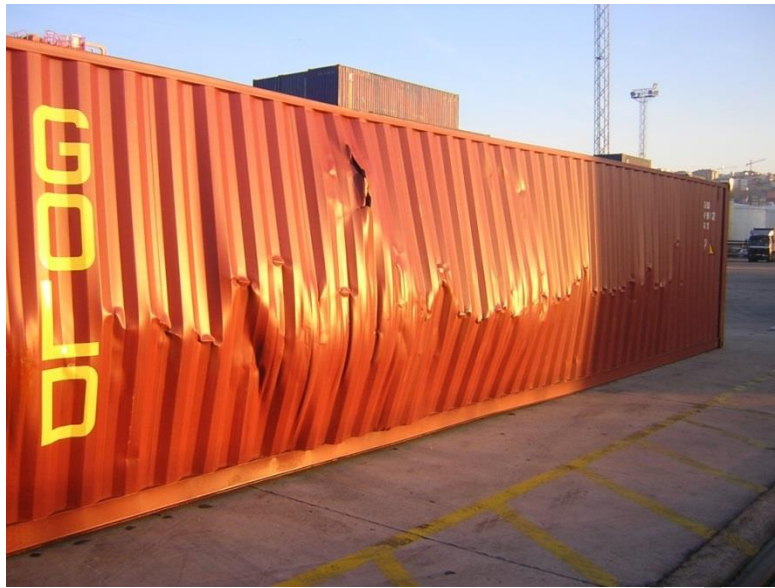


Daños en el transporte marítimo de contenedores



Los contratos de transporte marítimo de contenedores en régimen de conocimiento de embarque se basan mayoritariamente en las Reglas de La Haya-Visby (Convenio Internacional para la Unificación de ciertas Reglas en materia de Conocimientos de Embarque o Convenio de Bruselas de 1924, modificado por el Protocolo de Visby de 1968 y por el Protocolo de Bruselas de 1979). Estas Reglas, que hoy en día rigen la mayoría de contratos de transporte marítimo a pesar de sus 92 años de edad, contemplan un importante número de causas que exoneran al porteador de responsabilidad por daños.

Basándose en ellas, los conocimientos de embarque de contenedores incluyen en su reverso una serie de cláusulas que protegen los intereses del porteador y afectan de forma muy directa al cargador. Sirvan las siguientes como ejemplo:

- 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 no será responsable de la pérdida de la mercancía o los daños infligidos a ésta 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.
 - ✓ El hecho de que el contenedor no sea apropiado o esté defectuoso.

- El cargador compensará al porteador por todas las pérdidas y daños, obligaciones o costes de cualquier naturaleza que se deriven, de cualquier modo, de uno o más factores de los referidos en las cláusulas anteriores, comprendidos, entre otros, los daños ocasionados al contenedor, a otras mercancías o al buque.
- El cargador (o bien el consignatario de la mercancía) devolverá los contenedores a un lugar designado por el porteador, en buen estado, intactos, vacíos, inodoros, limpios, libres de residuos, material de estiba u otros desechos. Éste deberá indemnizar al porteador por todos los gastos en que se incurra al devolver los contenedores a su estado original, o a reemplazarlos por otros si no son devueltos en el estado arriba descrito.

De la lectura de estas cláusulas se infiere que, en el caso de producirse daños, la defensa de los intereses del cargador se antoja complicada.

Aunque corresponde al porteador la carga de la prueba, es decir, demostrar que la causa de los daños ha sido esa mala estiba (embalaje, sujeción, etc.), una selección inadecuada del contenedor o cualquier otra causa atribuible al cargador para así exonerarse de responsabilidad; en la práctica, el porteador imputa directamente la responsabilidad al cargador a través de una factura de cargo, que no tiene dificultad en cobrar aplicando, si lo ve necesario, el derecho de retención sobre la mercancía. De este modo, el porteador transmite al cargador la necesidad de demostrar que no es culpable, generándose así una inversión de la carga de la prueba.

La cadena de transporte, en definitiva la trazabilidad del contenedor, es controlada tanto a nivel operativo como documental por el porteador o sus dependientes (depósitos, terminales, buques, etc.). El cargador solo interviene en el punto de origen al cargar la mercancía y su cliente, el consignatario de la mercancía, en el punto de destino al descargarla. Durante el resto del trayecto el cargador “no tiene ojos” y eso le supone una dificultad añadida para demostrar su ausencia de responsabilidad en los daños.

Para ilustrar lo expuesto hasta ahora se describirá una situación real vivida recientemente por un cargador. El cargador cargó una maquinaria en un contenedor tipo open-top. Estos contenedores presentan un hueco en el techo que permite la carga vertical con grúa, el cual se cierra por mediación de una lona o toldo.

Al llegar a destino el contenedor, la lona presentaba una rotura y la mercancía había sufrido daños por mojadura. El porteador envió una factura de cargo al cargador por los daños en el toldo y un escrito exonerándose de responsabilidad en los daños por mojaduras alegando que:

- a) El contenedor ya presentaba esa rotura cuando se le entregó y fue usado para la carga bajo su responsabilidad al haberlo considerado como apto.
- b) O bien, de no presentar la rotura en ese momento, pudo haberla causado durante las operaciones de carga.
- c) Si la mercancía era sensible a la humedad, no tendría que haber seleccionado este tipo de contenedor para la carga.

El porteador invitó al cargador a presentar fotos del contenedor, especialmente de la lona, a la salida de su almacén y a demostrar que el contenedor no presentaba ya el agujero en ese momento.

El cargador no había tomado fotos y no tenía prueba alguna, salvo su palabra, de que el contenedor había salido de sus instalaciones sin el agujero en la lona. Como resultado, el porteador le facturó los daños de la lona y no le indemnizó por los daños a la mercancía. Obviamente, el cargador siempre cuenta con la opción de demandar al porteador, pero sus posibilidades de éxito son escasas.

Este tipo de situaciones son muy frecuentes, no son hechos puntuales e inusuales. Las líneas marítimas de contenedores (porteador) siempre repercuten los daños sobre el contenedor a los cargadores o a los consignatarios de la mercancía y tratan de exonerarse de los daños a la mercancía a través del amplio abanico de cláusulas de exclusión que la Ley les permite.

Como conclusión, aconsejar a los cargadores que se informen bien, que lean la letra pequeña de los contratos y sobre todo que se formen, tanto en los procedimientos de estiba y sujeción de la carga dentro del contenedor como en los criterios de inspección. Se recomienda la puesta en práctica del [Código CTU](#) y tomar fotos o incluso vídeos de las operaciones de carga y descarga para evidenciar el buen proceder y así evitar la imputación de responsabilidad por daños.

www.estibaytrincaje.com