

LA RESPONSABILIDAD CIVIL DEL CARGADOR EN TRANSPORTE MARÍTIMO DE MERCANCÍAS EN CONTENEDORES

**Lic. Gabriel Alejandro Arce Morales¹
M.Sc. Ma. Fernanda Redondo Rojas²**

SUMARIO: 1. Introducción 2. Elementos del contrato de transporte marítimo de mercancías en contenedores. 2.1. Otros sujetos intervinientes. 3. Documentos necesarios para la celebración del contrato. 4. Principales derechos y obligaciones de las partes. 4.1. Derechos de los sujetos. 4.2. Obligaciones de los sujetos. 5. Normativa aplicable al contrato de Transporte Marítimo de Mercancías en Contenedores. 6. Los convenios internacionales en el transporte marítimo de mercancías en contenedores. 7. Alcances de la responsabilidad civil según los convenios internacionales. 8. Periodos de responsabilidad. 8.1. Eximentes. 8.2. Limitaciones. 9. La Responsabilidad civil en el transporte marítimo de mercancías en contenedores. 10. La responsabilidad civil contractual. 10.1. Causales de exoneración y carga de la prueba. 11. La responsabilidad civil extracontractual 12. Conclusiones.

1. Introducción

No es un secreto que al hablar de transporte marítimo, debemos referirnos al comercio internacional, pues éste constituye la base

del transporte de mercancías, en la medida genera la necesidad de cubrir el traslado de carga. El transporte marítimo constituye uno de los medios más usados para el traslado de mercancías, aproximadamente un 90% del tráfico mundial se mueve en buques de diversas características, usos y capacidades, pero que constituyen un medio fiable, económico en comparación a otros medios, además en términos generales se constituye el medio más amigable con el ambiente, si se distribuye su huella de carbono entre las diferentes cargas que transporta, y es un tipo de transporte relativamente seguro.

Dentro del transporte marítimo de carga, existen diversas modalidades contractuales, multiplicidad de documentación y sujetos intervinientes, según los distintos tráfico marítimos existentes, esto podría considerarse como una dificultad en la adopción de normas uniformes que satisfagan los intereses de todos los intervinientes, usualmente de diversas nacionalidades, con ordenamientos jurídicos disímiles, pero con un elemento común, el traslado de mercancías que atienen al mercado internacional.

1 Licenciatura en Derecho, Universidad de Costa Rica. Especialidad en Derecho Notarial y Registral, Universidad De La Salle. Abogado litigante. Correo gam316@gmail.com

2 Licenciatura en Derecho, Universidad de Costa Rica. Máster en Negocios y Derecho Marítimo, Universidad Pontificia Comillas, España. Abogada del Departamento Aviación y Marítimo, Nassar Abogados. Correo ferredroj@gmail.com

El presente artículo parte de la investigación realizada en el trabajo final de investigación para optar por el grado de licenciatura en derecho, de la Universidad de Costa Rica, en el mes de octubre de 2012, en el que de forma amplia y más detallada se desarrollaron los temas aquí expuestos. Así las cosas, este documento se enfoca únicamente al transporte marítimo de línea regular, de carga en contenedores, bajo el régimen de conocimiento de embarque.

El Bill of Lading, es un documento emitido por el porteador y firmado por una persona autorizada en nombre de éste. Esa firma podrá ser manuscrita, impresa, estampado o cualquier medio electrónico y se emiten tres documentos originales, uno corresponde al porteador, otro al cargador y el destinatario. Este documento simboliza el título representativo de mercancías y constancia de recibo de éstas a bordo de la navegación.

2. **Elementos del contrato de transporte marítimo de mercancías en contenedores**

Como cualquier otro contrato es necesario determinar los elementos esenciales del mismo, pues son aspectos necesarios para determinar la imputación de responsabilidad civil como en adelante se indicará:

- **Elementos subjetivos:** Dentro del transporte siempre tendremos presente la figura del porteador, así mismo, existirá un cargador y uno o varios consignatarios,

incluso podrán intervenir otros agentes dentro de la cadena logística, ya sea por delegación de facultades o bien por ser agentes estatales, sin que por ello signifique que sean parte del contrato de transporte por sí mismo.

- **Porteador o Transportista:** El transportista, puede ser reconocido como la parte deudora dentro de la relación contractual, ya que ésta es la que se encuentra obligada a llevar a cabo una prestación de un servicio encomendado contra el pago del flete. De esta manera se entiende entonces que *“El transportista es quien asume profesionalmente la actividad y el riesgo del traslado”*³.

El periodo durante el cual el porteador posea la carga, será responsable, pues mantiene bajo su custodia las mercancías encomendadas para el transporte. Las Reglas de La Haya- Visby, estipulan este ámbito de responsabilidad, tanto desde el puerto de carga, el transporte en el buque y en el caso de las Reglas de Hamburgo, lo amplían incluso en el puerto de descarga.

En la práctica es usual que dentro de los servicios ofrecidos los agentes navieros, brinden al cliente un transporte multimodal, que contemple medios terrestres y marítimos, de esta manera suelen subcontratar a los transportistas terrestres, sin que por ello signifique que el conocimiento de embarque cubra la fase de transporte terrestre. En la práctica comercial, el conocimiento de embarque, únicamente cubre la fase marítima mientras que la fase terrestre es

3 GHERSI, Carlos. *Contratos Civiles y Comerciales*. Editorial Astrea, Quinta Edición, Tomo II, Buenos Aires, p. 457.

subcontratada por el agente naviero para ofrecer el servicio a sus clientes.

- **Cargador:** El cargador es la parte acreedora dentro del contrato, es quien contrata a una empresa o a un porteador directamente para que este último traslade sus bienes de un lugar a otro.

Las Reglas de Hamburgo, lo definen como: *“La persona, que tiene la necesidad de contratar el transporte de mercancías, y que tiene la mercadería bajo su posesión, sin importar el tipo de relación jurídica que exista entre dicha mercadería y él mismo, es decir, puede actuar en nombre propio o de tercero, que de cualquier forma será válida la contratación que realice. Este sujeto es quien directamente contrata el transporte, desde su etapa inicial y así surge su derecho de exigir la compleja ejecución del transporte.”*⁴

- **Consignatario:** Es el sujeto a quien va dirigida la prestación del transporte, es decir, aquel quien recibe lo enviado, a quien le fue consignada la entrega al transportista. Como ya se mencionó el consignatario puede ser a la vez el mismo cargador, en este último caso no existe una posición uniforme por parte de la doctrina en cuanto a que, si un consignatario diferente al cargador es parte del contrato.

En nuestra opinión el consignatario sí es parte en este contrato, con sus características propias distintivas de las demás partes, pero que lo reafirman como parte en el contrato.

La diferencia estriba en el momento cuando se consolida como parte, ya que puede ser posterior a la configuración del contrato, de hecho lo es en la mayoría de las ocasiones, esto porque el contrato se establece en primera instancia sin la necesidad de la participación del consignatario, a quien no se puede obligarle a que sea parte en el negocio. Sin embargo, cuando éste acepta la recepción de las mercancías, adquiere los derechos y obligaciones inherentes al contrato y se configura como parte propiamente.

2.1. Otros sujetos intervinientes

Transitario, agentes logísticos o freight forwarders: Se conocen como aquellos empresarios que por cuenta ajena se dedican a la contratación de transportes y se comprometen a realizar todo lo necesario para la estancia y desplazamiento de las mercancías en los puertos ya sean de origen, de destino o de tránsito. Los transitarios son agentes y si bien no resulta fácilmente encuadrable en una categoría jurídica ordinaria en lo que a su relación con el contrato de transporte se refiere, suelen representar a alguna de las partes o bien subrogarse alguno de las obligaciones contractuales, tal es la situación cuando en una carga consolidada, emiten sus propios conocimientos de embarque, denominados House Bill of Lading, en cuyo caso adquieren la condición de porteadores y con ello todas las obligaciones de estos, aun cuando el porteador efectivo sea el armador.⁵

4 Convenio de Las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías de 1978.

5 FONTESTAD. Leticia. “El Transporte Marítimo de Mercancías y sus Incidencias Procesales”. España. Tesis Doctoral, Facultad de Derecho, Universidad de Málaga. Pág.352. Sitio de consulta: <http://riuma.uma.es/xmlui/bitstream/handle/10630/2533/16698836.pdf?sequence=1>

2.1 Elementos objetivos

a) El Objeto: La forma más sencilla de entender al objeto del contrato es como el ¿Qué? de lo que se contrata, es decir, qué es lo que se ha pactado y en estrecha relación se debe de entender la causa como el ¿Por qué?, o sea, por qué se contrató, como ejemplo, se pone el transporte de mercancías que es lo que aquí nos concierne, el objeto serían personas, cosas, entre otras y la causa sería la necesidad de trasladarlas a otro lugar.

El Código de Comercio en su artículo 323 enumera de manera clara y precisa los objetos del contrato de transporte y toma en cuenta como tales a las personas, noticias y mercancías. Dentro de las últimas se puede decir que se transporta carga fina, seca, sensitiva, perecedera, refrigerada, animales vivos, etc. En fin el objeto del contrato es la cosa por transportar.

b) La causa: Como se conoce en nuestro sistema jurídico, la causa es la misma para todos los contratos de un mismo tipo, por lo que se entiende a la causa más en el sentido de causa final, por lo que lo básico que debe cumplir la causa es con ser una causa justa, es decir, con una causa lícita. Se entiende que en el caso de este contrato sería el deseo de una parte de conseguir el traslado de su mercancía y el de la otra parte el de recibir una retribución o pago por realizar el traslado de esa mercancía.

c) El precio o flete: Es la contraprestación dineraria que debe hacer frente el cargador o contratante del servicio de transporte a favor del porteador o transportista por el servicio que este último desplegará a favor del primero. El precio es una ventaja económica, por lo que como característica principal es oneroso. A la vez, al ser este contrato bilateral, implica que las prestaciones de cada uno de las partes están interconectadas y generan obligaciones recíprocas entre ellas, por lo que el flete y el transporte de las mercancías se configuran como la causa del contrato, pues cada una es la causa de la otra al ser bilaterales.

3. Documentos necesarios para la celebración del contrato

- **Conocimiento de embarque:** Según César Vivante, jurista italiano, es definido como “... *el recibo de las mercancías, cargadas ya a bordo del buque, expedido por el capitán que lo manda o por el consignatario que presenta a la empresa de navegación. Contiene la indicación exacta de la mercancía, del buque que la transporta, del lugar del cual parte y a donde va destinada.*”⁶. Señala el artículo 329 del Código de Comercio de 1853, los datos mínimos que debe contenedor el conocimiento de embarque debe contener, dentro de los cuales señala el nombre del cargador, porteador y consignatario, lugar de destino y fecha de entrega, descripción de la carga entre ello, peso, marcas o signos exteriores, precio de transporte, fecha de expedición y la firma.

6 VIVANTE César. Tratado de Derecho Mercantil. Editorial Reus, S.A, Volumen II, Madrid, 1936, p. 98.

De este concepto, señala el jurista José Luis Gabaldón, que este documento aun cuando originariamente cumplía una función probatoria del hecho del embarque, a lo largo de la evolución del tráfico marítimo ha ido acumulando distintas funciones entre las cuales:

“1. Constituir el documento contractual en el que se incorporan las condiciones del transporte, con caracteres propios de los contratos de adhesión. En este sentido, es un título contractual.

2. Servir como prueba del hecho del embarque y de la condición y cantidad de las mercancías recibidas a bordo: Es un título probatorio.

3. Incorporar el derecho a reclamar la mercancía en destino y a disponer de ella durante el viaje”⁷

Adicionalmente señala respecto de esta última función, que el Conocimiento de Embarque califica como un título valor, en un doble alcance como título de crédito frente al porteador y título de tradición, en el que su entrega sustituye a la de las cosas que representa.

Actualmente no conocemos de alguna naviera que opere en Costa Rica, que señale dentro de sus conocimientos de embarque la fecha de entrega de la mercancía, esto por cuanto, los tiempos de tránsito aproximados, se calculan en condiciones normales de navegación; no debemos de olvidar que este

transporte puede verse afectado por hechos de la naturaleza como las condiciones climáticas y/u oleajes, además de los tiempos de espera en los puertos donde escalen los buques, que en muchas ocasiones se ven retrasados por huelgas, saturación de buques en puerto entre otras situaciones.

En ese sentido, es claro, como la normativa nacional no se ajusta a la realidad del sector, por lo que, se reafirma lo obsoleto de la normativa nacional sobre esta materia, no será posible exigir al naviero o su agente que consigne en el conocimiento de embarque la fecha de entrega de la mercancía.

Aunado a estos requisitos señalados en la normativa nacional, en el reverso del Conocimiento de Embarque, se entregan a las partes contratantes, las cláusulas detalladas del contrato de transporte, con especial relevancia las cláusula “Paramount”, la cláusula “Himalaya” y la cláusula “Said to Contain”, que a continuación se observarán: **1. Cláusula “Paramount”**: Establece que las partes se obligan a aplicar las del Convenio Internacional (Usualmente Haya Visby o bien Hamburgo), aun cuando sus Estados no hayan ratificado debidamente éstas, es una extensión de la aplicación de esta Convención, así “si cualquier estipulación del conocimiento de embarque es contradictorio en cualquier extensión a las Reglas de La Haya u otras, tales estipulaciones deberán ser anuladas y canceladas hasta tal extensión pero no más allá.”⁸

7 GABALDON GARCÍA José Luis. Curso de Derecho Marítimo Internacional, Editorial Marcial Pons, Madrid, 2012.

8 SOLANO RIVAS Karla, op.cit. p.135.

2. Cláusula “Himalaya”: es un instrumento para que los dependientes del armador o del porteador se puedan proteger, o puedan extender hasta ser ellos cubiertos, las limitaciones de responsabilidad a que tenga derecho el porteador o armador, es una forma de liberar de responsabilidad.

3. Cláusula “Said to Contain”: Esta cláusula es prácticamente obligatoria cuando se utilizan contenedores. Esta cláusula estipula la liberación de la responsabilidad al porteador por los daños que pueda causar la carga que fue embalada por el cargador dentro del contenedor; por cuanto el cargador indica que el contenedor que embarque dice contenedor la carga que ha entregado al porteador. En ese sentido el transportista se limita al transporte de ese contenedor, pues se parte del principio que el cargador, conoce su mercancía, sabe cómo debe ser embalada, cargada y además que se trata de una carga autorizada para su importación en el lugar de destino, de manera que si ocurre algún problema en el camino imputable a el cargador o por la naturaleza de la misma carga, la responsabilidad en principio recaerá en el cargador.

4. Principales derechos y obligaciones de las partes

Estas se encuentran establecidas, tanto en nuestra legislación comercial como en los tratados que rigen la materia, lo cierto es que la enumeración de derechos y obligaciones en todas estas legislaciones se asemejan bastante y siguen una línea similar, que a continuación se analizarán.

4.1. Derechos de los sujetos

Derechos del porteador:

De nuestra legislación se encuentran los siguientes derechos de los que goza el porteador a la hora de la celebración de los contratos de transporte de mercancías, dentro de ellos se tiene:

1. A exigir el pago del precio del servicio a la hora de ser contratado, salvo pacto en contrario.
2. A exigir la totalidad del porte cuando por culpa del cargador no se pueda realizar el contrato.
3. A rescindir el contrato cuando por causa de fuerza mayor no se pueda realizar éste antes de ser iniciado.
4. A solicitar un aumento en el porte en el caso que producto de fuerza mayor no se pueda continuar por la ruta pactada.
5. Solicitar al cargador el reconocimiento de los bultos con la mercancía al recibirlas para emprender el viaje.
6. Retener la carga cuando no se verifique su pago.
7. Rechazar la mercadería mal empacada y que pueda dañarse durante el viaje o representar un peligro para las demás cargas.

Adicionalmente Randall Sánchez en su tesis de licenciatura, señaló los siguientes derechos que se presentan en el transporte en contenedores de manera específica.

- *“...Destruir las mercaderías peligrosas que signifiquen un riesgo para la carga o para el buque mismo...”*
- *Indemnización de los daños causados por el cargador o el consignatario, y en su defecto por el tercero tenedor del conocimiento de embarque.*

- *Garantía sobre lo manifestado como cargado en el contenedor:*
Existe la obligación del cargador de extender, a favor del naviero, una garantía por lo que se manifiesta como cargado, puesto que por esto manifestado es que actúa el naviero.
- *Devolución del contenedor una vez que éste haya sido dejado de utilizar, y debe de serle devuelto en el mismo estado que éste fue recibido...*
- *Entrega a tiempo del contenedor:*
El naviero tiene el derecho de que se le entreguen los contenedores debidamente cargados para que no se afecten sus operaciones normales, el porteador se verá eximido de cualquier responsabilidad, surgida de tardanzas, por parte del cargador, en la entrega del contenedor.”⁹

Derechos del cargador:

Los derechos del cargador presentes en nuestra normativa son los siguientes:

- *Variar la consignación de las mercaderías todavía en camino, pagando las diferencias que esto produzca.*
- *A exigir la indemnización que provenga de negligencia, culpa o dolo del porteador o sus agentes.*

Al igual que en el caso del porteador para el cargador, también, existen derechos específicos en cuanto al transporte mediante contenedores:

- *“Proporcionamiento del contenedor:*
Salvo cuando el cargador consiga por sus propios medios el contenedor, el naviero deberá proporcionarlo y en buen estado.
- *Que el contenedor sea cargado...*
- *Recepción del contenedor y su respectivo marchamado...*
- *Transporte dentro de tierra:*
Como parte de la moderna conceptualización del transporte en contenedores como una solo unidad, el cargador se beneficia con el transporte de éste desde su origen hasta el puerto, y de éste desde el puerto hasta la bodega de destino en caso contrario.
- *Carga y descarga del contenedor en el y del buque.*
- *Realización del transporte: esta constituye la principal prestación, por parte del naviero, en el contrato y a la vez el principal beneficio a que tiene derecho el cargador y objeto central de toda la relación.*
- *Conservación y guarda del contenedor y sus mercancías...*
- *Entrega del conocimiento de embarque...”¹⁰*

Derechos del consignatario o destinatario:

Dentro de estos se tienen los siguientes:

- *Que se le entregue la mercadería en el lugar de destino, con la presentación y entrega de la guía.*

9 SÁNCHEZ MORA Randall. El contrato de transporte marítimo en contenedores. Tesis de Licenciatura, Facultad de Derecho, Universidad de Costa Rica, 1987, p. 80.

10 SÁNCHEZ MORA Randall, op.cit. p.82

- A exigir al porteador su presencia a la hora de abrir la carga, para que en caso de que existan daños se hagan constar notarialmente.
- A formular en ocho días, una vez recibidas las mercancías cualquier reclamo que no haya notado en el momento de haberlas recibido debido a que en apariencia todo se encontraba en buen estado.
Los siguientes derechos son específicos dentro de la relación contractual de transporte mediante contenedores:
- *“Recibir la mercadería:
Previa presentación del conocimiento de embarque el consignatario tiene derecho a recibir el contenedor el que se devolverá luego, y mercancía, recordemos que en nuestro país la mercancía es entregada por el sistema aduanal y no por el naviero.*
- *Presentación de los respectivos reclamos por perjuicios.*
- *Indemnizaciones por perjuicios causados.
Facilitación en las investigaciones en caso de pérdida o daño de las mercancías.”¹¹*

4.2. Obligaciones de los Sujetos

Obligaciones del Naviero o Porteador:

Como las obligaciones del porteador más comunes se tienen:

- Recibir las cargas para su traslado en el tiempo y lugar pactados.

- Colocarlas en lugar conveniente en tanto no se trasladen a los vehículos en que haya de hacerse la conducción;
- Llevar a cabo el viaje en el plazo estipulado siguiendo la ruta pactada.
- Cuidar y conservar las mercaderías de la forma más diligente durante el tiempo que las tenga en su poder.
- Entregar las mercaderías a quien debidamente posea la guía en el lugar estipulado en el contrato.
- A pagar en caso de retardo que le sea imputable, la indemnización convenida, con el cargador y los perjuicios que derivan de este retardo.

Obligaciones del cargador:

Según nuestra normativa para el contrato de transporte son:

- Pagar el precio del transporte pactado.
- A entregar al porteador la carga en condiciones apropiadas para un correcto transporte de ellas, además debe ser en el lugar y tiempo previamente pactados.
- Soportar las multas o penas que se deban a su mal proceder y de igual manera si su actuación le causó daño al porteador, debe indemnizarlo
- Soportar las pérdidas que por caso fortuito o fuerza mayor sufran sus mercancías.
- Hacerle llegar la guía o documento necesario para que pueda retirar las cargas al consignatario.

Entre otras obligaciones del cargador dentro del transporte en cuanto a contenedores se trata:

¹¹ Ibidem.

- *“Cargar el contenedor:
Cuando no se trate de contenedores con carga no completa el cargador será responsable de la carga de la mercancía, de la mercancía, y de los daños que se le ocasionen al contenedor por la forma de haber cargado el mismo.*
- *Garantizar al naviero lo manifestado como cargado en el contenedor.*
- *Hacer del conocimiento del naviero las mercancías peligrosas que se carguen y marcarlas.*
- *Pagar el flete: Esta es la principal obligación y contraparte en la ejecución del contrato.*
- *Pagar los daños y pérdidas causados al naviero.”¹²*

Obligaciones del consignatario o destinatario:
Nuestra legislación las establece así:

- Pagar el precio del porte cuando así se disponga en el contrato por no haberlo pagado el cargador, en caso de que se trate de un “Freight collect”.
- Pagar los gastos justificados en que haya incurrido el porteador para conservar la carga.
- Recibir las mercaderías sin demora siempre que el estado de las mismas lo permita y que tenga las condiciones expresadas en la guía.
- A abrir y reconocer los bultos que contengan las mercaderías en el acto de su recepción, cuando así lo pida el porteador.

- Formular en ocho días siguientes de haber recibido la mercadería cualquier reclamo al porteador.
- Obedecer las indicaciones que haya establecido el remitente con respecto a la carga.

También, para el consignatario existen obligaciones en el caso de que se involucren contenedores dentro del transporte contratado:

- *“Presentar el conocimiento de embarque y retirar la mercancía:
Esta consiste en la básica obligación del consignatario, pues es a él a quien van dirigidas las mercancías.*
- Pagar el flete cuando éste va a cobrar:
En aquellos casos donde el flete no haya sido previamente pagado, éste deberá ser cancelado por el consignatario.
- Pagar al naviero los daños y pérdidas causados:
En el caso de que el consignatario en el momento de desembarque del contenedor incurriera en algún daño al mismo o en cualquier perjuicio que afecte al naviero, deberá cancelar el mismo monto respectivo.
- *Facilitar las investigaciones en caso de daños o pérdidas de la mercancía:
Esto es una facilidad mutua que se deben las partes del contrato y que se establece en las Reglas de Hamburgo.”¹³*

¹² SÁNCHEZ MORA Randall, op.cit., p.81.

¹³ SÁNCHEZ MORA Randall. op.cit. p. 81.

5. Normativa aplicable al contrato de Transporte Marítimo de Mercancías en Contenedores

En Costa Rica, el transporte marítimo se encuentra normado principalmente en el Libro III, del Código de Comercio de 1853, única sección vigente de dicho código. Algunas de las normas aquí indicadas en efecto, resultan aplicables a una realidad diferente a la actual, en la que las comunicaciones y los tiempos de tránsito solían tardar mucho más en comparación a lo que se tardan actualmente.

En este Libro a partir del artículo 568 se estipulan las responsabilidades y obligaciones del naviero y capitán de los daños provocados a terceros, así como las exoneraciones de responsabilidad por excesos cometidos por el capitán o sus tripulantes, se hace mención de otras figuras como el piloto o práctico y el contra maestre, sujetos que actualmente participan en el transporte marítimo. Así mismo se diferenciaba entre las responsabilidades imputables al naviero y el capitán con respecto al cargador.

De toda la normativa nacional existente sobre esta materia se desprenden algunas similitudes con las Convenciones Internacionales relacionadas al transporte marítimo, no obstante, existen lagunas legales, pues la normativa no ha evolucionado a la misma velocidad que el comercio y transporte internacional. Desafortunadamente este es el único cuerpo normativo vigente, junto con la figura del porteador, regulada en el Código de Comercio de 1964.

Actualmente existe un Proyecto de Ley de Navegación Acuática, promovido por el Ministerio de Obras Públicas y Transportes, bajo expediente legislativo número 18.512 que pretende regular y normar la navegación acuática en Costa Rica en general, no así el comercio marítimo ni las relaciones entre particulares, como lo es el transporte de mercancías en contenedores ni las modalidades contractuales de explotación de buques y movilización de carga y/o pasaje. De forma somera, hacemos mención que dicho proyecto pretende de forma ambiciosa reforzar la administración de la División Marítimo Portuaria y con ello el control administrativo de la navegación acuática, así como un régimen sancionatorio mucho más severo al existente. No obstante, el país no cuenta con personal técnico capacitado que pueda ejecutar todo lo que busca normar esta ley, por lo que será necesario promover una ley que responda a la necesidad del país de regular la actividad comercial en el mar, pero reconociendo las herramientas y el contexto del país, y no como el proyecto de ley que promueve el MOPT.

Si bien, hacemos énfasis a la necesidad de la actualización normativa del transporte marítimo que se ajuste a una realidad del sector y que con ello se contribuya a evitar abusos por parte de grandes empresas con respecto a los cargadores, así como una mayor obligación por parte de éstos, como sujetos del comercio internacional; el país debe contar con una política marítima, que englobe de forma integral y ordenada el crecimiento y desarrollo del sector, pues de lo contrario será letra muerta y cualquier esfuerzo será inútil para incentivar el transporte marítimo, además de otras actividades relacionadas, como lo son artilleros de reparación y construcción,

mejoras portuarias, mejores servicios conexos a la actividad portuaria, aspectos que engloban una política marítima como política país, este último aspecto, es objeto podría ser incluso de un mayor estudio e investigación.

Se puede concluir que es necesaria y urgente una actualización profunda de la normativa, así como la ratificación de al menos alguno de los convenios internacionales que rigen esta materia, pues son los que en la actualidad y en la práctica comercial regulan las relaciones comerciales marítimas, además que las condiciones de una nación como la nuestra, con gran cantidad de usuarios del transporte marítimo, en especial los cargadores, los cuales en la dinámica de su economía, representan la mayoría de esta actividad comercial.

6. Los Convenios Internacionales en el Transporte Marítimo de Mercancías en Contenedores

Muchos de los países con amplia tradición marítima, como Dinamarca, Noruega, Alemania, Holanda entre otros, han sido pioneros en la promoción e implementación de normativa internacional uniforme que regule la actividad comercial en el mar, desde las distintas áreas de actuación, técnica, comercial, ambiental, laboral entre otras.

Esta promoción se ha visto impulsada a lo largo de la historia, por intereses privados, como astilleros, armadores importantes, navieros, asociaciones de gente de mar, así como intereses estatales de regular la actividad comercial en el mar.

Aunado a ello, por medio de organizaciones internacionales como la Organización Marítima Internacional (OMI) y Comité Marítimo Internacional (CMI) en sus distintos comités técnicos, se ha investigado de forma amplia las áreas de estudio y cambios dentro del sector marítimo.

En razón de lo anterior y atendiendo a las necesidades del sector y la época, se han promulgado tres convenios internacionales, que regulan el transporte marítimo de mercancías, de los que Costa Rica no ha ratificado ninguno de ellos, y que no existen proyectos legislativos ni iniciativas de ratificarlos.

Se trata de la Convención Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Conocimiento de Embarque, firmadas en la ciudad de Bruselas, Bélgica, el día 25 de Agosto de 1924, conocidas también como las “Reglas de La Haya”, sus Protocolos de los años 1968¹⁴ y 1979¹⁵, denominado en su conjunto **Reglas de La Haya – Visby**, una segunda convención denominada Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías, firmado el 31 de marzo de 1978, en la ciudad de Hamburgo,

14 Este Protocolo fue firmado en Bruselas, Bélgica el día 23 de febrero de 1968, también conocido como las Reglas de la Haya-Visby, con dicho Protocolo se modificó la Convención Internacional para la Unificación de ciertas Reglas en materia de Conocimiento, firmado en Bruselas el 25 de agosto de 1924.

15 Este Protocolo fue firmado en Bruselas, el día 21 de Diciembre de 1979 por el que se modifica el convenio internacional para la unificación de ciertas reglas en materia de conocimiento de embarque de 25 de agosto de 1924, tal y como se modificó por el Protocolo de 23 de febrero de 1968.

Alemania, conocido como **“Reglas de Hamburgo”** y finalmente el más reciente Convenio de las Naciones Unidas sobre el Contrato de Transporte Internacional de Mercancías Total o Parcialmente Marítimo, firmado el día 23 de setiembre de 2009, en la ciudad de Rotterdam, Holanda, también conocidas como **“Reglas de Rotterdam”**.

Aun cuando Costa Rica no ha ratificado ninguno de los convenios antes mencionados, los conocimientos de embarque a lo que están respaldadas las cargas desde o con destino Costa Rica, incluyen la Cláusula Paramount que hemos hecho mención, sujetando esta relación contractual a alguno de estos convenios internacional, con excepción de las Reglas de Rotterdam, ya que no ha entrado en vigor, por cuanto no ha sido ratificado por el mínimo de países requerido.

Debido a ello, es importante indicar de manera general, el ámbito de aplicación y alcances de estos convenios, pues la mayor parte de los cargadores se someten a estos cuerpos normativos, sin conocer los alcances de sus obligaciones y herramientas para defender sus intereses.

Debemos de indicar que aun cuando son las reglas más antiguas, las Reglas de la Haya-Visby, son las reglas más utilizadas actualmente. Por diversas razones, entre ellas por influencia de los países con mayor tradición marítima, buques abanderados, y volúmenes de carga movilizadas anualmente, no ha existido un interés fuerte por parte de ellos, en promover la implementación, de las convenciones posteriores, principalmente porque con la promulgación de cada una de

las reglas posteriores, la tendencia ha sido hacia un mayor equilibrio entre el transportista, sea naviero, armador, porteador y el resto de las partes contratantes, entiéndase cargador y consignatario, incorporando mayores obligaciones, menores eximentes de responsabilidad para el transportista y sus tripulantes.

De parte del sector naviero y la evolución del sector, la normativa internacional también ha evolucionado, trayendo consigo, una regulación más acorde y proporcionada con las necesidades de las partes.

Así las cosas, podemos ver como las Reglas de la Haya- Visby, señalan como ámbito de aplicación será siempre y cuando exista un Conocimiento de Embarque y surtirá efectos cuando: El conocimiento de embarque se otorgue en un Estado Contratante, el transporte se efectúe desde el puerto de un Estado Contratante, o bien que el conocimiento de embarque prevea que las disposiciones de la presente Convención o de otra legislación que la ha hecho efectiva, regirán el contrato; por otro lado las Reglas de Hamburgo, contemplan también los puertos de los estados contratantes tanto en la fase de carga como de descarga de mercancías.

En el caso de Reglas de Rotterdam, no limitan su ámbito de aplicación al conocimiento de embarque, sino que será esencial la existencia de un contrato de transporte con carácter internacional, es decir, que el lugar de recepción y de entrega sea en distintos países, pudiendo contemplar varios modos de transporte siempre y cuando, incluya un trayecto de transporte marítimo internacional, o bien, que sólo contemple

transporte marítimo internacional.¹⁶ El Convenio es también aplicable sea cual fuere la nacionalidad de la nave, del porteador, de las partes ejecutantes, del cargador, del destinatario o cualquier otra parte interesada. Una particularidad de las Reglas de Rotterdam con respecto de los convenios antecesores, es la inclusión de otros medios de transporte, además del marítimo dentro del ámbito de aplicación de sus normas, ya que la Convención regula el transporte total o parcialmente marítimo. Estas reglas reconocen la existencia dentro de las prácticas comerciales de la utilización de diferentes medios de transporte para transportar las mercancías de un punto a otro. El objeto de este cuerpo normativo entre otros fue “establecer un régimen universal obligatorio y equilibrado que contribuyera al buen funcionamiento de los contratos de transporte que prevean el empleo de diversos modos de transporte”¹⁷, que puede aplicarse también al transporte “de puerta a puerta”, en el que se emplean dos o más vías de conducción, siendo al menos una de ellas, la vía marítima¹⁸

No ha sido acogida de forma satisfactoria la posibilidad de regular de forma unificada el transporte multimodal, por cuanto durante toda la cadena de transporte es práctica común que intervengan muchísimos sujetos, por otro lado, para el sector marítimo no ha resultado atractivo, por cuanto se debería

velar por intereses de otras partes y no específicamente de su rama, siendo que es un gremio reducido, particular y con mucha tradición.

La normativa internacional en cuestión, contempla de manera uniforme las dos figuras principales, el cargador y el porteador, añadiendo en el caso de las Reglas de Hamburgo, al consignatario¹⁹ como una parte del contrato, mientras la primera convención no lo contempla.

Finalmente, las recientes Reglas de Rotterdam, han contemplado nuevos actores que no estaban presentes dentro de las Convenciones anteriores, define una mayor cantidad de conceptos y sujetos y se realizó de forma más amplia, lo que facilita su aplicación y la determinación correcta del sentido y alcance de sus disposiciones, por ejemplo la Parte Ejecutante, es aquella persona diferente del porteador que se comprometa a ejecutar o ejecuta obligaciones del porteador respecto de la recepción, la carga, la manipulación, la estiba, el transporte, el cuidado, la descarga o la entrega de las mercancías, en la medida en que dicha persona actúe, directa o indirectamente, a instancia del porteador o bajo su supervisión o control, no podrá ser parte ejecutante quien sea directa o indirectamente contratada por el cargador, cargador documentario, parte controladora o

16 Estos supuestos se encuentran estipulados en el artículo 5 de las Reglas de Rotterdam del año 2009.

17 Resolución aprobada por la Asamblea General 63/122. Convenio de las Naciones Unidas sobre el contrato de transporte internacional de mercancías total o parcialmente marítimo, Preámbulo del Convenio, p. 2.

18 SANDOVAL LÓPEZ Ricardo. Análisis del Convenio De Las Naciones Unidas Sobre Transporte Internacional De Mercancías Total o Parcialmente Marítimo. Fuente: http://www.uncitral.org/pdf/english/texts/transport/rotterdam_rules/Sandoval-analysis.pdf

19 Consignatario el artículo 1 inc. 4 de las Reglas de Hamburgo, establece que será aquel que recibe las mercancías.

destinatario. Estos alcances no han sido bien recibidos por el sector marítimo, lo cual ha contribuido a desincentivar la ratificación de este convenio.

Otro concepto que introduce las citadas reglas, es la figura del “Cargador documentario” como la persona que acepta ser designada como cargador en el documento de transporte, pueden concordar en el mismo sujeto el cargador como el cargador documentario, podría ser el caso de los freight forwarders, por ejemplo.

7. Alcances de la responsabilidad civil según los convenios internacionales

La responsabilidad se construye no por referencia a la naturaleza general de la obligación del porteador, sino en relación con algunos deberes particulares que ellas le imponen.

La obligación principal del cargador radica principalmente en el deber de información al porteador sobre las mercancías que fueron cargadas y que el porteador deberá transportar previa emisión del conocimiento de embarque.

Las Reglas de Hamburgo introducen, el deber por parte del cargador de informar de manera adecuada sobre las mercancías peligrosas, tanto de su carácter peligroso, así como de las precauciones que deben adoptarse, señalándolas con marcas o etiquetas especiales, pues de lo contrario el cargador será responsable respecto del porteador, porteador efectivo, así como el

riesgo de que sean descargadas o destruidas las mercancías sin tener derecho a ser indemnizado.

Las Reglas de Rotterdam incluyen un capítulo completo sobre las obligaciones que debe cumplir el cargador.

El aspecto fundamental del presente artículo en relación con los Convenios Internacionales La Haya Visby, Hamburgo y Rotterdam sobre el Transporte Marítimo de Mercancías, es la responsabilidad civil como instituto jurídico, por lo cual a continuación señalaremos los aspectos principales estipulados en cada una las convenciones citadas y que podrían tener alcance en Costa Rica.

Estas reglas dejaron abierta la posibilidad que el transportista y el cargador estén en libertad de realizar un contrato con cualesquiera condiciones concernientes a la responsabilidad y a las obligaciones del porteador con respecto de las mercancías, siempre y cuando no sea contrario al orden público o al cuidado o diligencia de sus dependientes o agentes en relación con la carga, manipulación, estiba, transporte, custodia, cuidado y descarga de las mercancías transportadas por mar, con tal de que en este caso no haya sido expedido ni se expida ningún conocimiento de embarque, y que las condiciones pactadas se hagan figurar en un recibo que será un documento no negociable, y llevará constancia de ese carácter, lo anterior de conformidad con el artículo sexto de las Reglas de La Haya.

Las Reglas de Hamburgo establecen un régimen jurídico mucho más uniforme que regula las relaciones existentes entre

cargadores, portadores y consignatarios en virtud de un contrato de transporte marítimo, cuyo enfoque va dirigido a la responsabilidad del porteador por la pérdida y daño de las mercancías y/o el retraso de la carga, así como la responsabilidad imputable al cargador por pérdidas o daños sufridos a la carga de otros, o bien, al buque, así como la obligación de este sujeto respecto de las mercancías peligrosas.²⁰

Esta normativa contempla además algunas de las exoneraciones y limitaciones de responsabilidad estipuladas, las cuales, según se indica, serán aplicables a toda acción contra el porteador respecto de la pérdida o el daño de las mercancías a que se refiera el contrato de transporte marítimo, así como respecto del retraso en la entrega, independientemente de que la acción se funde en la responsabilidad contractual, la responsabilidad extracontractual o en otra causa, y a diferencia de las anteriores Reglas de Haya – Visby, las Reglas de Hamburgo relacionadas a la responsabilidad por daños o retraso se aplicarían también a los empleados o agentes del porteador.

Por otro lado, la normativa más reciente, las Reglas de Rotterdam, obligan al porteador a responder por los daños o retraso acaecidos durante el periodo de responsabilidad de éste o cualquier parte ejecutante o tripulación.

Este Convenio a diferencia de las Reglas de La Haya-Visby y Hamburgo, estableció la posibilidad de responsabilizar solidariamente al porteador de conformidad con el artículo 20²¹, por el incumplimiento de sus obligaciones a otros actores designados para el cumplimiento de las mismas, teniendo la posibilidad el porteador de rechazar dichos daños de cumplirse las causas de exoneración o limitación de responsabilidad estipuladas también en el mismo Convenio.

Finalmente, esta norma establece una figura no contemplada en las otras convenciones, como lo es la aplicación de la responsabilidad solidaria entre el porteador y partes ejecutantes marítimas.

8. Periodos de responsabilidad

Es el periodo en el cual los diferentes actores son responsables por sus actuaciones, diligencia, manejo y manipulación de las mercancías hasta que lleguen a su lugar de destino, según sea acordado.

En el caso de las Reglas de La Haya- Visby de 1924, el periodo de responsabilidad, desde el momento cuando las mercancías son cargadas a bordo del buque hasta su descarga, de manera que dejaba por fuera el periodo en el cual las mercancías se encuentran dentro del puerto o fuera del puerto, tampoco se extendía la

20 Nota explicativa de la Secretaría de la CNUDMI sobre el Convenio de las Naciones Unidas sobre Transporte Marítimo de Mercancías, 1978 (Hamburgo), párrafo segundo.

21 El artículo 20 de las Reglas de Rotterdam, establece la Responsabilidad solidaria bajo las siguientes supuestos: 1. Si el porteador y una o más partes ejecutantes marítimas son responsables de la pérdida o el daño de las mercancías, o del retraso en su entrega, su responsabilidad será solidaria, pero únicamente hasta los límites previstos en el presente Convenio. 2. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 61, la indemnización total debida por todas las personas mencionadas en el párrafo anterior no podrá exceder de los límites de la responsabilidad establecidos en el presente Convenio.

responsabilidad a otros tipos de transporte utilizados como el transporte terrestre. En el caso de las Reglas de Hamburgo, su periodo de responsabilidad se circunscribe al tiempo en el cual las mercancías están bajo custodia del porteador, por lo que no se limitaría únicamente a la descarga.

Con las Reglas de Rotterdam se buscó subsanar las deficiencias presentadas en las Reglas de La Haya, con respecto al periodo de responsabilidad del porteador, éste parte una vez que sean recibidas las mercancías por el porteador o la parte ejecutante y termina en cuanto entrega la mercancías al sujeto legitimado para ello, ya sea el consignatario, alguna autoridad o tercero.

8.1 Eximentes de la responsabilidad

Las Reglas de La Haya, establecen que no serán responsables ni el transportista, ni el buque por las pérdidas o daños que provengan de falta de condiciones de navegabilidad del buque salvo que se pruebe la falta de diligencia y deberá probarlo quien reclame la exoneración.

Las exoneraciones y limitaciones previstas en la Convención son aplicables a toda acción contra el transportista con respecto de las pérdidas o daños a mercaderías objeto de un contrato de transporte, ya sea que la acción se funde en la responsabilidad contractual o en la responsabilidad extracontractual, esto según el artículo 4 bis de las Reglas de Hamburgo.

A diferencia de las anteriores Reglas, Rotterdam no mantuvo las exoneraciones

basadas en la innavegabilidad del buque ni en la culpa náutica. La primera quedó eliminada al establecer el Convenio la obligación continua del porteador de mantener la navegabilidad de la nave y la segunda fue eliminada tras un intenso debate.

Las normas de las Reglas de Rotterdam, relativas a la exoneración de responsabilidad del porteador, son más completas, detalladas y minuciosas que las contenidas en los instrumentos uniformes antecesores.

8.2. Limitaciones a las responsabilidad

Según las Reglas de La Haya-Visby en su artículo 2 el transportista no será responsable salvo que hayan sido declaradas las mercancías, por pérdida o daño de mercancías por una suma superior a 667.67 unidades de cuenta por bulto o unidad, o a dos unidades de cuenta por kilogramo de peso bruto de las mercancías pérdidas o dañadas, aplicándose siempre el límite más elevado. La conversión en moneda nacional de las cantidades anteriormente citadas se realizará según la legislación del Estado en cuestión.

En este mismo ítem las Reglas de Hamburgo llegan a aumentar la cuota de responsabilidad del transportista la responsabilidad del porteador por los perjuicios resultantes de la pérdida o el daño de la mercancías, estará limitada a una suma equivalente a 835 unidades de cuenta por bulto u otra unidad de carga transportada, o 2,5 unidades de cuenta por kg de peso bruto de las mercancías perdidas o dañadas, si esta cantidad es mayor, esta limitación existe en tanto no sea una actuación dolosa.

Las Reglas de Rotterdam, establecen que el cálculo de indemnización debida por el porteador por pérdida o daño de las mercancías será calculada tomando como valor de referencia el valor que tengan en el mercado las mercancías en el lugar y en el momento de la entrega. También, que el porteador no estará obligado a pagar indemnización alguna que supere el límite del párrafo anterior. El límite de su responsabilidad del porteador estará limitada a 875 unidades de cuenta por bulto u otra unidad de carga, o a 3 unidades de cuenta por kg de peso bruto de las mercancías que sean objeto de reclamación o litigio, si es mayor el valor, salvo que el cargador haya declarado el valor de las mercancías y esa declaración se haya incluido en el contrato o cuando hayan acordado entre cargador y porteador un límite superior al establecido en el convenio e igualmente, de nueva cuenta este convenio viene a aumentar la cuota de responsabilidad del porteador.

9. La responsabilidad civil en el transporte marítimo de mercancías en contenedores

La responsabilidad civil es aquella que establece que quien haya cometido cualquier acto que produzca un daño a otro debe repararlo, encierra en sí todos los comportamientos ilícitos que al causar daños a otras personas, obligan al ofensor

a indemnizar a quien lo haya sufrido. Esta responsabilidad está cimentada en el principio general del **“Neminem laedere”** o principio de **“No causar daño a los demás”**. También, aplica para la responsabilidad civil contractual, sin embargo, es más conocida con la responsabilidad extracontractual.

Dentro de la división entre actos y hechos jurídicos, entendemos por acto jurídico aquellos donde se manifiesta la voluntad de uno o varios individuos con el fin de producir efectos jurídicos, el requisito primordial de estos es que deben ser lícitos, por otro lado, se tienen los hechos jurídicos, que son aquellos comportamientos humanos voluntarios o no, distintos que buscan producir efectos jurídicos específicamente, la parte que se complica de esta división en el campo jurídico, es que existen comportamientos que aún realizados voluntariamente, pero que no son lícitos no se encasillan como actos sino como hechos, por su ilicitud. En relación con esta división el profesor Víctor Pérez citando a Carnelutti nos dice que *“La más conocida de las distinciones de los hechos jurídicos es la que opone los actos a los hechos, donde, según el modo de decir común, la palabra hechos es usada en sentido restrictivo para indicar no todos los hechos jurídicos, sino sólo los que no son actos”*²². Continúa el profesor Pérez y escribe que *“Los actos han sido caracterizados de diversas formas, pero la mayor parte de la doctrina los especifica por la presencia de conciencia y voluntad”*.

También la mayor parte de los autores hablan de hechos jurídicos en sentido estricto como

22 CARNELUTTI, Francesco, citado en PÉREZ VARGAS Víctor. Derecho Privado. Litografía e Imprenta LIL, S.A., Tercera Edición, San José, 1994 p. 155.

sinónimo de hechos naturales, entendiéndose por tales los que no se deben al hombre²³, o, más específicamente aquellos donde no hay voluntad humana. En ese sentido, se llegó a afirmar, por ejemplo que las conductas del sujeto en estado de incapacidad natural no eran actos, sino hechos en sentido estricto, hechos naturales asimilables a un terremoto o una inundación, por falta de elementos cognoscitivos y volitivos.”²⁴

Así las cosas, se entiende que la responsabilidad civil se encuentra fundamentada en los hechos jurídicos, ya que ésta se produce cuando ocurren hechos ilícitos que dañan a otros y que producen la obligación a quien cometió tal hecho a indemnizar a quien lo haya sufrido.

En Costa Rica esta responsabilidad tiene fundamento constitucional, específicamente en el artículo 41 de la Carta Magna.

Así mismo, en el numeral 1045 de nuestro Código Civil se encuentra el fundamento legal de la misma responsabilidad *“Todo aquel que por dolo, falta, negligencia o imprudencia, causa a otro un daño, está obligado a repararlo junto con los perjuicios.”*

En la misma línea del resarcimiento de cualquier daño causado, establece el artículo 701 del Código Civil costarricense establece en relación con dolo, que éste no se presume, y quien lo comete queda siempre obligado a indemnizar los daños y perjuicios que con él ocasione, aunque se hubiere pactado lo contrario. Y el artículo 702 del Código Civil

costarricense señala que el deudor que falte al cumplimiento de su obligación, sea en la sustancia, sea en el modo, será responsable por el mismo hecho de los daños y perjuicios que ocasione a su acreedor, a no ser que la falta provenga de hecho de éste, fuerza mayor o caso fortuito.

En Costa Rica, al igual que en la gran mayoría de países que emplean el Derecho Continental, la Responsabilidad Civil se divide en dos grandes grupos, conocidos como la Responsabilidad Civil Contractual y la Responsabilidad Civil Extracontractual, que, a su vez, cada una de ellas se dividen en otros dos subgrupos.

La diferencia fundamental entre sendos tipos es la presencia o no de un vínculo previo entre las partes, es decir, en la Responsabilidad Civil Contractual existe previamente un acuerdo mutuo que configura tal vínculo y del cual surge la obligación de realizar prestaciones entre las partes, del incumplimiento de esta obligación es que nace la responsabilidad con su deber de resarcimiento de cualquier daño que fuese provocado por tal acción, es decir su base se encuentra en el deber de cumplir lo pactado.

Por el otro lado, se tiene que en la Responsabilidad Civil Extracontractual no hace falta como requisito la existencia previa de algún vínculo, la sola provocación de un daño a otra persona representa el nacimiento de la obligación de resarcir a quien sea que la haya sufrido.

23 SEIX, Francisco, citado en PÉREZ Víctor, *ibidem*.

24 PÉREZ VARGAS Víctor, *Derecho Privado*, op.cit. p. 155.

10. La responsabilidad civil contractual

Definición y generalidades.

La Responsabilidad Civil Contractual a grandes rasgos es aquella que nace del incumplimiento de una obligación pactada en un contrato, ésta sería una definición muy básica, pero útil, sin embargo, nuestros tribunales la entienden de la siguiente manera *“La responsabilidad contractual atiende a la preexistencia de una obligación determinada a cargo de un sujeto específico, cuya inobservancia genera daños en el titular del derecho correlativo. Ergo, existe, previo al daño, la posibilidad de reconocer a un deudor, a cargo del cual corre la satisfacción de la relación jurídica que lo ubica en la posición pasiva del crédito. No deviene únicamente del incumplimiento de las obligaciones impuestas por el contrato, sino de cualquier otra fuente de obligación, de conformidad con la cual, la conducta debida pudiera serle exigida coactivamente al deudor por el titular de ese derecho.”*²⁵

Sin embargo, no es el Contrato la única fuente de obligaciones en este tipo de responsabilidad, también lo son la ley y otros actos lícitos que no necesariamente llegan a configurarse como un contrato, se aceptan como otras fuentes de obligaciones dentro de la Responsabilidad Civil Contractual, esto por cuanto como es sabido, estas

obligaciones son lícitas, por lo que encuadran dentro de esta clasificación y no dentro de la esfera extracontractual que se fundamenta en hechos ilícitos.²⁶

Debido a la importancia y al interés que significa para la sociedad el efectivo cumplimiento de los contratos de la manera como fueron pactados, es que la legislación ha dotado de ciertos instrumentos jurídicos para que las personas contratantes tengan forma de defender sus derechos y la posibilidad de conseguir la ejecución de la contraprestación pactada a su favor, así como en última instancia poder ser resarcido por los daños sufridos y cualquier otra desventaja patrimonial surgida del incumplimiento producido por la otra parte contratante, ya sea incluso de manera forzosa por orden judicial.

Estos instrumentos son las normas que encontramos en el Código Civil, principalmente y en el Código de Comercio en otros casos, tal es el caso del numeral 692 del Código Civil que reza de la siguiente manera: *“En los contratos bilaterales va siempre implícita la condición resolutoria por falta de cumplimiento. En este caso la parte que ha cumplido puede exigir el cumplimiento del convenio o pedir que se resuelva con daños y perjuicios”*, este numeral establece la condición resolutoria a favor de quien efectivamente sí haya realizado su parte del

²⁵ Tribunal Contencioso Administrativo Sección VI, sentencia N°44 de las 10:30 horas del 4 de julio del 2008.

²⁶ Ampliando sobre esto Alterini nos dice que “Es decir: la responsabilidad contractual rige también supuestos en los cuales no hay contrato, y sus normas deben aplicársele por argumento extraído del art. 16 del Cód. Civil. Consiguientemente, denominar “contractual” a esa responsabilidad, atendiendo tan solo a la ubicación metodológica de los preceptos legales que la rigen, puede provocar equívocos. Es necesario, pues tener presente que se trata de responsabilidad derivada de obligaciones determinadas, fluyentes del acto lícito o de la ley, con exclusión de las que tienen causa en actos ilícitos como los delitos y los cuasidelitos.” ALTERINI, Atilio, Op.cit., Pág. 32.

acuerdo y a la vez el legislador estableció en el artículo 702 la obligación de resarcir cualquier daño y perjuicio originado en el actuar de la parte que no ha cumplido, así las cosas *“El deudor que falte al cumplimiento de su obligación, sea en la sustancia, sea en el modo, será responsable por el mismo hecho de los daños y perjuicios que ocasione a su acreedor, a no ser que la falta provenga de hecho de éste, fuerza mayor o caso fortuito”*²⁷.

Para que efectivamente nazca a la vida jurídica la obligación indemnizatoria deben estar presentes tres elementos dentro de tal falta: La primera es que en realidad **se haya producido un daño**, es decir, que la otra persona haya sufrido un detrimento en sus intereses o una disminución de su patrimonio; el segundo elemento es **la falta de quien se encontraba obligado**, es decir, que la persona que se encontraba en posición de cumplir no lo hiciera; y por último, el **nexo causal, o relación de causalidad**, ese vínculo lógico que demuestra que la falta fue la que efectivamente provocó el daño.

Responsabilidad civil contractual objetiva y subjetiva.

La responsabilidad civil contractual típicamente se divide en dos grandes secciones, a saber, la Objetiva y la Subjetiva. Aun cuando como ya se analizará más adelante en la esfera contractual rige una

presunción de culpabilidad hacia la parte que ha incumplido, así *“Sin embargo, en materia contractual, si bien la responsabilidad en muchos casos es subjetiva (y, por ende, la culpa juega un papel importante en la fijación de la responsabilidad), la culpa, a diferencia de lo que sucede en materia de responsabilidad extracontractual subjetiva, usualmente se presume”*²⁸.

La responsabilidad subjetiva es aquella donde, necesariamente, se debe de tomar en cuenta la presencia de la culpa para poder responsabilizar a quien haya causado un daño. Esta, además se compone de tres elementos, la antijuricidad, la culpabilidad y el nexo causal entre conducta y el daño, el primero se configura cuando se trasgrede alguna norma jurídica, como lo sería cualquiera de las normas que prohíben causar daño a los demás; la culpabilidad que es la valoración jurídica de la acción cometida por quien esté siendo responsabilizado en relación con la disposición personal de tomar tal decisión; y por último como ya se mencionó líneas arriba se encuentra el nexo causal, aquel hilo lógico que ata la conducta desplegada con el daño producido.

La responsabilidad objetiva también conocida como responsabilidad sin culpa, por su parte es aquella en donde la presencia o no de la culpa no es necesaria para responsabilizar por el acto dañoso a quien lo haya cometido. La doctrina mayoritariamente

²⁷ Artículo 702 del Código Civil de la República de Costa Rica vigente desde 1888.

²⁸ PÉREZ UMAÑA Daniel. El Valor Jurídico de las Indicações en el Embalaje en el Transporte Aéreo Internacional de Mercancías, San José, Tesis de Licenciatura en Derecho de la Facultad de Derecho de la Universidad de Costa Rica, 2004. p. 19.

habla del “riesgo creado”, es decir, del riesgo inherente de la actividad desplegada, que aún lícita es generadora de daños a quien está siendo parte de tal actividad o incluso a terceros, “*Se trata, en primer término, de actividades que son permitidas, pero que obligan al resarcimiento de los daños que de ellas derivan*”²⁹; “*la noción de riesgo viene a remplazar los conceptos de culpa y antijuricidad.*”³⁰ “*Se ha considerado que en nuestro tiempo el Derecho tiende a la tutela de la seguridad del tráfico y que si el resarcimiento del daño se limita exclusivamente a los casos de culpabilidad y antijuricidad, ello se revelaría ciertamente insuficiente*”³¹

10. Causales de exoneración y carga de la prueba

Causales de Exoneración

La responsabilidad puede ser objetada por el sujeto al que se le haya achacado demostrando que el daño se dio aun cuando él intentó por todos los medios posibles, es decir, con la mayor diligencia de que sucediera, que puso todo su empeño en cumplir con su obligación. Típicamente, para estos casos se tiene, tanto doctrinariamente como en la legislación los casos del Caso Fortuito y la Fuerza Mayor, así como la Culpa del Acreedor, como los establece en nuestra legislación civil el artículo 702 de nuestro Código Civil ya aquí antes citado, que en su parte final reza “... a no ser que la falta provenga de hecho de éste, fuerza

mayor o caso fortuito” y que a continuación analizaremos individualmente:

Sin embargo, es conocido que cuando media el dolo de la parte que pretende gozar de las causales de exoneración de responsabilidad y tal actuar doloso se comprueba, las causales se vuelven inaplicables, de esta manera, se encuentra redactado el artículo octavo de las conocidas Reglas de Hamburgo que rigen esta materia:

“Artículo 8. Pérdida del derecho a la limitación de la responsabilidad

1. El porteador no podrá acogerse a la limitación de la responsabilidad establecida en el artículo 6 si se prueba que la pérdida, el daño o el retraso en la entrega provinieron de una acción o una omisión del porteador realizadas con intención de causar tal pérdida, daño o retraso, o temerariamente y a sabiendas de que probablemente sobrevendrían la pérdida, el daño o el retraso.”

De manera similar establece la inaplicación por dolo de las limitaciones de responsabilidad el artículo 332 del Código de Comercio de la siguiente manera:

“Art. 332.-

Las declaraciones consignadas en la guía tienen fuerza de ley entre las partes y en consecuencia, como prueba del contrato, servirán de base para resolver todas las cuestiones que puedan surgir con motivo de la ejecución y cumplimiento del mismo, sin

29 TRIMARCHI Petro, citado en PÉREZ VARGAS Víctor, op.cit. p. 415.

30 COLIN y CAPITANT, citados en PÉREZ VARGAS Víctor ibídem.

31 Ibídem

admitir otra excepción que la falsedad. En caso de dolo por parte del porteador, serán pertinentes y eficaces toda clase de pruebas tendientes a justificar que los efectos porteados superaban las enumeraciones de la guía en cantidad o calidad.”

Carga de la prueba

Obligaciones de medios y obligaciones de resultados

Otro de los aspectos más importantes tratados en el estudio de la Responsabilidad Civil y que en la práctica mayor importancia reviste, se trata de la carga de la prueba, es decir, a cuál de las partes le toca probar que efectivamente se produjo el daño o no. Esto viene de la mano con la división anteriormente vista de la responsabilidad civil en objetiva y subjetiva, tanto en el ámbito Contractual como el Extracontractual.

El mejor y más básico típico ejemplo relativo a la distinción pasada es el de las Obligaciones de Resultado y las Obligaciones de Medios, que a grandes rasgos consisten en lo siguiente, Las Obligaciones de Resultado en palabras del autor Javier Tamayo Jaramillo son “En las obligaciones de resultados o determinadas, el deudor solo se libera mediante la prueba de una causa extraña, ya que el simple hecho del incumplimiento hace que se presuma su culpabilidad” y por el otro lado, explica a las Obligaciones de Medios de la siguiente manera “En lo relativo a las obligaciones de medios o indeterminadas, el deudor solo se obliga a realizar una conducta determinada , independientemente de la obtención de un resultado. En semejantes casos, al deudor se le presume inocente mientras no se demuestre que ha existido una falta de su parte al cumplir su obligación;

por ello, el demandante debe establecer la culpabilidad del demandado, si quiere triunfar en sus pretensiones”.

Ejemplo de la primera es la del caso referente a esta investigación, en el Contrato de Transporte de Mercancías mediante Contenedores, el Cargador podría exigir la responsabilidad civil objetiva al Porteador con el solo hecho de que éste no ponga a disposición del primero la mercancía en el lugar y momento pactado, es decir, el mero hecho de que la mercancía no se encuentra disponible como se pactó configura la responsabilidad (eso siempre y cuando no exista alguna causa de exoneración para el transportista), esto por cuanto en la Responsabilidad Civil Contractual la culpa mayoritariamente se presume, como lo menciona el autor nacional Víctor Pérez “con relación a la ilicitud contractual existe una presunción de culpa para quien no ha cumplido la propia obligación, presunción que cae sólo cuando el deudor demuestre que el incumplimiento o el atraso no le son imputables (caso fortuito, fuerza mayor) para la ilicitud extracontractual, en cambio, la presunción no existe y quien pretende el resarcimiento debe demostrar la culpabilidad de aquél que él afirma es el autor del acto ilícito y causa directa del daño, según el principio general de que quien intente una acción debe dar la prueba de su fundamento”, en el caso supra mencionado se aplica la Responsabilidad Civil Objetiva y la carga de la prueba le toca al transportista, es decir demostrar que sí cumplió o demostrar que no pudo cumplir la obligación por causas que lo exoneren de tal responsabilidad. “Únicamente la fuerza mayor, el caso fortuito o el hecho del acreedor podrían dejar sin efecto esta garantía, e incluso en algunas obligaciones de resultado ni siquiera la demostración de la fuerza mayor exonera de responsabilidad

al deudor (ej., las obligaciones que tienen por objeto el pago de una suma de dinero o la entrega de cosas fungibles) Se trata de obligaciones de resultado absolutas, de las que el deudor no puede liberarse ni siquiera probando la fuerza mayor o el caso fortuito”

En el caso de las obligaciones de medios, que son aquellas en donde no solo se toma en cuenta el resultado, sino además la serie de acciones u omisiones que se llevaron a cabo para que se pueda cumplir lo pactado, ya que en éstas el deudor no se obliga a un hecho en específico, sino a llevar a cabo las acciones de la manera más diligente que le sea posible, como por ejemplo, los servicios jurídicos que un abogado presta a su cliente en el caso de una defensa penal, es diferente ya que aquí la carga de la prueba se invierte y le toca probar ahora a la parte afectada que exige la indemnización que efectivamente el daño que alega realmente existió, éste es un caso a tratar desde la Responsabilidad Subjetiva.

11. La responsabilidad civil extracontractual

Definición y generalidades

Uno de los principios básicos, contemplado en nuestra sociedad y nuestro ordenamiento jurídico es quien cause un daño a otro o a sus intereses debe repararlo así como los perjuicios que haya ocasionado, principio que sintetiza el eje de la denominada Responsabilidad Civil Extracontractual.

Uno de los elementos diferenciadores de esta responsabilidad con la Contractual es la inexistencia de un vínculo previo entre las partes, de manera que la responsabilidad

surge en el momento de causar un daño sin la existencia de una vinculación anterior.

Asimismo, la responsabilidad civil extracontractual debe cumplir con dos elementos esenciales, para que se configure:

- a. Un daño causado.
- b. Una conducta o actividad que sirva como criterio de imputación del daño.

Se ha hablado de un tercer elemento de la responsabilidad civil extracontractual, que es, la relación o nexo causal existente entre el daño causado o lesión al bien jurídico con la conducta activa u omisiva desplegada por el agente causante del daño. Al respecto la Sala Primera ha dicho “...es requisito indispensable la existencia de un nexo causal, directo, eficiente o adecuado, entre la conducta del sujeto al que se le pretende atribuir la responsabilidad, y el daño causado.

Por otro lado, otro elemento básico diferenciador de la responsabilidad civil extracontractual de la responsabilidad contractual es la carga de la prueba, pues la culpa no se puede presumir y quien pretenda ser resarcido por el daño causado, debe demostrar el dolo o la culpa, en los cuales se sustenta la responsabilidad de aquel que ocasionó el daño.

A nivel doctrinario y jurisprudencial se ha hecho la distinción entre dos formas de responsabilidad extracontractual: la objetiva y subjetiva. Cada uno de estos institutos cuenta con diversos elementos propios además de los mencionados anteriormente, que requerirán ser constatados para que nazca la obligación de resarcir e indemnizar por el daño causado.

Responsabilidad civil extracontractual objetiva y subjetiva

La responsabilidad civil extracontractual subjetiva.

También conocida como la responsabilidad por culpa, es aquella en la cual producto de una acción antijurídica y culpable específica de un sujeto determinado causa un daño que lesiona intereses jurídicamente relevantes y en consecuencia surge la obligación de resarcir por lo causado.

Sobre este tipo de responsabilidad se amplían los elementos necesarios para su configuración sea la antijuricidad, la causalidad entre la conducta, el daño y la culpabilidad.

En primer lugar, se tiene que la antijuricidad es aquel desvalor o comportamiento negativo dentro del ordenamiento social y jurídico que lleva a qué determinado acto sea considerado ilícito.

Aunado a lo anterior, se tiene, entonces, que una conducta antijurídica puede quedar excluida de existir “causas de justificación”, mencionadas en el apartado sobre responsabilidad civil contractual.

El segundo elemento de la responsabilidad subjetiva, refiere a la culpabilidad, de ésta deben tomarse en cuenta dos aspectos: la imputabilidad, considerando la capacidad del sujeto, entendido como el agente dañoso, si tiene capacidad de actuar es un sujeto con posibilidad de resultar imputable y la culpabilidad como segundo aspecto, en sentido estricto refiere al dolo o la culpa del sujeto que realizó la conducta causante del daño, también se ha hablado de la evitabilidad o inevitabilidad del daño producido, es decir

si el sujeto hubiere actuado con la debida diligencia el daño pudiere haberse evitado o no.

Una vez determinada la antijuricidad de la conducta y la culpabilidad del sujeto comisor del daño se debe proceder al análisis del tercer elemento de la Responsabilidad Civil Extracontractual Subjetiva, determinar la existencia de una relación de causalidad entre la conducta y el daño debe ser consecuencia directa e inmediata de la actividad o el comportamiento realizado, de la manera en la cual el artículo 704 del Código Civil lo establece: ““En la indemnización de daños y perjuicios sólo se comprenderán los que, como consecuencia inmediata y directa de la falta de cumplimiento de la obligación se hayan causado o deban necesariamente causarse.”

Se desprende del citado artículo, que hace referencia al concepto de “causalidad adecuada” o eficiente , de manera que se excluyen aquellas pretensiones tendientes por cobrar el daño indirecto, pues devendría injusto que, el deudor o responsable tuviese que pagar de más y que el lesionado recibiera un enriquecimiento injusto.

En el informe preparado por el Centro de Información Jurídica en Línea o CIJUL de la Universidad de Costa Rica, sobre la Responsabilidad Civil Extracontractual, se señala con respecto de nuestro país, la existencia de atipicidad de la responsabilidad extracontractual, de la lectura de los artículos 1045 del Código Civil y el artículo 41 de la Constitución Política, son el fundamento normativo de esta figura jurídica.

En los artículos mencionados, no se señalan las conductas por las que una persona puede incurrir en responsabilidad extracontractual,

en razón de ello el carácter atípico de la misma, sin embargo, la reparación del daño se desprende del principio general de reparar aquellos daños que se causa, lo cual no requiere que la conducta se encuentra prevista por la ley, pues sería imposible establecer cada posible conducta dentro de un cuerpo normativo.

Sobre esta forma de responsabilidad civil, la doctrina ha dividido en dos formas de responsabilidad subjetiva:

- a. La directa o por hecho propio: se da cuando coincide en la misma persona, el sujeto que ocasiona el daño y la persona culpable del daño y que por tanto es responsable de ello, es decir, que la persona es responsable por un hecho propio, éste es el tipo más común de responsabilidad extracontractual que se presenta.
- b. La indirecta o por hecho ajeno: es aquella en la cual la persona responsable del daño, es decir la persona que debe responder civilmente, no es la misma a la persona que ocasionó el daño. En este tipo de responsabilidad no coinciden en la misma persona el sujeto causante del daño y el sujeto que debe responder. Con respecto de esta clasificación existe una sub clasificación, refiriéndose a la responsabilidad “in eligendo” y responsabilidad “in vigilando”, las cuales surgen del deber de diligencia que todos tenemos al elegir a una persona adecuada y que cumpla con las capacidades y atestados para ejercer cierta función, o bien, el deber de vigilar cuando nos encargan el cuidado de alguna cosa, animal o persona.

La responsabilidad “in eligendo” se da cuando una persona no prestó el suficiente cuidado a la hora de seleccionar o elegir a una persona determinada para ejecutar el trabajo, y en razón de la incompetencia de esta persona elegida, ésta causa un daño. En este sentido, el artículo 1048 de nuestro Código Civil establece que quien encarga a una persona del cumplimiento de uno o muchos actos, está obligado a escoger una persona apta para ejecutarlos y a vigilar la ejecución en los límites de la diligencia de un buen padre de familia y si descuidare esos deberes, será responsable solidariamente de los perjuicios que su encargado causare a un tercero con una acción violatoria del derecho ajeno, cometida con mala intención o por negligencia en el desempeño de sus funciones, a no ser que esa acción no se hubiere podido evitar con todo y la debida diligencia en vigilar.

La responsabilidad civil extracontractual objetiva.

La responsabilidad objetiva o también denominada “sin culpa”, refiere a aquellas conductas o actividades lícitas y permitidas dentro del ordenamiento jurídico, pero son generadoras de riesgo. La responsabilidad civil objetiva se sustenta en la teoría del riesgo creado, es decir, la persona o empresa que realiza una actividad que genera riesgo debe indemnizar los daños que produzca, excepto que demuestre culpa de la víctima o bien fuerza mayor.

En este tipo de responsabilidad nos encontramos con tres elementos propios además de los citados en la primera parte de este capítulo: la creación de un riesgo producto de una actividad riesgosa, el cual es el aspecto imputable al sujeto, y la constatación del daño derivado de este riesgo, por la relación de causalidad, entre la actividad riesgosa y el daño causado.

Con respecto de la teoría del riesgo creado, teoría en la cual se basa la responsabilidad objetiva, nuestra Sala Primera ha establecido en sentencias reiteradas lo siguiente:

“... Si alguien crea un riesgo por encima de los estándares medios admisibles, obteniendo beneficios de la actividad riesgosa, no hay razón para que no cubra los daños que ella produzca. La realidad se ha encargado de reconocer la virtualidad de esta teoría... No es dable aplicarla ilimitadamente. Se ha obligado a regularla para que opere solo frente a supuestos concretos...”.

Desde el punto de vista práctico, señala el jurista Víctor Pérez Vargas, que la responsabilidad objetiva se “resume en una ventaja a favor del lesionado que significa una parcial inversión de la prueba, en el sentido de que ésta queda exonerada de la carga de probar la culpa (culpa o dolo) del causante del daño y vano sería el intento de éste de probar su falta de culpa...,” de manera que le corresponde a la persona o empresa a quien se le atribuye la responsabilidad, demostrar que los daños se produjeron por fuerza mayor o por culpa de la víctima.

12. Conclusiones

En razón del carácter internacional de este contrato, su complejidad es mucho mayor, pues interactúan sujetos de nacionalidades distintas, en Estados con normativa y regulaciones diferentes, lo cual dificulta la uniformidad de normas a aplicar, y que de no ser por los usos y costumbres comerciales uniformes dentro del transporte internacional así como el uso de los INCOTERMS en los contratos de compraventa internacional, dificultaría aún más la interacción.

La normativa nacional relacionada a la materia del transporte marítimo de mercancías, se encuentra totalmente rezagada respecto del marco normativo a nivel mundial, ya que data del año de 1853.

En cuanto a la normativa internacional, existe una amplia regulación sobre aspectos contractuales generales y específicos de este tipo de transporte, entre ellos Reglas de La Haya y sus protocolos, Reglas de Hamburgo y las recientes Reglas de Rotterdam, de las cuales Costa Rica no ha ratificado.

El incumplimiento de las obligaciones contraídas y los posibles daños causados pueden conllevar a la imputación de una responsabilidad contractual si se logra demostrar la culpabilidad, que conllevaría a la indemnización por parte de quien incumple en favor de quien haya sufrido un daño, amparado a los principios que regulan la responsabilidad civil.

También, pueden incurrir en responsabilidad civil extracontractual, las partes que mediante conductas ilegítimas que causen daños a los intereses de un tercero, quien no tiene relación alguna con el negocio jurídico, tal es el caso del daño causado a un tercero quien tenía estacionado un vehículo a la par de un contenedor que estaba siendo descargado y producto de la errónea manipulación a la hora de realizar la descarga, el contenedor se volcó encima del vehículo del tercero.

Asimismo, de todo lo anteriormente analizando y en el contexto de Costa Rica podemos señalar las siguientes recomendaciones:

Una forma de minimizar los riesgos posibles dentro del transporte, es mediante un control

preventivo de documentación, capacitación del personal que manipula las cargas, que mitigue el impacto de los daños de los contenedores así como de la carga transportada u otros bienes de terceros, ya sea mediante el respaldo con fotografías y documentos de inspección de carga.

Otra recomendación para los usuarios del servicio de transporte marítimo en la defensa ante el cobro por daños causados a los contenedores será verificar el año de fabricación de dicha unidad, así como el valor actual en libros, para evitar cobros excesivos e injustificados.

Finalmente y no menos importante, recomendamos la utilización de los distintos seguros marítimos que ofrece el mercado, junto con una correcta escogencia del INCOTERM que refleje la voluntad de las partes en la compraventa internacional.

BIBLIOGRAFÍA

Libros y Tesis

GABALDON GARCÍA José Luis. *Curso de Derecho Marítimo Internacional*. Editorial Marcial Pons, Madrid, 2012.

GHERSI, Carlos. *Contratos Civiles y Comerciales*. Quinta Edición, Tomo II. Editorial Astrea, Buenos Aires.

SÁNCHEZ MORA Randall. *El contrato de transporte marítimo en contenedores*, Tesis de licenciatura, Facultad de Derecho, Universidad de Costa Rica, 1987.

SANDOVAL LÓPEZ Ricardo. *Análisis del Convenio De Las Naciones Unidas Sobre Transporte Internacional De Mercancías Total o Parcialmente Marítimo*.

Fuente: http://www.uncitral.org/pdf/english/texts/transport/rotterdam_rules/Sandoval-analysis.pdf

SOLANO RIVAS Karla. *El Contrato de Transporte en Contenedores*. Tesis para optar por el Grado de Licenciatura en Derecho. Universidad de Costa Rica. 1998

VIVANTE César. *Tratado de Derecho Mercantil*, Editorial Reus, S.A, Volumen II, Madrid, 1936.

PÉREZ UMAÑA Daniel. *El Valor Jurídico de las Indicaciones en el Embalaje en el Transporte Aéreo Internacional de Mercancías*, San José, Tesis de Licenciatura en Derecho de la Facultad de Derecho de la Universidad de Costa Rica, 2004.

PÉREZ VARGAS Víctor. *Derecho Privado*. Litografía e Imprenta LIL, S.A., Tercera Edición, San José, 1994

Jurisprudencia

Tribunal Contencioso Administrativo Sección VI, Sentencia N°44 de las 10:30 horas del 4 de julio del 2008.

Normativa

Código Civil de Costa Rica. Ley N° 63. 1888.
Código de Comercio de Costa Rica.
Ley N° 3284. 1964.

Código de Comercio de Costa Rica de 1853, Libro Tercero del Comercio Marítimo. 1853.
Constitución Política de la República de Costa Rica, 1949.

CNUDMI. Nota explicativa de la Secretaría de la CNUDMI sobre el Convenio de las Naciones Unidas sobre Transporte Marítimo de Mercancías. Hamburgo. 1978.

ONU. Convenio de las Naciones Unidas sobre el contrato de transporte internacional de mercancías total o parcialmente marítimo. Sin ratificar. Rotterdam. 2009.

ONU. Convenio De Las Naciones Unidas Sobre El Transporte Marítimo De Mercancías. Sin ratificar. Hamburgo. 1978.

ONU. Convenio Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de

Conocimiento de Embarque. Sin ratificar. Bruselas. 1924.

ONU. Protocolo por el que se modifica la Convención Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en materia de Conocimiento de Embarque, firmado en Bruselas el 25 de agosto de 1924. Sin ratificar. Bruselas. 1968.

ONU. Protocolo por el que se modifica el Convenio Internacional Para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Conocimiento de Embarque del 25 de Agosto de 1924, tal como se modificó por el Protocolo del 23 de febrero de 1968. Sin ratificar. Bruselas. 1979. Resolución aprobada por la Asamblea General 63/122. Convenio de las Naciones Unidas sobre el contrato de transporte internacional de mercancías total o parcialmente marítimo, Preámbulo del Convenio.