del cargador en aquellos casos en los cuales la información indicada en las etiquetas se encontrara contenida también en los documentos de transporte³⁹.

Esto es así pues el cargador habría cumplido cabalmente con sus deberes de información y consecuentemente, los daños causados al transportista por la indebida manipulación de las mercancías serían atribuibles solamente a la conducta del transportista mismo.

Qué ocurre cuando, por culpa concurrente, se han ocasionado daños recíprocos?

La doctrina y la legislación no se han referido en lo absoluto a este tema. Sin embargo, establece el Licenciado Daniel Pérez Umaña, que con base a un criterio de equidad, pareciera que dicho caso debería ser resultado recurriendo al principio general imperante en materia de concurrencia de culpas, donde cada uno responde dentro de los límites de las consecuencias que pueden ser imputadas a su propia conducta antijurídica⁴⁰.

Habría entonces que determinar de acuerdo a cada caso concreto, cual fue la participación de cada una de las partes en el hecho culposo y sus consecuentes daños, para así determinar el monto de reparación.

CONCLUSIÓN

Después de haber concluido la presente investigación, se ha tenido una visión más amplia, no sólo de las responsabilidades del cargador en los diferentes tipos de contratos analizados, sino también los diferentes tipos de contratos en sí, sus conceptos, características, sujetos, etc.

Como expuse en la introducción, es muy poco lo que se puede encontrar en doctrina, a nivel

39 PÉREZ UMAÑA (Daniel), Op.cit, p. 240

40 PÉREZ UMAÑA (Daniel), Op.cit, p. 240.

jurisprudencial, legislación e inclusive los diferentes convenios que rigen la materia, sobre la responsabilidad del cargador, pues siempre se le da más énfasis a la responsabilidad del transportador, la cual por supuesto tiene una gran importancia, pero considero importante que sobre todo a nivel doctrinal, se le debería poner más atención a la responsabilidad del cargador, pues él también es parte importante del contrato de transporte marítimo, y es necesario su estudio y análisis.

Valga decir que sería bueno que a nivel nacional se le de más importancia al tema, pero no solo al tema de la responsabilidad del cargador, sino al tema global del transporte marítimo, ya que ha sido muy abandonado por

los legisladores de nuestro país y en general va de la mano con el desarrollo nacional, con el crecimiento de nuestro país, por que la exportación nos permite crecer.

Por medio de los diferentes tipos de contratos vistos aquí es que se exporta e importa en Costa Rica. Es un asunto de mucha actualidad, y de gran importancia, donde nuestro país no debería quedarse atrás, sobre todo con los tantos tratados internacionales que se han aprobado en Costa Rica en los últimos años. Sería absurdo hacerle frente a estos intercambios comerciales con el Código de Comercio de 1853. Es urgente una reforma inmediata.

BIBLIOGRAFÍA

LIBROS

BECERRA TORO, Teoría General de los Títulos Valores, citado por PÉREZ VARGAS (Víctor), Vocabulario de Derecho Marítimo.

BELTRAN MONTIEL (Luis), Curso de Derecho de la Navegación, Editorial Astrea de Alfredo y Ricardo Desalma, Buenos Aires, 1994, séptima edición.

FARINA, Francisco, Derecho Comercial Marítimo, T. II, Bosch, Barcelona, 1955, cit. p. OSTOJA, citado por PÉREZ VARGAS (Víctor), Vocabulario de Derecho Marítimo.

GARRIGUES (Joaquín), Curso de Derecho Mercantil, tomo II, sexta edición, Editorial Porrúa, 1984, México.

GONZÁLEZ LEBRERO (Rodolfo), Manual de Derecho de la Navegación, Ediciones Depalma, Buenos Aires, 1996, primera edición.

RIVAROLA, Mario, Tratado de Derecho Comercial Argentino, T. III, Compañía Argentina de Editores, Buenos Aires, 1939. OSTOJA, citado por PÉREZ VARGAS (Víctor), Vocabulario de Derecho Marítimo.

VALENTIN BUDIC, citado por PÉREZ VARGAS (Víctor), Vocabulario de Derecho Marítimo.

TESIS

PÉREZ UMAÑA (Daniel), El Valor Jurídico de las Indicaciones en el Embalaje en el Transporte Aéreo Internacional de Mercancías, Tesis de Grado para optar por el Título de Licenciado en Derecho, Universidad de Costa Rica, Facultad de Derecho, 2004.

SÁNCHEZ MORA (Randall), El Contrato de Transporte Marítimo en Contenedores, Tesis de grado para optar al Título de Licenciado en Derecho, Universidad de Costa Rica, Facultad de Derecho, 1987.

REVISTAS

RODRÍGUEZ SÁNCHEZ (Óscar), Revista del Registro Público de la Propiedad Mueble: El Registro de Buques.

ANTOLOGÍAS

Antología de Contratación Comercial

Antología de Derecho Privado

CÓDIGOS

Código de Comercio, Ley número 104 del 06 de junio de 1853.

CONVENCIONES

Convención Internacional para la Unificación de ciertas Reglas en Materia de Conocimiento de 1924.

Protocolo de Bruselas, de 23 de febrero de 1968 (Reglas de la Haya Visby). Protocolo por el que se modifica la Convención Internacional para la Unificación de ciertas Reglas en Materia de Conocimiento, firmado en Bruselas el 25 de Agosto de 1924.

El Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías, 1978, Reglas de Hamburgo.