

EL CONTENEDOR

Licda Iliana Araya García

SUMARIO

I INTRODUCCIÓN

II LA UNITARIZACIÓN DE LA CARGA. EL CONTENEDOR

III RÉGIMEN DE PROPIEDAD DEL CONTENEDOR, MODALIDADES Y RESPONSABILIDAD

IV CONTRATO DE TRANSPORTE EN CONTENEDORES

V LÍMITES DE RESPONSABILIDAD EN EL CONTRATO DE TRANSPORTE EN CONTENEDORES

VI CONCLUSIONES

BIBLIOGRAFÍA

ANEXOS

EL CONTENEDOR

Licda Iliana Araya García

I INTRODUCCIÓN

No cabe duda de que el nacimiento del contenedor marca un hito en la historia del transporte de mercaderías no sólo por vía marítima sino también en el campo del transporte terrestre, ferroviario y aéreo, al facilitar la combinación de dos o más de estos medios de transporte en una sola operación.

El contenedor no sólo ha evolucionado vertiginosamente él mismo sino que desde su aparición ha creado una espiral ascendente de transformaciones y avances tecnológicos en el diseño y construcción de buques, modernización de puertos, invención de maquinaria y equipo pesado para facilitar y hacer más expedita la carga y descarga de mercancías con el correspondiente beneficio económico que significa la menor permanencia de los buques en los puertos, las modalidades que le permiten al cargador y al consignatario despachar y recibir la mercadería propiamente en su fábrica, plantación o empresa. La seguridad con la que se transportan los productos, librándose del deterioro que significa el manipuleo de la carga durante la travesía a su destino. Evitar riesgos como el robo, averías por el manejo inadecuado de la mercadería, en fin, es muy amplia la lista de ventajas que ofrece hoy día el transporte de mercancías por contenedor.

Creemos importante señalar que el trabajo se basa en el contrato de transporte marítimo, que

es el modelo que sigue en Costa Rica para el contrato de transporte en contenedores.

El trabajo está estructurado en cinco partes. La segunda, contiene una breve reseña histórica y agrupa una serie de temas de carácter técnico relacionados con el contenedor. En la tercera parte, nos referimos al régimen de propiedad de los contenedores y las modalidades que del mismo se generan. En la cuarta parte, el Contrato de transporte en la legislación nacional e internacional. En la quinta parte nos referimos a un tema de crucial importancia, los límites de responsabilidad en relación con las estipulaciones acordadas por las partes en el conocimiento de embarque y concluimos con el estudio del caso de Coopemontecillos contra Seaboard Marine Ltda.

II LA UNITARIZACIÓN DE CARGAS. EL CONTENEDOR

A- Antecedentes Históricos

Se dice que el contenedor ha sido el causante de lo que se ha dado en llamar “la mayor revolución en el transporte marítimo desde la aplicación del vapor a la navegación”.

Durante la Segunda Guerra Mundial, el ejército de los Estados Unidos, inventó el Conex (container express), que era un envase unitario de tamaño pequeño, fácil de manejar y de transportar en cualquier camión o tren

y fue utilizado para transportar provisiones y pertrechos bélicos.

El precursor del contenedor fue el sistema “trains by sea” que en la década de 1920, fue apoyado por Mr. Graham, Mr. Brush y Mr. Joseph Hodgson, directivos de la Ward Line neoyorquina, mejor conocida como New York and Cuba Mail Steamship Company.

El proyecto surgió con el objeto no sólo de reducir gastos en el manejo de las mercancías, sino también en busca de reducir la permanencia en puerto. Se llegó a la conclusión de que el problema radicaba en los métodos empleados en la carga y descarga. Los costos se incrementaban por las averías causadas en la manipulación de las mercancías, los destrozos intencionales y el robo.

El trasbordador ya funcionaba en aguas europeas y a los norteamericanos antes mencionados les parecía una utopía, pero siguieron adelante con la idea y en 1927 ya tenían los planos de un barco con cuatro cubiertas que con rieles, estaban preparadas para el transporte de vagones de ferrocarril. También se había diseñado una grúa especial para que cargara y descargara los vagones en ambos puertos.

En 1928 tenían el primer prototipo llamado “Sea-train”. El cual desplazaba 7684 toneladas. Fue todo un éxito, se desplazaba de Nueva Orleans a La Habana y viceversa y en sólo seis horas realizaba la doble labor de cargar y descargar. A partir de entonces, la demanda fue en aumento y para 1957, impusieron el contenedor tanto en sus servicios de altura

como en los costeros y en los transportes por carretera.

No fue una empresa naviera la que introdujo el empleo masivo del contenedor. La idea de separar las cajas del chasis del camión se le ocurrió a un empresario estadounidense de transporte carretero, Malcom P. McLean, que utilizaba una serie de grandes semirremolques en el tráfico entre Nueva York y Puerto Rico. En 1955 con la ayuda de la Autoridad portuaria de Nueva York realizó con éxito sus experimentos sobre la cubierta de viejos buques tanque, después compró barcos y organizó una línea naviera, la Sea -Land Inc. Más adelante lo siguieron otros empresarios norteamericanos. Pero poner en servicio los contenedores fue muy difícil porque había una gran resistencia de las empresas navieras, sobre todo las europeas que temían que sus buques convencionales resultaran obsoletos¹.

Al inicio, la Sea Land Services Inc. adquirió una flota compuesta por treinta y siete naves y empezó utilizando recipientes que medían 8x8.5x35 de longitud. Usó una combinación del sistema roll on / roll off (ro/ro), y barcos que subían y bajaban remolques de camión.

En 1956, se suscribió un Convenio Aduanero sobre Contenedores sobre el manejo aduanero de estas unidades. En 1957 Graham, Brush y Hodgson impusieron el contenedor, tanto en sus servicios de altura como en los costeros y transportes por carretera. El auge que alcanzó en Europa llevó a que se planteara una normativa específica que tuvo su principal manifestación en las llamadas “Reglas de La Haya” de 1956

1 CUADERNOS DE LA CEPAL, **Los conceptos básicos del transporte marítimo y la situación de la actividad en América Latina**, Publicación de las Naciones Unidas, Santiago de Chile, 1986. págs. 65 y 66.

Posteriormente el container apareció en el Atlántico Norte, transportado por buques convencionales con un servicio especial en ese tráfico introducido en la primavera de 1966, extendiéndose rápidamente a todos los tráficos, determinando una nueva infraestructura portuaria, nueva utilería y sobre todo los ya comunes buques portacontenedores, en sus diversos tipos y tamaños².

De 1967 a 1968 se introducen los contenedores en dos rutas entre Japón y la Costa oeste de los Estados Unidos. En 1969, en dos líneas de Oceanía a Europa y Japón también se introduce su uso. De aquí en adelante operadores de contenedores y de buques portacontenedores fueron en ascenso.

En 1968, se firma el Protocolo de Bruselas, el cual modificó el Convenio Internacional para la Modificación de ciertas Reglas en Materia de Conocimientos de Embarque, firmado en Bruselas el 25 de agosto de 1924. Ese mismo año los Estados Unidos emiten restricciones al uso de módulos o recipientes que fueran distintos de los establecidos por la Asociación Americana de Normas. Sin embargo prevalecieron los usos y costumbres al aceptarse las dimensiones de los contenedores de Sea Land.

Para 1975, las mayores rutas en el mundo habían sido conectadas a un área triangular de Japón-Estados Unidos-Europa e incorporado completamente el transporte de mercaderías en contenedores.

En 1973 se da un período de estancamiento con el denominado “Shock Petrolero”.

En América Latina, el uso de los contenedores se encuentra rezagado, utilizándose aún, buques convencionales, buques multipropósito o por combinación de carga general, esto a su vez no permite la homogeneización del transporte en contenedores por tierra. México ha tenido una posición privilegiada, cuenta con un extenso territorio entre las costas del Océano Pacífico y el Golfo de México. El comercio se realiza entre fronteras y los contenedores son operados por buques “Full Container”. La exportación de carga se realiza en forma similar, alimentando puertos de los Estados Unidos conectados por buques nodriza “Full Container.”

En 1957 se construyó el primer buque portacontenedores con capacidad para 226 contenedores y en septiembre de 2006, se exhibió en la Bahía de Algeciras (Cádiz), España, el portacontenedores más grande del mundo con capacidad para 11.000 TEU (medida estandarizada mundial de la capacidad de buques).

El transporte de mercaderías en contenedores es un proceso irreversible, que ha adquirido tal desarrollo a nivel mundial que los países que no se adaptan a este tipo de unitarización de la carga a través de la construcción de buenas vías terrestres y modernización de sus puertos, corren el riesgo de quedar al margen del comercio internacional.

A- Definición

ROMERO B. señala que:

“El contenedor es un cajón metálico, hexaédrico, de dimensiones estandarizadas

2 ROMERO BASALDÚA (Luis), **Los contenedores y el Derecho Marítimo**, Antología de Contratación Internacional, compilación hecha por el Dr. Víctor Pérez, p. 472

y también medidas estándar aprobadas por las normas 150 (Organización Internacional de Normalización), que está construido de aluminio, acero o plástico, que sirve y ha sido concebido para el transporte de mercancías homogéneas y heterogéneas, así unitarizadas en un solo volumen, cuya estiba facilita el proceso de unitarización de las cargas, facilitando el transporte puerta a puerta o puerto a puerto o variantes, abaratando costos y aminorando riesgos a los operadores unimodales y multimodales, y agilizando la estiba, etc.”³

ROMERO B. nos proporciona otra definición : “...Es un elemento para el transporte que constituye un compartimiento, total o parcialmente cerrado, destinado a contener y transportar mercancías;

- b) cumple las normas aplicables establecidas en la Convención Internacional sobre Seguridad de los Contenedores (CSC);
- c) fabricado según las exigencias técnico constructivas de conformidad con las normas IRAM, o Recomendaciones COPANT, o 150 u otras similares;
- d) suficientemente resistente para su empleo repetido;
- e) especialmente ideado y construido para posibilitar el transporte seguro de distintos tipos de mercaderías (secas, líquidas, gasíferas, refrigeradas, ventiladas, etc.) empleando varios modos de transporte mediante sucesivas operaciones de transferencia de uno a otro modo (terrestre,

acuático o aéreo), sin manipulación intermedia de la carga;

- f) resulte fácil la operación de llenado y vaciado con empleo de equipos mecánicos (autoelevadores, cintas transportadoras, palas mecánicas, grúas, bombas, etc.); pueda identificarse con seguridad por medio de siglas y números, con empleo de material indeleble de manera tal que resulten fácilmente visibles. la naturaleza de esta “caja tan curiosa”,por supuesto que no es la de un simple embalaje”⁴.

De acuerdo al Convenio Aduanero sobre Contenedores, las características son las siguientes:

Que tenga carácter permanente y sea por esta causa lo suficientemente resistente como para permitir su empleo reiterado.

Debe estar especialmente ideado para facilitar el transporte de mercancías, por uno o varios medios de transporte.

Estar dotado de dispositivos que faciliten su manipulación señaladamente al tiempo de su trasbordo de un medio de transporte a otro.

Ideado de tal suerte que resulte fácil llenarlo y vaciarlo, y

Debe de ser un volumen interior de un metro cúbico por lo menos. Así como los accesorios y equipos normales del contenedor, siempre y cuando sean importados con éste; el vocablo “contenedor” no comprenderá ni los embalajes usuales ni los vehículos”⁵.

³ ROMERO BASALDÚA (Luis), **Op.Cit.** p.474

⁴ Cita hecha por ROMERO BASALDÚA, (Luis), **Op. Cit.** p. 471

⁵ Convenio Aduanero sobre Contenedores. Ginebra 18 de mayo de 1856,Artículo 1º, inc. b)

C. El contenedor como forma perfeccionada de carga unitarizada

Como señalamos antes, el contenedor es considerado la forma más perfeccionada de carga unitarizada. Con el término carga unitarizada nos referimos al principio de carga unificada que consiste en la idea de manejar las diferentes mercancías, no por medio de bultos separados, sino, mediante bloques o grupos de bultos de carga que conforman unidades independientes.

1. Formas de unificar bultos son:

- * Las paletas (pallet), consisten en una plataforma, generalmente de madera sustentada por varios travesaños en su parte inferior, sobre la cual se acomodan los diversos bultos de carga, los cuales se aseguran con redes, hojas de cartón, cintas adhesivas o metálicas o cualquier otro medio de sustentación.
- * El contenedor (container), ya descrito en la definición reúne las características propias de la unitarización de la carga, entre ellas:

Consolida un número de unidades que permanecen juntas durante todo el proceso de su traslado de un lugar a otro: carga, almacenaje, embarque, desembarque, descarga, almacenaje, desconsolidación, etc.

Óptimo manejo de la carga consolidada como una unidad en su lugar de origen, con un solo destino asignado y sin ser manipulada durante el trayecto.

Tarifas previamente establecidas según destino, características del cajón y no por el número y clase de mercancías contenidas.

Carga que es posible o no, transportar en contenedores:

Mercancías fáciles de estibar, que representan altos costos de flete, atractivos para ser hurtados y que pueden dañarse fácilmente. Ejemplos: licores, medicinas, telas, ropa, electrodomésticos, equipo de computación, etc.

Mercaderías que pueden ser físicamente contenerizadas, pero económicamente no es rentable, debido a que su exposición al robo y al daño es menor. Ejemplos: materiales de construcción, maquinaria, vehículos, etc.

Mercancías que excepcionalmente son contenerizadas, por su naturaleza y razones económicas, son transportadas en buques especializados. Ejemplos: granos, petróleo, etc.

Mercancías no aptas para ser transportadas en contenedores. Ejemplos: estructuras que midan más de doce metros, camiones, tractores, cosechadoras, etc.

Beneficios del transporte de carga en contenedores.

- a) Las dimensiones estándar de los contenedores, permiten un mejor aprovechamiento del espacio disponible, equipo de manipuleo y transporte especializado, reducción de costos de transporte y almacenamiento de mercancías
- b) Existe un tipo de contenedor según tipos de mercadería.
- c) Protección de daños producidos por golpes, movimientos, robo, humedad, etc.

Facilita la unificación de mercadería heterogénea, debido a que permite llenar su

contenido con mercancías que viajan al mismo destino bajo el concepto de una sola unidad.

Facilita el manejo de la carga, al hacerlo como una unidad.

La identificación de las mercancías se realiza mediante el número del contenedor.

Se reduce el tiempo de carga y descarga, así como los costos de almacenaje

Se simplifican los trámites aduaneros

Condiciones necesarias

Puertos e Instalaciones: para realizar el transporte en contenedores se requiere de infraestructura, maquinaria y equipo adecuado, Se requieren inversiones muy elevadas para equipar las terminales portuarias. No basta con modernizar los puertos, sino que también se requieren buques portacontenedores, etc.

Grúas: para el manejo de los contenedores se requieren grúas con capacidad mayor a las veinte toneladas. Deben ser grúas especializadas para carga y descarga de los contenedores en los barcos y para el manejo de los mismos en las terminales.

Buques especiales: a partir de 1960 surgió el concepto de buques especializados para portar contenedores. Con el transporte de contenedores surge el problema del desbalance en el peso entre los contendores que van llenos y los que van vacíos, mientras que en los barcos de carga convencionales los espacios vacíos se llenan con carga a granel.

Tipos de contenedores

La estructura y características del contenedor van a estar en función de las características del objeto a transportar. De acuerdo a esto se clasifican en:

Standard: se utilizan para transportar carga seca. Estos contenedores protegen la mercadería que transportan del exterior, no requieren control de temperatura. Generalmente miden 8 pies de ancho, por 8.5 pies de alto y de largo pueden tener 10, 20, 35 o 40 pies.

High Cube: Similares a los anteriores pero tienen 40 pies de altura. Se utilizan para carga seca de baja densidad.

Open Top: Se usan para carga seca difícil de manipular, no tienen cubierta superior debido a que el proceso de carga y descarga se realiza por allí, generalmente se utiliza algún tipo de lona para cubrirlo.

De Plataforma: Se utilizan para carga muy pesada. Constan de una plataforma parecida a la de los vagones de ferrocarril. Se cargan con maquinaria pesada o tucas de madera.

Ventiladores: Son parecidos a los Standard, pero cuentan con rejillas para la ventilación continua de la carga. Tienen el inconveniente de permitir la entrada de agua.

Insulados: Su cubierta es térmica para proteger a la mercadería de los cambios de temperatura a lo largo de la travesía. En ellos se transportan computadoras, que es un producto que requiere refrigeración.

Térmicos: Cuentan con unidades de refrigeración o congelación según sea el tipo de carga. Su capacidad interior es aproximadamente un 10% menor al de un contenedor normal. Existe gran variedad de ellos:

El sistema de temperatura puede ser automático, mecánico, transitorizado y con microcircuitos.

De acuerdo al combustible que utiliza puede ser : de gas, diesel o eléctrico

Con unidades de enfriamiento fijas que es lo más común o removibles, llamadas clip on.

Algunos no tienen el sistema de refrigeración, sino que lo reciben a través de mangueras.

Para la conservación de productos perecederos, existen actualmente contenedores que tienen una atmósfera controlada. Este es el mejor sistema para frutas, verduras, flores recién cortadas y otros, porque produce un efecto de “vida suspendida”

Bulk o Graneleros: Especiales para transportar granos secos. Tienen varias compuertas : laterales, superiores, frontales, mixtas.

Tanqueros: utilizados para productos líquidos o gaseosos.

Desde el punto de vista de su estructura , los contenedores pueden ser fijos o desmontables. Los desmontables se doblan y facilitan su

transporte cuando están vacíos. Algunos tienen como parte de su estructura un chasis con ruedas sobre el cual se movilizan, se utilizan bajo el concepto de “roll on/roll off”, o de rodaje. Se trata de un cajón con chasis con ruedas, el cual es remolcado por un cabezal de camión. El otro tipo es el denominado sistema “lift on/lift off “ o de levante, éste consta de un cajón que se monta sobre un chasis de remolque e igualmente se desmonta. Operan bajo el método “ro/lo”, en tierra van sobre un chasis con ruedas que es remolcado por un camión y en el barco bajo el sistema “lift on/ lift off”.

Seguro del Contenedor

El contenedor es un objeto de mucho valor por lo cual es sujeto de seguro. Generalmente, este seguro tiene tres componentes:

Seguro del contenedor en sí mismo.

Responsabilidad del dueño del contenedor para con terceras personas.

Responsabilidad del operador de los contenedores por los daños de carga.

En la mayoría de los países los tres seguros son cubiertos por una sola póliza. El objeto de la cobertura del seguro del contenedor depende de los aseguradores, sólo aquellos contenedores que cumplen los requerimientos de la organización de estandarización internacional son aceptados por los aseguradores⁶.

6 SOLANO RIVAS (Karla) El Contrato de Transporte en Contenedores. Tesis de grado para optar al Título de Licenciada en Derecho. Facultad de Derecho, Universidad de Costa Rica, 1998, pág.97

Clasificación de los buques portacontenedores

Se clasifican en dos tipos:

1 Clasificación por carga transportada

Buque Contenedor Tipo combinado. Es un barco que recibe carga en sus bodegas contenerizadas y en forma fraccionada, la carga es estibada en el mismo viaje. Este tipo de buque puede estibar contenedores de diferentes medidas.

Buque Semicontenedor: Es un buque convencional, con bodegas en las cuales pueden estibarse contenedores. Generalmente está equipado con grúa, bodegas de carga en la proa y en la popa para la estiba de carga general. Su utilización es óptima para viajar a aquellos lugares donde el movimiento en contenedores es poco y la carga no contenerizada es abundante.

Buque contenedor Convertible: Es versátil, puede transportar carga totalmente contenerizada, carga general y automóviles.

Buque contenedor lleno: Diseñado para transportar cantidades masivas de contenedores.

2 Clasificación por operación de descarga

Buque lift on /lift off (Lo / lo): realiza la carga de los contenedores desde la orilla del muelle a las bodegas del buque por grúa.

Buque roll on /roll off (Ro / Ro): Es un buque diseñado de manera tal que une la carga unitarizada sobre camiones o trailers desde el barco por medio de una rampa instalada en proa y la carga es depositada en bodega

de acuerdo a la planificación de la estiba. Los contenedores son estibados sólo en forma horizontal.

III REGIMEN DE PROPIEDAD DEL CONTENEDOR, MODALIDADES y RESPONSABILIDAD

A Propiedad y Modalidades

Las modalidades que pueden presentarse en el transporte marítimo de contenedores están en relación con la propiedad del contenedor.

1. Si la propiedad del contenedor (o su uso por alquiler o leasing) es del cargador, el transportador factura el costo del flete según el volumen o peso. Es entregado lleno en el puerto de origen, transportado al puerto de destino, donde es entregado al consignatario o beneficiario del conocimiento.

2. Si el contenedor es propiedad o alquilado por el transportador marítimo, se dan tres modalidades:

Pier to pier: el cargador lleva la carga al depósito de contenedores del transportista en el puerto de origen y es introducida dentro del contenedor para ser transportada al lugar de destino. Aquí la carga es desconsolidada por el transportador, quien la entrega al legítimo tenedor del conocimiento de embarque. El costo del flete es superior al costo del flete en bodega, debido a que la carga goza de mayor seguridad y protección.

House to pier o pier to house: de acuerdo a esta modalidad el contenedor es estibado y desestibado respectivamente por el cargador o el consignatario. En estos casos opera la

regulación aduanera de los respectivos países, al ingresar el contenedor a la plaza.

House to house: el transporte es realizado desde el depósito del cargador en el país de origen, hasta el del consignatario en el lugar de destino. Normalmente el contenedor se llena en el depósito del cargador, luego es embarcado al puerto de destino, siendo el consignatario quien desconsolida la carga en el lugar por él indicado.

En este caso, el consignatario de la mercadería, es el tenedor legítimo del conocimiento de embarque y como tal, tiene derecho a retirar el contenedor cargado e ingresarlo mediante autorización aduanera, para desconsolidarlo o descargarlo, por su cuenta en el lugar por él indicado. Hecha la descarga, debe devolver el contenedor vacío a la jurisdicción portuaria. La regulación de las Conferencias de Fletes, le otorga un lapso de cinco días para que lo desconsolide. Pasado ese plazo, las compañías navieras deben facturar un recargo por la demora en la devolución del contenedor.

Las modalidades contractuales varían si el contenedor es alquilado. Hay compañías que alquilan contenedores, por tiempo, por uno o más viajes o por la combinación de ambos sistemas. En el sobreprecio del flete, se contempla un término máximo para que se realice la descarga, pasado ese plazo la compañía naviera debe facturar un cargo fijo por demora hasta que se dé la devolución del contenedor.

Contenedores entregados por el cargador y estibados por él

El transporte en contenedores entregados por el cargador amerita un análisis cuidadoso de las cláusulas del contrato.

En el caso de embarques house to house o house to pier, en los cuales figura la anotación Shipper's load stowage and count., el contenedor es entregado por el cargador y el transportador puede ignorar el contenido en el proceso de estiba .

Reaccionar contra la cláusula said to contain (dice contener) , se explica sólo si el contenedor ha sido violado durante el período que ha estado bajo custodia del OTM (operador de transporte multimodal), pero no cuando llega en buenas condiciones.

La cláusula peso desconocido, no es suficiente por sí sola, debe probarse que no se pudo pesar el contenedor.

Avería, pérdida o daño: el reclamante debe probar que ocurrió durante el transporte y, viceversa, el transportador, debe probar que debió producirse antes de recibir el contenedor o después de entregarlo.

En caso de que el transportador contrate los servicios de un forwarding agent, (agente de los fletadores), puede plantearse la responsabilidad de éste, en Francia se dice que asumen una obligación de resultado. Sin embargo hay una presunción de responsabilidad del transportador, a menos que éste invoque la exoneración y justifique la defensa.

En caso de buques portacontenedores que los estiban en cubierta, las reglas de La Haya-Visby no han regulado sobre transporte de contenedores, salvo lo que se refiere al límite de la responsabilidad, excluyendo el transporte sobre cubierta.

IV. EL CONTRATO DE TRANSPORTE EN CONTENEDORES

El contrato de transporte en contenedores es un contrato de transporte de mercaderías, pero por sus características es calificado de manera singular.

El uso de los contenedores ha revolucionado el transporte, habiéndose introducido nuevas técnicas de transporte como lo es el transporte multimodal., el cual tiene como requisitos que debe realizarse en dos o más medios de transporte pudiendo acordarse en una sola operación. En tal sentido un contenedor puede viajar por tierra, por barco y por último en tren para llegar a su destino.

A continuación vamos a referirnos a este contrato, relacionándolo con la legislación nacional e internacional según corresponda.

A. Características Generales

Los elementos del contrato son los comunes a todos los contratos civiles y comerciales: los sujetos, capacidad para contratar, el consentimiento, la causa, el objeto, el fin, la forma.

Sus principales características son

Consensual: se perfecciona desde el momento en que las partes expresan su consentimiento y comienza a producir sus efectos. El Artículo 1175 del Código Civil lo reputa celebrado desde que el porteador o sus comisionados hayan recibido los efectos de transporte.

Es bilateral, el consentimiento genera derechos y obligaciones a cargo de ambas

partes: el porteador y el cargador se obligan recíprocamente.

Carece de formalidades, es decir no es necesario que exista un documento escrito para que exista, así está establecido en el Artículo. 329 del Código de Comercio

Es un contrato de adhesión. Lo vamos a encontrar previamente impreso. Las cláusulas que rigen estos contratos son impuestas por el porteador. El cargador sólo determina el tipo de contenedor que necesita, el lugar de destino y el tiempo de llegada.

El objeto: el Artículo. 323 del Código de Comercio señala que son objeto del contrato de transporte, las personas, noticias y mercaderías.

El flete: es el precio que paga el cargador al porteador para que realice el traslado de los efectos y éste constituye un elemento esencial del contrato

B. El conocimiento de embarque

Es el documento utilizado en el contrato de transporte en contenedores. Como sabemos, la expedición del conocimiento de embarque es obligación del transportista, éste o el capitán, o el agente del transportista deben expedirle un conocimiento de embarque al cargador, en uno o varios originales, demostrando que el embarque de las mercaderías ha sido realizado (conocimiento de embarque embarcado). El transportista en cuanto recibe la mercadería debe expedir un conocimiento de embarque indicando que ha recibido la mercadería a satisfacción para su custodia (conocimiento de embarque recibido).

El conocimiento de embarque contiene varias descripciones, las cuales constituyen parte integral del contrato de transporte de mercaderías y son denominadas cláusulas, aparecen en el anverso o en el reverso del conocimiento de embarque.

Las funciones que cumple el conocimiento de embarque son:

Es un recibo de la mercadería⁷

Es un título representativo de la mercadería⁸

Es un instrumento que documenta el contrato de transporte⁹

En el crédito documentario, en la orden de pago documentaria y en la cobranza documentaria, es normalmente necesario para que el vendedor pueda obtener el pago.¹⁰

C. Sujetos de la Relación Contractual

Derechos y Obligaciones: Los sujetos que participan en el contrato de transporte son: el porteador y el cargador.

El Artículo 1 de las Reglas de Hamburgo establece:

Porteador: es toda persona que por sí o por medio de otra que actúe en su nombre, ha celebrado un contrato de transporte con un cargador

Porteador efectivo: es aquel a quien el porteador ha encomendado la ejecución

del transporte de las mercancías, o de una parte del transporte, así como cualquier otra persona a quien el porteador ha encomendado esa ejecución.

Cargador, es la 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 que actúe en su nombre o por cuenta propia entrega efectivamente las mercancías al porteador en relación con el contrato de transporte.

Obligaciones del Porteador

Para cumplir su obligación, el porteador debe actuar con diligencia para que el buque esté en condiciones de navegar.

Proceder con debido cuidado en la carga (manipulación, estiba, conservación) y en la descarga de las mercaderías transportadas

Comenzar y completar el viaje convenido, con diligencia y siguiendo la ruta convenida.

Entregar al cargador los conocimientos de embarque que amparen la expedición de la mercancía.

Cumplidas las etapas del viaje, está obligado a entregar al destinatario, legítimo tenedor del conocimiento de embarque, las mercancías que le han sido confiadas para su transporte¹¹.

⁷ Código de Comercio de 1853. Artículo 741

⁸ Ibidem Artículo 743

⁹ Reglas de Hamburgo 1978 Artículo. 1

¹⁰ SOLANO RIVAS (Karla) Op.Cit. pág.148

¹¹ Código de Comercio, Artículo 335 inciso f

Derechos del Porteador

El porteador está facultado para sustituir un buque por otro igualmente apto para la expedición, siempre y cuando no implique retardo del viaje.

El porteador tiene derecho a cobrar el flete y el cargador tiene la obligación correlativa de abonar el valor íntegro del precio del transporte

En el supuesto de que el cargador no haga debida entrega de la mercancía en la forma estipulada, el transportador tiene derecho a iniciar el viaje ya exigir a aquel el reconocimiento del flete.

El porteador está facultado para dar por concluido el viaje en caso de que sobrevengan averías en el buque que no admitan reparaciones o medie orden de autoridad competente, bien para no zarpar, para variar la ruta o para descargar. También cuando la salida resulte del todo imposible, arriesgada o excesivamente demorada por causas fortuitas o de fuerza mayor..

El porteador tiene derecho a rechazar la mercadería no entregada en las condiciones acordadas, exigir el reconocimiento de los bultos, exigir el resarcimiento de los daños provenientes de hechos del cargador. (Artículo 336 Código de Comercio)

Obligaciones del Cargador

El deber de entregar las mercaderías al porteador en el momento y lugar, cantidad y peso conforme lo establecido en el contrato.

Garantía tácita al porteador de que la carga carece de todo riesgo no manifestado y que el acondicionamiento o embalaje es adecuado, salvo que el expedidor haya informado al porteador de que los géneros transportados son peligrosos.

Pagar al porteador el flete. Esta es la obligación principal del cargador y consiste en pagar al porteador la suma pactada como precio de transporte de la mercadería. La regla general es que el porteador sólo tiene derecho al pago del flete una vez cumplida la obligación de poner la mercancía en el lugar de destino. Si el flete fue pagado por adelantado existe el derecho de exigir restitución. Existe una cláusula denominada “flete pagado a todo evento” según la cual el transportista ostenta el derecho a percibir el pago del flete aún cuando las mercancías no lleguen al lugar de destino.

Obligación de entrega de la mercancía en un puerto de carga.

“Se estimará que el cargador garantiza al porteador en el momento de la carga, la exactitud de las marcas, del número, de la cantidad y del peso, en la forma que él la consigna; y el cargador indemnizará al porteador de todas las pérdidas, daños o gastos que provengan o resulten de inexactitudes en dichos puntos. El derecho del porteador a esa indemnización no limitará en modo alguno su responsabilidad y sus obligaciones derivadas del contrato de transporte respecto de cualquier otra persona que no sea el cargador”¹²

El cargador por su parte “...no será responsable de la pérdida sufrida por el porteador efectivo, ni del daño sufrido por el buque, a no ser que la

12 Reglas de La Haya. Artículo 3 inc. 5 1924

pérdida o daño hayan sido causados por culpa o negligencia del cargador, sus empleados o agentes...”¹³

Derechos del Cargador

- a) Que se embarque la mercadería
- b) Exigir la entrega de la mercadería aún cuando el buque se encuentre en travesía reconociendo cualquier aumento en el flete como resultado.

Nombrar un representante para que viaje a bordo del buque custodiando aquella carga que por su propia naturaleza así lo requiera.

V. LIMITES DE RESPONSABILIDAD

Existen varios instrumentos internacionales que regulan los diferentes componentes del contrato de transporte marítimo. Costa Rica es suscriptor de algunos de ellos y en otros casos ha ratificado y depositado el instrumento. Por tal motivo hemos creído importante señalar que el tema de los conflictos por los límites de la responsabilidad se rige por las disposiciones emanadas de dichos instrumentos, aún países que han dictado su propia legislación, lo que han hecho es incorporar de manera idéntica normas de los mismos. Los que vamos a ver citados con mayor frecuencia son:

Reglas de La Haya. 1924

Reglas de La Haya-Visby. 1968

Reglas de Hamburgo. 1978

Convenio de Bruselas. 1924 con modificaciones de 1968 y 1979 (Reglas de La Haya Visby)

Reglas de York Amberes. 1994 (y 2004. Nota del editor)

Para la determinación de los límites de la responsabilidad en un conflicto, es necesario que las cláusulas acordadas por las partes estén claramente estipuladas en el conocimiento de embarque

Uno de los temas tratados por los autores de la doctrina es el que se refiere al límite de responsabilidad cuando la carga viaja en contenedores y como tales son considerados como una unidad, excepto que se hayan mencionado los bultos o unidades contenidos en ellos.

El término unidad referido al contenedor cambia su sentido en caso de que se individualice el contenido del contenedor, en este caso la limitación de la responsabilidad atañe a cada bulto o unidad.

Lo que corresponde en estos casos, es hacer un análisis minucioso del conocimiento de embarque. Si en el conocimiento se menciona uno o más contenedores, paletas o bultos y luego se menciona el contenido, la limitación debe funcionar en relación al contenedor, pero, si se individualizan los bultos estibados en el contenedor y no se desconoce su contenido, la limitación debe jugar sobre cada una de las cajas o bultos contenidos en el contenedor

Es muy difícil determinar cuándo puede considerarse que las unidades han sido individualizadas, porque si la consolidación

13 Reglas de Hamburgo Artículo 12, 1978

no fue hecha por el transportador y se incluye la cláusula “contenido desconocido” o “dice contener”, hay que concluir que las unidades estibadas dentro del container, no han sido tomadas en cuenta y desde luego se desconoce su contenido.

Se hace énfasis en que el conocimiento de embarque es la expresión inequívoca de la voluntad de las partes cuando redactan el contrato. Cualquiera que quiera saber cuál es el límite máximo de responsabilidad en caso de transportarse un contenedor, tendrá que examinar el conocimiento y fijarse si están individualizadas las mercaderías contenidas en el mismo y si se toman como unidad o si, en cambio el contenedor en su totalidad, en su conjunto es la unidad que se ha considerado para efectuar el transporte¹⁴.

Otro fallo mencionado por RAY, José D. Dice: “ En síntesis, para pronunciarse sobre la limitación de responsabilidades es necesario examinar el conocimiento y determinar en función de sus menciones, cual ha sido la intención de las partes.

Debe tenerse bien en cuenta que el cargador es quien establece las menciones en el conocimiento sobre los ejemplares en blanco que le entrega el transportador o su agente, y que es necesario evitar ambigüedades para que la limitación funcione en la forma que corresponde”

Sentencia 000353-F-99 de la SALA PRIMERA DE LA CORTE SUPREMA DE JUSTICIA., dictada en San José, a las 16:10 horas del veintisiete de octubre de mil novecientos noventa y nueve, en el caso COOPERATIVA

NACIONAL DE MONTECILLOS R.L. contra SEABOARD MARINE LTDA., en la cual el alto tribunal dictaminó responsabilidad concurrente de las partes

En este caso Coopemontecillos contrató a Seaboard Marine Company Ltda. para transportar 20.624 kg. de filetes de pescado, con destino a Miami, Estados Unidos. Para tal efecto requirió un contenedor frigorífico bajo el sistema de transporte multimodal. El contenedor fue puesto a disposición de la Cooperativa, el cual fue cargado y sellado en las instalaciones de la Cooperativa por sus empleados, sin mediar solicitud de la empresa transportista para revisar la mercadería. Cuando la mercadería llegó a su destino, fue rechazada en su totalidad por la consignataria pues una parte llegó descongelada. Fue enviado un nuevo embarque a través de la misma compañía transportadora, cargado nuevamente en las instalaciones de la cooperativa por sus empleados; y nuevamente la mercadería fue rechazada por las mismas razones. En ambas ocasiones, se expidieron guías de porte con las leyendas: “Embarcado a riesgo del propietario, la empresa de transporte no asume ninguna responsabilidad”. “La calidad, cantidad y condición de la carga desconocida para el transportador” (Cuando el contenedor es consolidado y desconsolidado sin intervención del transportista no se puede constatar ni imputar válidamente al transportador responsabilidad por el daño en la mercancía. Sin embargo, señala ROMERO BASALDÚA “ el contenedor por defectos del contenedor, filtraciones, fallas en el equipo térmico, etc, ello derivará en responsabilidad del transportador por no haber “antes y al iniciarse el transporte” velado con razonable

14 Fallo de la Cámara Federal del 17.VIII.80.citado por RAY (José D.) Op. Cit. p. 568

diligencia a la navegabilidad “en concreto” del buque, según lo quieren las leyes, convenios internacionales y usos clausulados de los conocimientos. El transportador ocurrirá vinculando la falta de cuidado en la estiba, carga, transporte, custodia, desestiba, y descarga y entrega del container,... hasta el cese de su responsabilidad)¹⁵.

En el III considerando se dice que los fundamentos para declarar sin lugar la demanda se basaron en un análisis interpretativo de las normas relativas al contrato de fletamento. Estimó que las formas tradicionales de los contratos de fletamento han cedido ante nuevos contratos de transporte básicamente por la utilización de los contenedores, mediante los cuales se puede manipular, almacenar, transportar la mercadería con mayor agilidad, facilitando las labores de carga y descarga en medios marítimos, terrestres, aéreos, todo ello sin afectar la mercancía. (El Tribunal reconoce las nuevas modalidades de transporte y las ventajas que ofrecen) Para el Tribunal Superior, las normas reguladoras de los contratos de transporte deben ser interpretadas en el contexto actual y no en el momento de su promulgación. (Hace aquí nuestro Tribunal Superior, una interpretación evolutiva o progresiva de las normas y continúa diciendo que no son aplicables al caso, los Artículos 333 y 336 del Código de Comercio, por tratarse de reglas tradicionales sobre transmisión del riesgo de la estiba).

En el IV Considerando, se destaca el segundo agravio de los apoderados de la Cooperativa, en el sentido que su representada requirió que en el primer embarque la mercancía viajara a -20° F, sin embargo viajó a una temperatura

fluctuante de -10° F a 0.4° F y en el segundo de -7° F a $+23^{\circ}$ F., lo cual evidencia manipulación negligente en las temperaturas de la carga y el incumplimiento del transportista.

En el V Considerando señala el Tribunal que a primera vista el punto medular del asunto está en la naturaleza jurídica y los alcances de los conocimientos de embarque o guías de porte. A criterio de las sentencias, éstos excluyen la responsabilidad de las empresas transportistas, pues los bienes se embarcan a riesgo del cargador, según una cláusula y además los transportistas desconocen calidad, cantidad y condición de la carga. Sin embargo la Sala, no comparte de que nuevas figuras contractuales lleguen a prever una eximente de responsabilidad del porteador, (RODIÈRE dice: “ que con respecto al transporte en contenedores debe tenerse en cuenta lo que el transportador ha tomado a su cargo (Prise en charge) y que a este efecto es necesario estudiar el conocimiento).

Si se pretende tomar en cuenta las piezas estibadas en el contenedor, el cargador debe requerir al transportador que reconozca el contenido”¹⁶

El Considerando VII se refiere claramente a la presunción de competencia profesional, al señalar que el agente debe reunir las aptitudes necesarias para poder decidirse a actuar o no actuar, sus acciones o abstenciones deben estar orientadas a evitar toda posibilidad de daños, engaños o maniobras. Cuando falta control, orientación, vigilancia o elección y hay omisión en hacer, no hay duda de que el agente deberá correr con las pérdidas, pues laLa infracción culpable a esos deberes

¹⁵ ROMERO BASALDÚA, Op. Cit. p. 483

¹⁶ Citado por RAY (José D.), Op. Cit. p. 576

—aunque sea de índole omisiva— coloca al agente, como dijimos, en la obligación de resarcir el daño causado al derecho ajeno.

Consideramos que el fallo de culpa compartida es el adecuado para el caso. Ambas partes son culpables de omisión. Como profesionales en sus respectivos campos, debieron haber previsto los daños posibles y haber controlado las condiciones en que se realizó la estiba con independencia de las cláusulas de “said to contain” y “contained unknown, sobre todo al realizarse un segundo embarque conociendo los antecedentes del primero. También el transportador falló en su obligación de vigilancia y control de la temperatura que debía mantener el contenedor.

Queremos retomar y enfatizar la importancia del Conocimiento de Embarque, el cual debe llenarse de forma clara y expresar exhaustivamente las cláusulas. Al final mucho va depender del análisis detallado que de éste se haga.

VI. CONCLUSIÓN

Varios han sido los factores que han contribuido a la rápida expansión del transporte de mercaderías en contenedores. Como se señaló en el trabajo, el contenedor es la forma más perfeccionada de unitarización de la carga, entendiendo unitarización como el proceso de agrupar las mercancías en unidades homogéneas, cuya manipulación se facilita por medios mecánicos y se realiza de forma rápida, segura y económica, eliminando

riesgos de daños, robo o pérdidas, todo lo cual redundará en la disminución de costos para el cargador y para el transportista.

En Costa Rica, el contrato de transporte en contenedores reviste las características del contrato de transporte marítimo, mientras que en otros países se rige por el contrato de transporte multimodal.

Nuestro país se encuentra rezagado al estar regulado el comercio marítimo por el Código de Comercio de 1853. Es necesario que se dicte una legislación moderna que abarque también la materia de aduanas. Es de vital importancia que se inviertan recursos en la modernización de los puertos, en infraestructura vial y ferrocarriles, de no ser así, Costa Rica se mantendrá muy lejos de sus aspiraciones por competir en el mercado internacional.

Resultó muy interesante relacionar las lecturas realizadas y los casos en ellas presentados por los autores, con diferentes casos que hemos tenido la oportunidad de estudiar en el transcurso del año y analizarlos a la luz de los nuevos conocimientos adquiridos.

No puedo dejar de mencionar que los instrumentos internacionales que regulan la materia, sin importar la época a la que pertenecen, nos muestran quienes ostentan el poder. Ante tal situación nuestros exportadores, aún cuando sean grandes exportadores en el ámbito nacional, van a estar siempre en una situación de desventaja, porque las reglas del juego las imponen aquellos.

BIBLIOGRAFÍA

LIBROS

CARBALLO COTANDA (Antonio) y PADRÓN ALBORNOS (Juan A) El Container. Los Contenedores en el Transporte Actual, Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación, Santa Cruz de Tenerife, Islas Canarias, 1969

CUADERNOS DE LA CEPAL, Los conceptos básicos del transporte marítimo y la situación de la actividad en América Latina, Publicación de las Naciones Unidas, Santiago de Chile, 1986.

RAY, (José Domingo), Derecho de la Navegación Tomo II, Abeledo Perrot, Buenos Aires, 1994

ROMERO BASALDÚA (Luis), Los contenedores y el Derecho Marítimo, Antología de Contratación Internacional, compilación hecha por el Dr. Víctor Pérez Vargas

TESIS

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

SOLANO RIVAS (Karla), El Contrato de Transporte en Contenedores. Tesis de grado para optar al título de Licenciada en Derecho. Universidad de Costa Rica, 1998

CONVENIOS INTERNACIONALES

Convenio Aduanero sobre Contenedores. Ginebra 18 de mayo de 1856

Convenio de las Naciones Unidas sobre Transporte Marítimo de Mercancías, 1978 "Reglas de Hamburgo"

Convención Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Conocimientos.

Convenio de Bruselas 1924

Reglas York Amberes 1994

Reglas de La Haya, 1924

CÓDIGOS

Código Civil de la República de Costa Rica

Código de Comercio de la República de Costa Rica, 1853

Código de Comercio de la República de Costa Rica, 1964

Código Aduanero Uniforme Centroamericano y su Reglamento CAUCA Y RECAUCA, Editado en 1987

Ley General de Aduanas y su Reglamento, Editado en 1998

INTERNET

www.nacion.com Fotonoticia, La Nación, 18 de septiembre de 2006, p. 35

www.alcomex.com.ar Tipos de Contenedores, Centro de Información Integral para el Comercio Exterior. Consultado 11 de octubre de 2006.

Centro de Navegación de Uruguay. Contenedores. Cuadro de Condiciones y formas de operación. Consultado el 11 de octubre de 2006.