

REPERCUSIONES DE LA “MALA ESTIBA” PARA UN CARGADOR DE CONTENEDORES MARÍTIMOS

Artículo dedicado al alumnado del curso de transporte, estiba y trincaje de contenedores marítimos organizado por Magnafor Qualitas para asociados de Anesco

<http://www.asociacionanesco.com/asociados.php>

Cuando un cargador (expedidor o exportador) de mercancía contrata un servicio de transporte intermodal en contenedor —donde el modo de transporte principal es el marítimo— a una línea marítima de contenedores (naviera), lo mejor que puede pasarle es que el contenedor llegue a destino sin que se hayan producido daños. De lo contrario, lo más probable es que intenten imputarle “mala estiba” y tanto él como su cliente (el consignatario de la mercancía) se hallarán inmersos en un problema de difícil resolución.

A día de hoy, la mayoría de los contratos de transporte marítimo internacional amparados bajo conocimiento de embarque se rigen por las Reglas de la Haya-Visby¹. Estas Reglas son muy proteccionistas con la naviera (porteador y buque) e incluyen un importante número de causas que la exoneran de responsabilidad por pérdidas o daños, entre ellas, un embalaje deficiente por parte del cargador, siendo considerado como tal una estiba o sujeción inadecuadas de la mercancía en el contenedor (lo que normalmente se conoce como “mala estiba”).

Además, el clausulado de los conocimientos de embarque —que refleja las condiciones del contrato de transporte— contiene frases como estas sobre la responsabilidad del cargador:

- Antes de cargar el contenedor, el cargador inspeccionará dicho contenedor para verificar que resulta apropiado para el transporte de las mercancías. El uso del contenedor por parte del cargador constituirá *prima facie* evidencia del buen estado de dicho contenedor y su idoneidad para ser operativo.
- El porteador (línea marítima) no será responsable de la pérdida de la mercancía o los daños infligidos a esta que se deriven de los siguientes factores:
 - El modo en que se haya cargado, estibado, apilado o asegurado la mercancía en el contenedor.
 - El hecho de que la mercancía no sea apropiada para su transporte en el contenedor que se ha suministrado, o para ser transportada en contenedor entre los puertos o lugares especificados en el conocimiento de embarque.
 - El hecho de que el contenedor no sea apropiado o esté defectuoso, o sus controles de refrigeración se hallen mal dispuestos, siempre y cuando —si el contenedor ha sido suministrado por el porteador o en su nombre— tal inadecuación o defecto hubieran quedado patentes en una inspección llevada a cabo por el cargador antes o en el momento de llenar el contenedor.
 - Se efectúa una carga de mercancías refrigeradas, las cuales no hayan sido refrigeradas previamente a la temperatura apropiada para su transporte, o que se hayan cargado antes de

¹ El Convenio de Bruselas de 1924 para la unificación de ciertas reglas en materia de conocimientos de embarque, conocido como Reglas de La Haya más el Protocolo de Visby de 1968 que lo modificó para adecuarse al uso del contenedor, es lo que se conocen como Reglas de La Haya-Visby (estas Reglas fueron modificadas posteriormente por el Protocolo de Bruselas de 1979 para incluir los límites de indemnización en DEG).

que el contenedor frigorífico se hubiera refrigerado previamente a la temperatura de transporte adecuada.

- El expedidor o cargador compensará al porteador por todas las pérdidas y daños, obligaciones o costos de cualquier naturaleza que se deriven del incumplimiento de cualquiera de los puntos anteriores, incluidos los daños al contenedor, a otras mercancías y al buque.
- El cargador es responsable de la carga y el precintado del contenedor. Si el contenedor es entregado por el porteador con el precinto original intacto o bien con un precinto diferente pero debido a causas justificadas como un control aduanero, de los cuerpos de seguridad o similar, en caso de que falten mercancías, el porteador no asumirá responsabilidad alguna.
- El cargador tendrá la obligación de determinar o comprobar los controles de temperatura del contenedor y de que se encuentren a la temperatura de transporte requerida y deberá cumplir con las prescripciones de altura de la carga que permitan la circulación del aire en el contenedor frigorífico, sin que tape los conductos de ventilación.
- El cargador tendrá en cuenta que los contenedores frigoríficos no están concebidos para congelar sino para mantener la temperatura. La mercancía debe ser cargada a la misma temperatura para la cual está programado su transporte. El porteador no garantiza los niveles de humedad en el interior del contenedor ni se hace responsable de ellos.

A mayores, como las líneas marítimas reciben contenedores cerrados y precintados cuya carga (y su correspondiente estiba y trincaje) no pueden comprobar,² se exoneran de toda responsabilidad respecto a ello mediante la inclusión, en sus conocimientos de embarque, de la expresión «*said by shipper to contain*» («dice contener según el cargador»). Es decir, reciben una caja cerrada cuyo contenido no pueden comprobar en cuanto al número de bultos, tipo de mercancía, tipo de embalaje, estiba, sujeción de la carga, etc. Y por tanto, se exoneran de responsabilidad frente a cualquier operación o acto inadecuados por parte del cargador.

Pero el problema del cargador no acaba en las responsabilidades que asume frente a la naviera, sino también en las que asume frente a su compañía de seguros.

La inmensa mayoría de pólizas de seguro para transporte internacional de mercancías están basadas en las ICC (*institute cargo clauses*) de la Asociación Internacional de Aseguradores de Londres (*International Underwriting Association of London, IUA*). Y en relación con el embalaje, la estiba y el trincaje de la mercancía, es particularmente relevante la cláusula de exclusión 4.3 por mala estiba:

“Pérdida, daño o gasto causado por insuficiencia o inapropiado embalaje o preparación del objeto asegurado (a efectos de esta Cláusula 4.3, por «embalaje» se entiende que incluye la estiba en un contenedor o caja de transporte, pero solamente cuando dicha estiba se lleve a cabo con anterioridad al inicio de esta cobertura o por el asegurado o sus dependientes)”.

«Con anterioridad al inicio de esta cobertura» se traduce en que la cláusula de exclusión no aplica si el transporte es multimodal y se realizan transbordos posteriores durante el viaje donde la estiba y trincaje son realizados por terceros no dependientes del asegurado. Y “por el asegurado o sus dependientes” significa que la cláusula de exclusión es aplicable cuando el embalaje, la estiba y la

² Serían una excepción los contenedores abiertos, que pueden ser inspeccionados por el primer oficial o el capitán del buque. Este último con potestad para denegar el embarque si considera inadecuada la estiba y trincaje del contenedor.

sujeción los realiza el cargador o su personal (asegurado). Sin embargo, en el caso de que dicha empresa contrate dicho embalaje, estiba o la sujeción a un tercero³, la cláusula de exclusión no aplicaría.

Para aclarar lo expuesto hasta el momento, se desarrollan unos ejemplos.

Mercancía incorrectamente estibada y trincada en un contenedor cerrado

En la figura 1 pueden observarse unos transformadores eléctricos que estaban incorrectamente estibados y trincados en el contenedor. Con el balanceo del buque los transformadores golpearon la pared del contenedor hasta romperla y salieron del mismo, quedando esparcidos por la cubierta.



Figura 1

La responsabilidad de los daños, al tener como causa la mala estiba, es del cargador. Como consecuencia, el cargador se vio abocado a asumir los siguientes gastos:

- a) La pérdida de la mercancía.
- b) La remoción de los restos sobre la cubierta del buque al llegar a destino.
- c) Los daños en la cubierta.
- d) Los daños en los contenedores adyacentes.
- e) Los daños de reparación o reposición del propio contenedor (ver figura 2).

Además, la compañía de seguros del cargador no cubrió los daños amparándose en la cláusula de exclusión por mala estiba. En la figura 3 encontramos un caso similar con las mismas consecuencias.

³ Si el cargador contrata la estiba y sujeción de la carga a un operador de terminal, la póliza del cargador si que cubriría la mala estiba, ya que el tomador del seguro (cargador) no es el que realiza físicamente la estiba de la mercancía en el interior del contenedor. En este caso, si existe mala estiba, su seguro le indemnizará y repetirá contra el operador de terminal para intentar el recobro. Cabe decir que la mayoría de operadores de terminal si cuentan con seguros de responsabilidad civil marítima que cubren la mala estiba. Estas pólizas de RC de operador de terminal son diferentes a las pólizas de transporte internacional de mercancías que contratan los cargadores que exportan sus mercancías.



Figura 2



Figura 3

Es posible que la mala estiba no genere daños ni en el contenedor ni en el buque y que solo sufra daños la mercancía. Tal es el caso de la figura 4, donde las consecuencias de la mala estiba solo han sido pequeños daños en la mercancía. Pero estamos en la misma, el seguro no lo cubre y los gastos van por cuenta del cargador.

Pero no siempre los daños tienen como origen una mala estiba. Por ejemplo, en la figura 5 vemos daños cuya causa ha sido un error del operario que maneja el *transtainer* (RTG) en una terminal de contenedores. Lo malo en el transporte de contenedores, es que muchas veces se pierde la

trazabilidad de los daños⁴, es decir, es difícil determinar donde se han producido y lo más sencillo es atribuirlos a la mala estiba, incluso algunas veces sin evidencias ni fundamentos técnicos.



Figura 4



Figura 5

⁴ Los argumentos de este artículo están pensados para daños o accidentes en el modo marítimo. Si un camión que transporta un contenedor sufre un accidente en el modo carretera (vuelco en una curva, colisión o similar), lo más probable es que la legislación de referencia sea la Ley 15/2009 del Contrato de Transporte Terrestre (transporte nacional por carretera) o el Convenio relativo al contrato de transporte internacional de mercancías por carretera (CMR).

Mercancía en contenedores abiertos

En el caso de contenedores abiertos (por ejemplo, un contenedor tipo open-top sin toldo en el cual la carga sobresale por la parte superior, como el de la figura 6 o un contenedor tipo flat rack en el cual la carga sobresale lateralmente, como el de la figura 7) puede haber diferentes matices a la hora de imputar mala estiba.



Figura 6



Figura 7

El cargador debe cumplir con el Código CTU al estibar la mercancía en el contenedor.

Por su parte, las navieras deben cumplir con el Capítulo VI, parte A, Regla 5 del Convenio SOLAS (ver Anexo) e implícitamente con el Código de prácticas de seguridad para la estiba y sujeción de la carga (Código CSS).

El CSS en su Capítulo 2, apartado 2.8 de factores a tener en cuenta por el capitán, dice que el capitán deberá cerciorarse de que la carga está en condiciones apropiadas para el transporte. Si no lo está, puede denegar el embarque o incluso pedir un certificado de estiba y trincaje emitido por un técnico competente en la materia. Por tanto, si acepta un contenedor abierto donde la estiba y sujeción de la mercancía pueden comprobarse a simple vista, da por hecho que es conforme.

Además, el Anexo 5 del CSS en su apartado 4.3 dice que, si es necesario, las cargas pesadas en contenedores abiertos no solo irán sujetas al contenedor sino a contenedores contiguos, a puntos de la estructura del buque, etc. Esto significa que el capitán debe asegurar la carga de los contenedores al buque si lo ve necesario. Se sobreentiende que si no lo hace es porque da por bueno el trabajo llevado a cabo por el cargador.

Por lo tanto, en el caso de contenedores abiertos no está tan clara la imputación de responsabilidad de mala estiba sobre el cargador, ya que, aunque pueda existir esa mala estiba, el capitán tiene la obligación de rechazar ese contenedor o bien de amarrar adecuadamente la carga contenida en el mismo a puntos de amarre del buque.

En caso de litigio, y dependiendo del criterio del juez, es posible que en este caso la responsabilidad recaiga sobre la naviera.

Anexo

Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (SOLAS), 1974 y sus posteriores enmiendas

CAPÍTULO VI – Transporte de cargas

Parte A – Disposiciones generales

Regla 5 – Estiba y sujeción

1. La carga y las unidades de carga transportadas en cubierta o bajo cubierta se embarcarán, estibarán y sujetarán de modo apropiado para impedir, en la medida de lo posible, durante todo el viaje que el buque y las personas a bordo sufran daños o corran riesgos y que la carga caiga al mar.
2. La carga transportada en unidades de carga irá arrumada y sujeta dentro de dichas unidades de modo apropiado para impedir durante todo el viaje que el buque y las personas a bordo sufran daños o corran riesgos.
3. Se tomarán precauciones apropiadas durante el embarque y el transporte de cargas pesadas y de cargas de dimensiones anormales para garantizar que el buque no sufra daños estructurales y para mantener una estabilidad adecuada durante todo el viaje.
4. Se tomarán precauciones apropiadas durante el embarque y el transporte de unidades de carga en buques de transbordo rodado, especialmente con respecto a los medios de sujeción a bordo de tales buques y en las unidades de carga, y a la resistencia de los puntos y trincas de sujeción.
5. Una vez cargados, los contenedores no deberán exceder del peso bruto máximo indicado en la placa de aprobación relativa a la seguridad, prescrita en el Convenio internacional sobre la seguridad de los contenedores (CSC).
6. Las unidades de transporte de carga, incluidos los contenedores, se cargarán, estibarán y sujetarán durante todo el viaje de conformidad con lo dispuesto en el Manual de sujeción de la carga aprobado por la Administración. En los buques con espacios de carga rodada, según se definen éstos en la regla II-2/3.14, la sujeción de las unidades de carga, conforme a lo estipulado en el Manual de sujeción de la carga, habrá concluido antes de que el buque salga del puesto de atraque. Las normas del Manual de sujeción de la carga serán como mínimo equivalentes a las directrices elaboradas por la Organización*.

* Código de prácticas de seguridad para la estiba y sujeción de la carga (Código CSS) aplicable a la sujeción de la carga en el buque y Código de buenas prácticas para la estiba y sujeción en unidades de transporte carga (Código CTU), aplicable a la sujeción de la carga en el interior de contenedores y vehículos.