

RESPONSABILIDAD DEL TRANSPORTISTA CONTRACTUAL Y DEL EFECTIVO POR FALTANTE Y/O AVERIA DE MERCADERIAS PROVOCADA POR TERCEROS EN EL TRANSPORTE MARITIMO (DE CONTENEDORES).

Ignacio Carlos De Paula

Colegio de Abogados de San Isidro

PONENCIA

Cuando hablamos de transporte marítimo de mercaderías, que representa aprox. el 90% del comercio internacional en el mundo, estamos en presencia de distintos tipos de mercaderías que se encuentran cargadas a bordo de un buque. Recordemos que mercadería es todo objeto o efecto cargado a bordo de dicho buque.

Teniendo en cuenta que en materia de responsabilidad, el tema deriva en varias vertientes, en este caso nos centraremos en el transporte marítimo de mercaderías a través de contenedores sin entrar en supuestos de la ley 24.921 de transporte multimodal.

Así, bien es sabido que el transportista es la persona que asume esa calidad ante un cargador.

La ley de Navegación 20.094, en su artículo 267, establece que el transportista es quien contrata con el cargador el transporte de mercaderías. Esta figura no comprende al agente marítimo de dicha embarcación.

Ahora bien, la expresión cargador esta referida a quien debe suministrar la carga para el transporte marítimo y por su parte el consignatario es la persona facultada a obtener la entrega de la mercadería en destino.

A su vez en el contrato de transporte marítimo se contempla que el transportista debe emitir un conocimiento de embarque (Bill of Lading) una vez que la mercadería esté a bordo del buque.

Al respecto la Convención de Bruselas (Hague Rules, 1924) es el instrumento legal ratificado por la Argentina sobre reglas aplicables a los conocimientos de embarque, que, como ya conocemos, dicho B/L posee 3 funciones: Prueba el contrato de transporte, Indica la titularidad de la mercadería transportada y funciona como un título de crédito transmisible.

Dicho contrato de transporte marítimo comienza cuando la carga es puesta a bordo y finaliza con su descarga en puerto y/o terminal.

Es decir una vez recibida a bordo, el transportista (anteriormente lo hacía el capitán del buque) emite el conocimiento de embarque. Los datos del mismo son suministrados por quien carga la mercadería en un proceso denominado “booking”, que se hace en forma remota e informática. Allí se proporcionan todos los datos que serán incorporados al documento.

Los transportistas pueden operar buques o no, y en base a ellos surgen si se trata de un transportista efectivo o uno contractual respectivamente. Ambos transportistas pueden emitir B/L. (B/L madre y B/L hijo).

Asimismo en el transporte marítimo puede aparecer la figura del Freight Forwarder, quien, en nombre de los cargadores, puede gestionar ante las líneas marítimas espacios de carga y lo asiste para preparar la documentación (emitiendo B/L hijos dependiendo el caso).

Paralelamente sabemos que el contenedor es una unidad de transporte (cuyos atributos técnicos están definidos por la Convención de Seguridad de los Contenedores, Ley 21.967) y que posee un mecanismo de cierre que se debe precintarse con un elemento identificatorio y distintivo (por lo general números) que garanticen su inviolabilidad.

Existen dos tipos de procesos de transporte de contenedores:

LCL (Less than container load, o Pier), que es el consolidado y precintado por el transportista y FCL (Full Container Load o House).

En el primer caso (LCL) son agrupadas las cargas por parte del transportista, y éste se obliga a entregar la mercadería tal como fue indicada, es decir en buen estado. En cambio, en el segundo supuesto (FCL), el cargador (transportista contractual) realiza el consolidado (llenado del contenedor) en un lugar bajo su control y entrega al transportista el contenedor consolidado y precintado. Es muy probable que el consolidado y precintado lo realice a través de una empresa contratada por éste para tal fin.

Sentado lo expuesto, es dable señalar entonces las responsabilidades que pueden suscitarse entre las distintas cargas durante una travesía (en este caso se trataría de un buque portacontenedores), partiendo de la premisa que el Capitán del buque es el responsable de la estiba de dicha carga. Es decir del plan de estiba efectuado por dicho Capitán en el buque.

Ahora bien, suponiendo que la estiba del buque se encuentra correctamente efectuada, aparecen casos en que el mal trincado del contenedor (el consolidado del contenedor) a cargo del cargador (léase transportista contractual), puede llegar a producir daños sobre la carga de otros contenedores durante la travesía. En ese caso debemos tener en cuenta que tipo de proceso de transporte se utilizó para dichos contenedores (LCL o FCL) para dirimir las responsabilidades en uno u otro caso, como así también las eventuales repeticiones que puedan efectuar los transportistas frente a terceros.

En estos casos las pericias navales son vitales y resultan determinantes a la hora de determinar los hechos para luego atribuir responsabilidades.

Frente a estos casos, el dueño de la carga dañada iniciará el reclamo correspondiente contra el transportista efectivo y contra el cargador o transportista contractual (y contra el dueño de la carga quien provocó el daño y/o quien realizó el trincado o consolidado) por los daños que le fueron ocasionados durante el contrato de transporte. Es por ello que a veces las cargas son aseguradas (dependiendo de la condición incoterms pactada en el contrato de compraventa internacional).

Siguiendo ese mismo orden de ideas, ante un daño en la carga, en principio, podría existir frente al tercero una responsabilidad solidaria entre el transportista contractual y el efectivo, sin perjuicio que entre dichos transportistas puedan existir reclamos entre sí y en su caso, estos iniciar las acciones de repetición que correspondan contra los terceros que hayan producido los daños si así fuese..

Por último hay que tener en cuenta los límites de responsabilidad previstos en la Ley de Navegación para estos supuestos, como así también los seguros que pueden tener las mercaderías en cada caso y sin perjuicio de los seguros que posee el buque obligatoriamente y en relación a los propios riesgos de la travesía (seguro de casco y máquinas y el seguro de P&I Club) que en estos casos no aplican.