REGIMEN LEGAL APLICABLE AL TRANSPORTE MARÍTIMO POR CONTENEDORES EN EL URUGUAY Y SUS PERSPECTIVAS

GREGORIO M. CERDEÑA BARCELÓ

1. RESUMEN EJECUTIVO

El área de investigación del presente trabajo es determinar el régimen jurídico del contrato de transporte marítimo por contenedores tanto a nivel nacional como internacional, identificando las características y consecuencias que uno u otro régimen trae aparejado para los intereses de los principales operadores en la materia (el sector armador, propietarios de buques, empresas transportistas efectivas y Compañías de Seguros que actúan por subrogación de cargadores o consignatarios) en la resolución judicial de casos (demandas judiciales por incumplimiento de contrato de transporte marítimo por contenedores) tramitados en nuestra jurisdicción.

Así estableceremos comparativamente la implicancia práctica que uno u otro régimen jurídico tiene para los intereses de las partes involucradas referidas y como juega ello en la operativa de nuestro puerto.

También abordaremos el análisis no menor sobre el camino legislativo que a los efectos debería recorrer nuestro país para no perder competitividad frente a los puertos de la región, teniendo en cuenta el desarrollo planificado del potencial portuario de Uruguay y el contexto regional de competencia con los puertos de Argentina y Brasil.

Así, el objetivo de la presente investigación es determinar los principales puntos que la normativa nacional e internacional sobre transporte marítimo recoge y resultan de interés desde el punto de vista de los involucrados en la operativa del transporte marítimo por contenedores.

Lo anterior debido a las diferencias existentes entre dichos regímenes legales en: (i) Plazos de prescripción y/o caducidad de la acción por incumplimiento de contrato de transporte marítimo; (ii) Limitación de responsabilidad del transportador marítimo; (iii) Período de responsabilidad del transportador marítimo; (iv) Obligaciones contractuales del transportador marítimo; (v) Eximentes de responsabilidad aplicables al transportador marítimo.

De esta forma nuestros objetivos secundarios de investigación lo podemos definir así:

i. Determinar el régimen jurídico vigente en Uruguay para el transporte marítimo por contenedores.

ii. Identificar los principales aspectos que dicho régimen jurídico trae aparejado para los principales involucrados en el transporte marítimo por contenedores.

iii. Establecer el régimen jurídico de las convenciones internacionales en materia de transporte marítimo aplicables al transporte marítimo por contenedores.

iv. Determinar las consecuencias que dicho régimen jurídico trae aparejado para los agentes involucrados en el transporte marítimo por contenedores.

v. Establecer si es necesario que nuestro país efectúe algún tipo de reforma legislativa a efectos de alinear su legislación con los países de la región y el mundo, para no perder competitividad como puerto.

Nuestras preguntas de investigación en el presente trabajo de tesis son las siguientes:

¿Cuáles son los puntos de interés para los principales involucrados en la operativa de transporte marítimo por contenedores dispuestos en la normativa nacional e internacional aplicable al transporte marítimo por contenedores?

¿Cuál es el régimen jurídico vigente en Uruguay para el transporte marítimo de contenedores?

¿Cuáles son los principales aspectos o temas jurídicos que el régimen jurídico vigente en Uruguay trae aparejado para los agentes involucrados en la operativa de transporte marítimo por contenedores?

¿Cuál es el régimen jurídico establecido en las convenciones internacionales no ratificadas por Uruguay aplicables al transporte marítimo por contenedores?

¿Cuáles son los principales aspectos que las convenciones internacionales establecen para los agentes involucrados en la operativa de transporte marítimo por contenedores?

¿Cómo repercute, todo lo anterior, en los procesos judiciales por incumplimientos de contratos de transporte marítimo, tramitados en Uruguay, desde el punto de vista los intereses de los principales involucrados en la operativa de transporte marítimo por contenedores?

¿Qué debería hacer nuestro país para no perder competitividad frente a la región en virtud de la normativa aplicable en Uruguay?

Para cumplir con nuestro objetivo abordaremos el análisis de la normativa vigente en Uruguay y el de las principales convenciones internacionales sobre transporte marítimo.

Dentro de las normas nacionales veremos las disposiciones del Código de Comercio Uruguayo, demás normas aplicables y la reciente Ley 19.117. También abordaremos la Ley 19.246 de Derecho Comercial Marítimo, que fuera promulgada promulgada por el Poder Ejecutivo del Uruguay el 15 de agosto de 2014 y publicada en el Diario Oficial el 5 de septiembre de 2014, habiendo entrado en vigencia a los diez días de su publicación

Interior_UM_N27_v4.indd 248 8/5/2015 4:40:00 PM

en el Diario Oficial.

En el ámbito internacional nos referimos principalmente a las siguientes convenciones:

i. Convenio Internacional para la Unificación de ciertas reglas en materia de conocimiento de embarque: Las Reglas de La Haya y de La Haya – Visby (Convención de Bruselas de 1924 y protocolos de Bruselas de 1968 y 1979).

ii. Convenio de las Naciones Unidas sobre el transporte marítimo de mercancías: Reglas de Hamburgo, 1978.

iii. Convenio de las Naciones Unidas sobre el contrato de transporte internacional de mercancías total o parcialmente marítimo: Reglas de Rotterdam, 2008.

Asimismo, analizaremos lo que la doctrina nacional e internacional establece al respecto, sobre el alcance y contenido de las normas mencionadas.

También veremos lo que han establecido tribunales extranjeros y nuestros tribunales, aplicando dichas normas a casos de reclamos por incumplimiento de contrato de transporte marítimo por contenedores.

A los efectos iremos refiriendo doctrina y jurisprudencia en los diferentes capítulos de análisis.

Concluido el presente estudio, podremos determinar que la normativa a nivel internacional en materia de derecho de transporte marítimo resulta más favorable para los intereses del sector armador y, por otro lado, podremos dejar en evidencia que la normativa vigente en Uruguay tiene grandes carencias, no adaptada a las nuevas características/condiciones del contrato de transporte marítimo ni a la realidad del mismo.

En la misma línea, entendemos que tendremos elementos como para concluir diciendo que la normativa nacional y los criterios jurisprudenciales aplicables por nuestros jueces a reclamos por incumplimientos de contrato de transporte marítimo son notoriamente favorables a los intereses del sector usuario de fletes marítimos o cargador y que, además, resulta imperioso que nuestro país efectúe modificaciones a su régimen legal a efectos de proyectarse con competitividad frente a la región.

Esto dentro de un marco de realidad complejo en las relaciones con la Argentina, de acuerdo a las medidas que dicho gobierno ha tomado en 2013 y en el correr del 2014.

******

2. EL CONTRATO DE TRANSPORTE POR CONTENEDORES BAJO LA NORMATIVA NACIONAL.

2.1. Importancia actual del tema en nuestro país. Introducción.

Hasta el año 1992 la Administración Nacional de Puertos (A.N.P.) era responsable de la infraestructura portuaria y prestaba todos los servicios terrestres y marítimos a los buques.

En el puerto de Montevideo, la operación portuaria básica (carga desde el muelle y estiba en el buque, desestiba del buque y descarga en el muelle) era realizada por dos grupos de estibadores, uno que realizaba las operaciones en los buques y otro en el muelle. La A.N.P. brindaba a las empresas navieras los servicios terrestres a la mercadería a través de su sector Oficina de Personal Obrero. En tanto, la Administración Nacional de los Servicios de Estiba (A.N.S.E.) proveía la mano de obra de estibaje para trabajar a bordo, contratados por las agencias marítimas en representación de los armadores, y con salarios basados en acuerdos tripartitos privados.

Prácticamente no existía la participación de empresas privadas.

Los únicos agentes privados que operaban eran las Agencias Marítimas, que se dedicaban a la contratación de las cuadrillas de estibadores y a la solicitud de los medios de tierra que pudiese suministrarle la A.N.P.

En el año 1992 tuvo lugar un cambio trascendental en la política portuaria.

Ese año se dictó la Ley Nº 16.246, también denominada Ley de Puertos, la cual implicó profundas modificaciones en la estructura del sector.

Esta Ley, que fue el resultado de una serie de reformas iniciadas en 1984, fue la expresión en Uruguay de las reformas de los sistemas portuarios adoptadas en muchos países de América Latina.

La Ley de Puertos implicó dos cambios fundamentales. Por un lado, generó un marco de libre competencia y libre concurrencia para la actividad portuaria, abriendo la vía a una mayor participación del sector privado en las operaciones portuarias. Por otra parte, creó el Régimen de Puerto Libre, un régimen de enclave aduanero en el que existe libre circulación de mercaderías, sin necesidad de autorizaciones y trámites formales.

Mediante esta norma se autorizó el otorgamiento de concesiones, permisos y autorizaciones para la explotación de los servicios portuarios, marítimos y terrestres. A su vez, la Ley de Puertos redefinió el rol de la A.N.P. como el organismo encargado de administrar, conservar y desarrollar el puerto de Montevideo y los demás puertos de carácter comercial que le encomiende el Poder Ejecutivo. A su vez, la A.N.P. debe asesorar al Poder Ejecutivo en materia portuaria.

La Ley de Puertos habilitó a la A.N.P. a prestar los servicios portuarios en forma directa o indirecta; esto es, no le quitó la potestad de participar de la operativa portuaria, pero dispuso que a partir de ese momento el régimen imperante fuera el de libre competencia.

El monopolio de los servicios de estiba y desestiba que tenía A.N.S.E. antes de 1992 no fue eliminado de forma directa en la Ley; sí se dispuso que los registros de trabajadores debían extinguirse y que fueran cerrados, lo que implicó que ningún trabajador pudo incorporarse a los mismos a partir de la promulgación de la Ley.

A partir de la Ley de Puertos N° 16.246, en definitiva, la realidad de nuestro puerto cambió sustancialmente, incrementándose su movimiento así como su capacidad operativa, con todo lo que ello implica.

Principalmente, se debe tener en cuenta todo lo referente al régimen jurídico -puerto libre- que brindó modernidad y dinamismo a las operaciones que en él se realizan estableciен-

do, entre otras, las siguientes posibilidades:

i. Sobre la mercadería: Fraccionamientos, agrupamientos, etiquetados, reenvasados, es decir, que pueden hacerse todas aquellas operaciones que no signifiquen cambios en la naturaleza del producto (no debe existir modificación de la nomenclatura arancelaria).

ii. No existe límite de tiempo alguno para el almacenamiento de la mercadería dentro del puerto.

iii. Se puede modificar libremente el destino final de la mercadería.

iv. Para efectuar el ingreso de mercaderías a un depósito intra portuario no es necesario presentar la factura comercial a la Aduana Uruguaya -Dirección Nacional de Aduanas-.

v. Las mercaderías importadas al Uruguay o reembarcadas a la región desde el puerto libre en su totalidad o en forma parcial, mantienen todas las exoneraciones arancelarias del Mercosur.

vi. La validez de 180 días de los certificados de origen ALADI se "detiene" durante el período en que las mercaderías se encuentren depositadas dentro del Puerto libre.

vii. Dentro del puerto libre de Montevideo, una empresa puede gozar de las ventajas que ofrece su régimen legal sin necesidad de incurrir en gastos "extra", fuera de los relativos a la operativa y los costos de almacenamiento. Es decir, no es necesario que el usuario abone ningún tipo de canon para poder operar dentro del régimen del puerto libre.

viii. La propiedad y derechos sobre la mercadería corresponden siempre al proveedor o a quien este designe como consignatario (según conocimiento de embarque que emite el embarcador en origen).

ix. Durante el tiempo que las mercaderías se encuentren depositadas, el exportador no pierde la propiedad sobre la misma y es él quien deberá designar y comunicar quienes son las personas autorizadas por su empresa para ordenar la liberación de mercadería a sus clientes finales. De esta forma se garantiza absoluto control sobre su mercadería y la seguridad de que no se liberará hasta recibir las instrucciones correspondientes.

x. Las empresas radicadas en el exterior del país, que operen con mercaderías en tránsito dentro del puerto libre de Montevideo, se encuentran totalmente exoneradas del pago del Impuesto a la Renta (IRIC) y del Impuesto al Patrimonio (IP).

En este contexto, muy especialmente, toma vital importancia la forma sobre cómo se transportan las mercaderías.

En efecto, actualmente, la gran mayoría de movimientos de carga en el mundo se rea-

liza en **contenedores** por todas las ventajas y facilidades operativas que ello implica. Así lo demuestran las estadísticas de movimientos de carga tanto consideradas globalmente como en nuestro puerto específicamente.

Veremos a continuación las estadísticas de movimientos de contenedores en el puerto de Montevideo (contenedores así como Teus) registrados por la A.N.P. que deja en evidencia la importancia del transporte de carga en contenedores vía marítima.

Las siglas **TEU** (acrónimo del término en inglés Twenty-foot Equivalent Unit) representa la unidad de medida de capacidad del transporte marítimo en contenedores. Una TEU es la capacidad de carga de un contenedor de 20 pies[1]. Aparte del contenedor de 20 pies, que se computa como una TEU, hay otros tamaños y tipos de contenedores. Los de uso más frecuente son de 40 pies; existen otras variantes del contenedor que se calculan como equivalentes a 2 TEU o 1 FEU (Forty-foot Equivalent Unit).

En definitiva, sin duda, existe actualmente un claro predominio del contenedor como instrumento de transporte marítimo de mercaderías.

Pero veamos los datos de nuestro puerto.

Tomaremos como ejemplo los datos de 2007 y de 2012 en forma aislada, para luego ver lo que un análisis comparativo de la evolución de estos datos en el período 2008 – 2012. También veremos los movimientos de las líneas navieras que operan en nuestro país, en operativas de importación y exportación en los años 2012 y 2013.

Contenedores y Teus movilizados: Año 2007

CONTENEDORES

LLENOS			**VACIOS**			
20	**40**	**TOTAL**	**20**	**40**	**TOTAL**	**TOTAL**
79.845	148.204	228.049	29.142	95.546	124.688	352.737

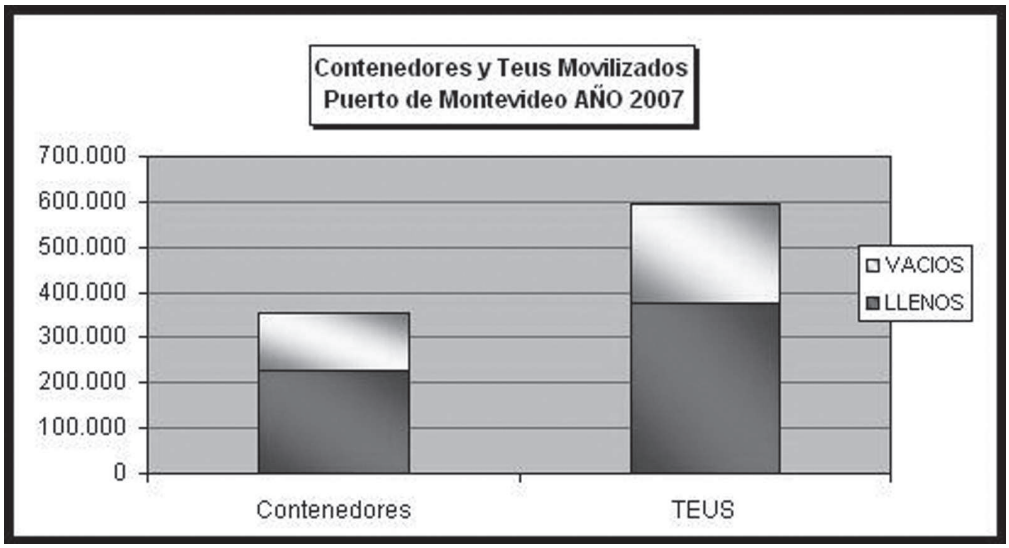
TEUS

LLENOS	**VACIOS**	**TOTAL**
376.253	220.234	596.487

Relación TEUS / CONTENEDORES = 1,69
Relación Llenos / Vacíos (Contenedores)= 1,83
Relación Llenos / Vacíos (Teus) = 1,71

1 Las dimensiones exteriores del contenedor normalizado de 20 pies son: 20 pies de largo x 8 pies de ancho x 8,5 pies de altura; equivalentes a 6,096 metros de largo x 2,438 metros de ancho x 2,591 metros de alto. Su volumen exterior es de 1.360 pies cúbicos equivalentes a 38,51 metros cúbicos. Su capacidad es de 1165,4 pies cúbicos equivalentes a 33 metros cúbicos. El peso máximo del contenedor es 24.000 kg aproximadamente, pero restando la tara o peso en vacío, la carga en su interior puede llegar a pesar 21.600 kg.

Interior_UM_N27_v4.indd 252 8/5/2015 4:40:00 PM



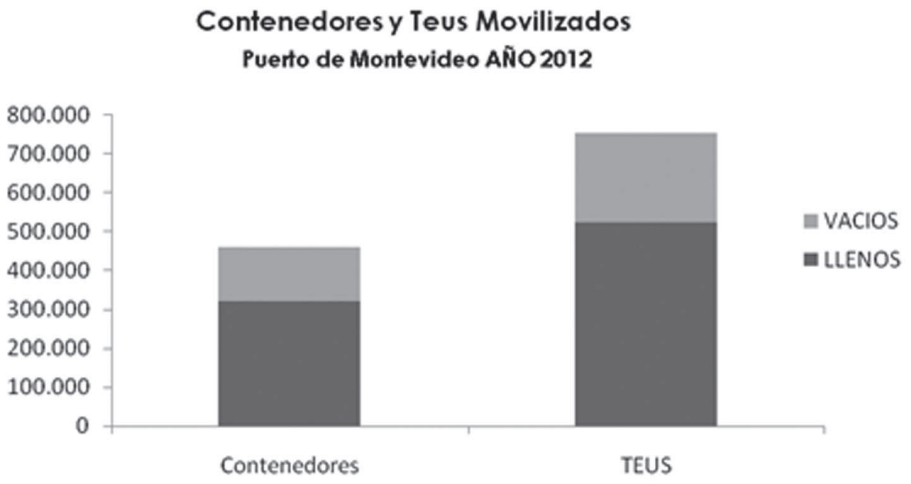
Período: Enero-Diciembre

Contenedores y Teus movilizados: AÑO 2012						
CONTENEDORES						
LLENOS			**VACIOS**			
20	**40**	**TOTAL**	**20**	**40**	**TOTAL**	**TOTAL**
119.048	202.408	**321.456**	45.467	92.279	**137.746**	**459.202**

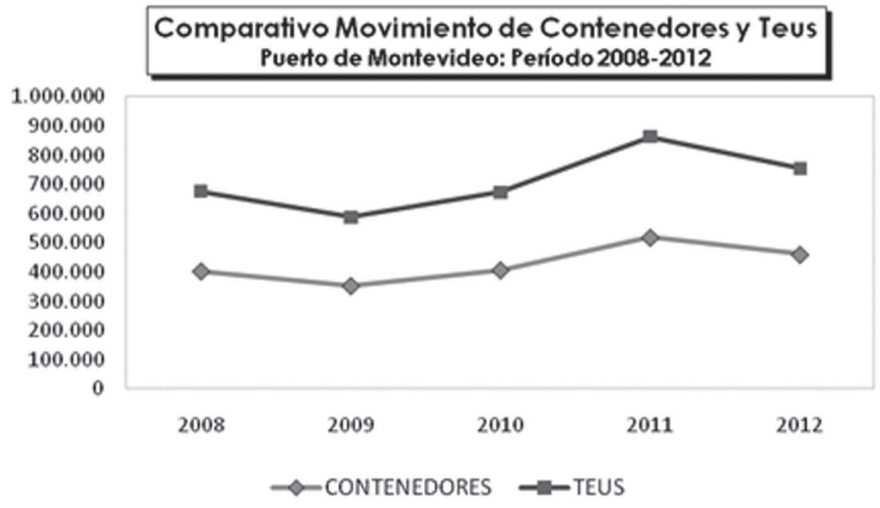
TEUS		
LLENOS	**VACIOS**	**TOTAL**
523.864	230.025	**753.889**

Relación TEUS / CONTENEDORES = 1,64
Relación Llenos / Vacíos (Contenedores) = 2,33
Relación Llenos / Vacíos (Teus) = 2,27

	LLENOS	**VACIOS**
Contenedores	321.456	137.746
TEUS	523.864	230.025



Comparativo de Contenedores y Teus movilizados: 2008- 2012		
AÑO	**CONTENEDORES**	**TEUS**
2008	401.675	675.273
2009	351.067	588.410
2010	405.593	671.952
2011	518.121	861.164
2012	459.202	753.889
2013	459.216	753.079



Asimismo, los últimos datos registrados por la Administración Nacional de Puertos, indican para el último año 2013 los siguientes datos:

Debe tenerse presente que operan en nuestro país la mayoría de las líneas marítimas que funcionan en el mundo -por sí (armadores) o representadas por agencias marítimas- lo que demuestra una actividad de importancia, con un número considerable de agentes.

Es decir que a través de ellas se instrumentan contratos de transporte marítimo (como accesorios a contratos de compraventa internacional de mercaderías) a diferentes lugares del mundo y se reciben por su intermedio transportes marítimos de mercaderías en contenedores con destino final Uruguay.

Por ejemplo, surge del siguiente cuadro[2], lo que venimos de referir:

Tabla 1. Porciones de Mercado. Mercado de Agencias Marítimas

	En Porcentaje								Variaciones en Puntos Porcentuales					
	Import. a Uruguay				Import. Incluyendo Tránsito				Import a Uruguay			Import incluyendo Tránsito		
	2007	2008	2009	2010	2007	2008	2009	2010	08-07	09-08	10-09	08-07	09-08	10-09
ABBEY SEA UR.	0,7	1,8	0,8		0,3	0,9	0,4		1,1	-1,0	-0,8	0,6	-0,6	-0,4
AGUNSA				1,0				0,7			1,0			0,7
BRINGS UY			0,8	1,2			0,6	0,6		0,8	0,3		0,6	0,0
CHRISTOPHERSEN	1,3	2,1	3,2	3,9	0,6	1,2	2,0	2,4	0,8	1,1	0,6	0,6	0,9	0,4
CMS U S.R.L.	0,2	0,6	0,7	0,3	0,2	0,4	0,4	0,2	0,4	0,1	-0,3	0,2	0,0	-0,2
COSCO URUGUAY	6,8	7,0	5,4	5,7	4,1	4,5	4,1	5,0	0,2	-1,6	0,2	0,4	-0,4	1,0
CSAV GROUP AG.				6,0				5,7			6,0			5,7
F. INSIBURO			0,1	0,0			0,0	0,0		0,1	-0,1		0,0	0,0
GLOBAL	1,8	2,1	2,1	4,7	1,7	3,1	2,7	4,6	0,3	0,0	2,6	1,5	-0,4	1,9
HAMBURG SUD	13,0	10,5	11,1	10,4	14,8	13,8	15,6	13,8	-2,5	0,6	-0,6	-1,0	1,8	-1,8
MAERSK URUGUAY	10,6	9,4	10,5	10,0	33,8	31,4	23,3	18,2	-1,2	1,1	-0,4	-2,5	-8,1	-5,1
MITRANO	3,7	5,0	3,5	4,6	2,6	3,2	2,8	3,4	1,3	-1,5	1,1	0,6	-0,4	0,6
MONT. HARBOUR	0,5	0,3	0,2	0,2	0,5	0,3	0,2	0,2	-0,2	-0,2	0,0	-0,2	-0,1	0,0
MSC URUGUAY S.A.	15,4	15,8	15,5	13,2	7,2	9,7	10,9	11,0	0,4	-0,3	-2,3	2,5	1,2	0,1
MULTIMAR	0,5	0,3	2,0	1,3	0,2	0,1	1,7	1,0	-0,2	1,7	-0,6	-0,1	1,5	-0,7
NAVEGACION ATLANTICA	0,1	0,6	1,0	1,3	0,0	0,3	0,5	0,8	0,5	0,4	0,3	0,3	0,2	0,3
REPREMAR	11,2	14,0	14,7	10,8	6,4	8,3	13,3	10,5	2,8	0,7	-3,9	1,9	4,9	-2,7
RIFRULAND			0,0				0,0			0,0	0,0		0,0	0,0
RITEL	2,4	2,5	2,7	0,5	3,6	2,7	3,1	0,3	0,2	0,2	-2,2	-0,9	0,4	-2,7
ROHR	1,4	1,6	1,5		1,3	1,2	0,9		0,2	-0,1	-1,5	-0,1	-0,3	-0,9
SCHANDY	0,0		1,7	4,0	0,0		1,7	4,0	0,0	1,7	2,3	0,0	1,7	2,3
SENAMAR			0,4	0,0			0,2	0,0		0,4	-0,4		0,2	-0,2
SOUTHERN AGENCY NET	6,2	5,7	6,4	5,0	3,0	2,9	3,4	2,4	-0,5	0,7	-1,4	-0,1	0,5	-1,0
TRANSHIP	0,3	0,1	0,0		0,1	0,0	0,0		-0,2	0,0	0,0	-0,1	0,0	0,0
TRIBEN	0,5			2,2	0,3			1,4	-0,5	0,0	2,2	-0,3	0,0	1,4
UNIMARINE	15,2	13,6	8,6	7,3	11,4	10,1	5,7	6,6	-1,6	-5,0	-1,4	-1,3	-4,4	1,0
UNIVERSAL	0,4	0,3	0,0	0,0	0,4	0,3	0,1	0,0	-0,1	-0,3	0,0	-0,1	-0,2	-0,1
VELMAREN	0,3	0,6	0,0	0,0	0,2	0,4	0,0	0,0	0,4	-0,6	0,0	0,2	-0,4	0,0
WILLIAMS	7,6	6,0	6,9	6,3	7,4	5,2	6,5	6,9	-1,6	0,9	-0,6	-2,2	1,3	0,5

Fuente: elaboración propia en base a datos del CENNAVE.

Asimismo, en los cuadros de abajo, se refieren a las operativas totales (en Teus) de las líneas marítimas que operan en nuestro país, así como en forma diferenciada a las operativas de importación y exportación, en movimientos de contenedores, en los últimos dos años, es decir, 2012 y 2013.

2 Cuadro elaborado por el Dr. Juan Dubra en base a datos del Centro de Navegación.

OPERACIONES TOTALES:

Line	2012	MS-12	2013	MS-13
MAERSK LINE	46214	16%	42373	14%
HAMBURG-SUD	37993	13%	41294	13%
MSC	34672	12%	39452	13%
CSAV	43131	15%	38039	12%
MITSUI OSK	13430	5%	24557	8%
CMA-CGM	19264	7%	22131	7%
EVERGREEN	16189	6%	19804	6%
HAPAG LLOYD	14542	5%	18125	6%
ZIM	10345	4%	17037	5%
COSCO	18243	6%	14193	5%
CHINA SHIPPING	7162	2%	11852	4%
HANJIN	4980	2%	5723	2%
PIL	6961	2%	5333	2%
NYK LINE	5972	2%	5033	2%
K LINE	3770	1%	2840	1%
HYUNDAI MERCHANT	1796	1%	2497	1%
GRIMALDI LINE	1263	0%	1988	1%
CCNI SA	1108	0%	1414	0%
NIVER LINES	354	0%	186	0%
WAN HAI LINES	116	0%	0	0%
Total:	**287505**	**100%**	**313871**	**100%**

IMPORTACIÓN:

Line	2012	MS-12	2013	MS-13
MSC	18611	11%	22985	12%
HAMBURG-SUD	20573	12%	22863	12%
CSAV	24360	14%	21808	12%
MAERSK LINE	22374	13%	21155	11%
EVERGREEN	13537	8%	17855	10%
CMA-CGM	13333	8%	14129	8%
COSCO	13198	8%	11978	6%
MITSUI OSK	9497	6%	11559	6%
ZIM	5574	3%	10072	5%
CHINA SHIPPING	5887	3%	9295	5%
HAPAG LLOYD	7682	5%	8689	5%
HANJIN	2420	1%	3142	2%
PIL	4330	3%	2360	1%
NYK LINE	3244	2%	2138	1%
HYUNDAI MERCHANT	1195	1%	1705	1%
GRIMALDI LINE	904	1%	1697	1%
K LINE	2266	1%	1431	1%
CCNI SA	672	0%	805	0%
NIVER LINES	116	0%	31	0%
WAN HAI LINES	97	0%	0	0%
Total:	**169870**	**100%**	**185697**	**100%**

EXPORTACIÓN:

Line	2012	MS-12	2013	MS-13
MAERSK LINE	23840	20%	21218	17%
HAMBURG-SUD	17420	15%	18431	14%
MSC	16061	14%	16467	13%
CSAV	18771	16%	16231	13%
MITSUI OSK	3933	3%	12998	10%
HAPAG LLOYD	6860	6%	9436	7%
CMA-CGM	5931	5%	8002	6%
ZIM	4771	4%	6965	5%
PIL	2631	2%	2973	2%
NYK LINE	2728	2%	2895	2%
HANJIN	2560	2%	2581	2%
CHINA SHIPPING	1275	1%	2557	2%
COSCO	5045	4%	2215	2%
EVERGREEN	2652	2%	1949	2%
K LINE	1504	1%	1409	1%
HYUNDAI MERCHANT	601	1%	792	1%
CCNI SA	436	0%	609	0%
GRIMALDI LINE	359	0%	291	0%
NIVER LINES	238	0%	155	0%
WAN HAI LINES	19	0%	0	0%
Total:	**117635**	**100%**	**128174**	**100%**

En definitiva, el tráfico contenerizado es muy importante para el país ya que representa cerca del 70% de las mercaderías generales en la importación y el 60% en la exportación[3].

En la operativa en general del transporte de carga por contenedores, así como para el caso de conflicto por alegados incumplimientos de contrato de transporte marítimo, entran en juego diferentes agentes (Compañías de Seguro actuando en subrogación de sus respectivos clientes, cargadores[4], consignatarios finales[5], freight forwarders[6], agencias

3 Informe Sectorial. El Sector Portuario en Uruguay. Publicado en www.anp.gub.uy

4 Propietario de la mercadería/vendedor generalmente/exportador.

5 Destinatario de la mercadería/comprador generalmente/importador.

6 Son empresas transportadoras que expiden conocimientos de embarque a su nombre. Operadores multimodales que median entre la oferta y la demanda de fletes, alquilando slots. Dicho termino refiere a la fila de contenedores o mejor dicho a la fila de estructura del buque donde van ajustados los contenedores. Cada uno de ellos puede contratar el uso de filas (slots) de diez, cincuenta o cien contenedores, en barcos que tienen capacidad para más de dos mil "damn boxes". El contrato de uso de slots se conoce como "slot hire" o "slot charter". Recién estos operadores finales son los que van a contratar con los verdaderos usuarios (exportadores e importadores de mercadería), comprometiéndose al transporte mediante la expedición de conocimientos de embarque.

Interior_UM_N27_v4.indd 258 8/5/2015 4:40:01 PM

marítimas[7], armadores[8], propietarios de buques[9], transportistas marítimos efectivos[10]), que muchas veces terminan litigando ante nuestros tribunales por casos de reclamos de daños a la carga, incumplimiento de contratos de transporte marítimo, tanto bajo la normativa nacional como internacional según el caso, como veremos, si estamos ante una operativa de exportación o de importación.

Considerando el crecimiento del movimiento de contenedores en nuestro puerto y su primordial uso como medio de transporte de cargas; teniendo en cuenta además el proyecto país entorno al desarrollo sostenido del puerto de Montevideo[11] en cuanto a nuevos muelles, segunda terminal de contenedores[12] y al proyecto de un puerto de aguas profundas en Rocha, terminal chipera y granelera en el puerto de Montevideo[13], desarrollo sostenido del puerto de Nueva Palmira, toma especial importancia el rol que juegan las empresas transportistas marítimas a nivel mundial que se dedican al transporte marítimo de carga por contenedores.

Así como las diferentes consecuencias jurídicas de su accionar al realizar su actividad, lo referente a la normativa vigente aplicable, reclamos judiciales por incumplimientos de

7 Conceptualmente es el representante del Armador. En nuestro derecho, está especialmente contemplada la figura del Agente Marítimo en las siguientes normas: Ley de Puertos 16.246 del 23 de abril de 1992 y Decretos del Poder Ejecutivo: (i) Decreto del Poder Ejecutivo del 27/06/936; (ii) Decreto del Poder Ejecutivo 416/999 del 29/12/1999; (iii) Decreto del Poder Ejecutivo 183/994 del 22/04/1994; (iv) Decreto del Poder Ejecutivo 412/992 del 01/09/1992; (v) Decreto del Poder Ejecutivo 57/994 del 08/02/1994; (vi) Decreto del Poder Ejecutivo 158/985 del 25/04/1985.

El Decreto del Poder Ejecutivo 183/1994, por su parte, define en el artículo 3ero a la figura del Armador como quien ejerce la explotación y navegación de un Buque por su cuenta y riesgo, no necesariamente su propietario. Asimismo, se regula la figura del Agente Marítimo como la persona física o jurídica que representa los intereses del armador ante la Administración Pública Nacional.

8 Por Armador se entiende a quién se dedica a la explotación económica del Buque.

Tiene la **GESTIÓN NAUTICA** que refiere a todo lo que es necesario para la navegación del buque, su armado, su equipamiento, compra de equipo técnico, aprovisionamiento y contratación del Capitán y de la Tripulación, incluyendo también la obtención de certificados de navegabilidad, permisos para operar la nave, salir a alta mar. Y tiene la **GESTIÓN COMERCIAL** que implica todo lo que refiere a la explotación del Buque con fines de lucro, es decir, la operativa de contratación de actividades con terceros asumiendo el riesgo de empresa comercial. Esas actividades generalmente refieren al transporte de mercaderías o sea la carga, cuidado, traslado y entrega de mercaderías, asumiendo las obligaciones del contrato de transporte. Pero también la gestión económica del Buque podría consistir en realizar la explotación comercial en otros rubros como la pesca, el tendido de cables, la prospección petrolera, etc.

9 Mero propietario de la nave (societario o registral).

10 Empresa que realiza las actividades efectivas que refieren al transporte de mercaderías o sea la carga, cuidado, traslado y entrega de mercaderías, asumiendo las obligaciones del contrato de transporte, emitiendo conocimientos de embarque a su nombre.

11 El denominado MUELLE C, recientemente inaugurado en febrero de 2015. El proyecto de Puntas de Sayago y la segunda terminal de contenedores. Asimismo, el puerto pesquero de Capurro.

12 El modelo de reforma portuaria incluyó la concesión de terminales de contenedores a agentes privados. El primer llamado a licitación para la construcción de dos terminales fue realizado en diciembre de 1994, pero se declaró desierto al presentarse un único interesado a una sola de ellas. En 1997 se hizo un segundo llamado a licitación, el cual concitó el interés de tres grandes operadores: Seaport y Katoen Natie (los dos principales operadores del puerto de Amberes), Maersk y la Terminal Valencia (que finalmente fue eliminada del proceso en la etapa de calificación). Sin embargo, en los meses posteriores se desarrolló una gran polémica en torno a la licitación, y finalmente ésta fue anulada. A mediados de 1999 se frustró, ante objeciones del Tribunal de Cuentas, un tercer llamado. Luego de estos intentos, las autoridades de Transporte decidieron ir por el mismo camino que se había adoptado en Brasil para concesionar la terminal de contenedores del puerto de Santos: crear una sociedad dirigida específicamente a operar la terminal, y definir las características del proyecto antes de hacer el llamado a interesados. Esto facilitaba el proceso de adjudicación, reduciéndolo a un remate del paquete accionario de la empresa creada a tales fines, donde todo se terminaría definiendo por el precio ofrecido. Este camino condujo a que el 12 de junio de 2001 la ANP firmara un contrato por la gestión integral de la terminal de contenedores del puerto de Montevideo por un plazo de 30 años con la empresa Terminal Cuenca del Plata S.A.

13 Se trata del proyecto de la empresa Obrinel S.A.

contrato de transporte marítimo que se dan ante nuestros tribunales y, finalmente, como eso repercute en sus intereses.

De esta forma, pues, toma importancia investigar como repercute la normativa nacional en los intereses de los diferentes agentes involucrados en la operativa del transporte marítimo por contenedores como ser el sector armador, propietarios de buques, o empresas transportistas efectivas que emiten conocimientos de embarque a su nombre y, por otro lado, las Compañías de Seguros que actúan por subrogación de sus clientes cargadores o consignatarios, en su caso.

Ello tomando en cuenta la normativa nacional aplicable (Código de Comercio) para la resolución de este tipo de procesos en nuestra jurisdicción y conforme a nuestro derecho así como la normativa internacional vigente (Convenciones Internacionales no ratificadas por Uruguay).

Así como considerar el camino legislativo que, a la luz de estas normativas y considerando la apuesta de Uruguay como puerto Hub, se debería recorrer para no perder competitividad en la región frente a otros países.

2.2. Trascendencia del uso de contenedores.

La doctrina es conteste en señalar la importancia actual de los contenedores en el transporte mundial[14].

La utilización del contenedor como un elemento de unitarización de carga, los daños producidos a la mercadería transportada por contenedores, tienen trascendencia debido a que los siniestros que se dan poseen características propias, como ser: males condiciones de los contenedores, mala estiba dentro de los mismos, mojaduras de la carga, daños en la estructura de los contenedores, existencia de maniobras sobre la carga en la etapa de consolidación, averías en contenedores refrigerados, insuficiencia de empaque, etc.

El contenedor no es más que una larga caja, utilizada con la finalidad de consolidar o unitarizar carga.

El más conocido es el "box container" que se ve, fundamentalmente, en dos tamaños, de 20 o 40 pies de largo. Algunos de ellos poseen un sistema de ventilación, natural o mecánica, que impide problemas de condensación que perjudiquen las mercaderías transportadas.

Dentro de estos "box container", se encuentran los "open top", que permiten la carga por arriba y son utilizados cuando el volumen de la mercadería hace difícil el manejo a través de su costado. Son utilizados para mercadería que no necesita demasiada protección o que por su tipo o condición resulta más accesible su introducción desde la parte superior de la caja.

Otra variedad es del tipo "box" son los "open side" (costado abierto), utilizados cuan-

14 LORENZO IDIARTE Gonzalo A. "Transporte por Contenedores en el derecho Uruguayo y otras cuestiones actuales". Fundación de Cultura Universitaria. 2000. Página 107.

do la longitud de la mercadería resulta de difícil manejo.

Para este tipo de mercaderías suele utilizarse otro tipo de contenedores que se denominan "flatracks", que se asemejan a una chata y que tampoco tienen protección lateral. El material pesado es transportado en este tipo de containers, como ser grúas, máquinas pesadas, etc.

También se utilizan frecuentemente los llamados "tank containers" o contenedores cisterna que consisten en tanques diseñados para transportar líquidos como ser aceite, vinos, productos químicos, etc.

Otros contenedores de importancia, por su utilidad, son los contenedores refrigerados o "reefer containers" a efectos del transporte de mercaderías que se ven afectadas por la temperatura.

Estos contenedores están equipados con un sistema de frío que puede mantener constante la temperatura interior. Tienen cierta capacidad de mantener el frío en forma autónoma pero luego de determinado tiempo deben ser conectados a servidores energéticos que se encuentran en las terminales portuarias, en los depósitos, o en los propios buques.

Por último, cabe referir a los denominados contenedores "plegables" (facilitan su traslado vacío) e "iglú", que es un contenedor adaptable a tamaños reducidos.

Cada contenedor, tiene un número de identificación que lo hace irrepetible, consistente en letras y números. Las letras generalmente identifican al propietario del contenedor, que puede ser el propio transportista marítimo o una empresa que los arriende y los números sirven para el control del propietario[15].

Finalmente, en este punto, debemos mencionar un elemento que como analizaremos resulta de vital trascendencia en el transporte por contenedores, que es el **precinto**.

Así se ha dicho que todo el sistema de transporte por mercaderías por contenedores descansa en el precinto usado para cerrarlos[16]. Los precintos son fabricados para que se detecte a simple vista si existe una violación. De todos los sistemas que existen (latón, plástico o metal) el más seguro ha resultado ser el llamado "botella", de tipo candado.

El estado del precinto y su número (si al momento de la entrega coincide o no con el declarado en el conocimiento de embarque), resulta de suma importancia al momento de analizar la responsabilidad del transportista marítimo y del cargador en daños a la carga.

Veremos que la práctica, sin embargo, supera cualquier teoría que se pueda escribir

15 Por ejemplo la naviera MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY S.A., identifica sus contenedores con las siglas MEDU y luego determinada numeración como ser: 212502-0, siendo la identificación del contenedor para el ejemplo planteado **MEDU212502-0**.

La línea HAMBURG SUD identifica los contenedores como HASU y luego la numeración, quedando identificado un contenedor de su propiedad, en definitiva, como **HASU402056-8**.

16 LORENZO IDIARTE Gonzalo A. Op. Cit. Página 113.

al respecto, dado las maniobras que muchas veces se dan en los casos de transporte de mercaderías por contenedores. Así es común en el sector la referencia a "Piratas Modernos".

Igualmente importante, como se analizará, es la documentación que acompaña al contenedor en su trayecto por los diferentes agentes, buques, playas de contenedores, camiones, depósitos.

Estos documentos han sido diseñados para dejar constancia de las condiciones en que se traspasa el contenedor y el estado de los precintos.

El documento principal al respecto, es el denominado **"Interchange Receipt"** o recibo de intercambio, cuya función es la de dejar constancia de las condiciones en que se traspasa y/o recibe el contenedor, contando incluso con un amplio casillero para marcar los daños que pudiera tener el contenedor (doblado, agujero, corroído, corte, abollado, faltante, flojo, suelto, hundido, oxidado, perforado, rajado, roto), así como otro casillero para observaciones.

También veremos más adelante que existen en nuestro país reclamos judiciales por daños a la mercadería transportada por contenedores que se han resuelto analizado estos documentos y lo que surge de ellos.

Finalmente, en este punto, cabe plantearse, cuál sería la naturaleza del contenedor como tal. Así podría decirse que se trata de un instrumento para la unitarización de la carga, un "empacado especial", con una enorme cantidad de ventajas sobre otro tipo de embalajes.

La doctrina analizando el tema ha dicho que lo que importa determinar es si el contenedor es una forma de empaque o una prolongación de la bodega[17]. Así se sostiene que más allá de la función de unitarización y protección de la carga, la naturaleza del contenedor es más cercana a una prolongación de la bodega que a un empacado especial para la mercadería.

En materia aduanera, nuestra legislación ha entendido que el contenedor forma parte del medio de transporte (Artículos 144 y 145 del Código Aduanero).

Analizaremos las cuestiones jurídicas relevantes que se plantean en el transporte marítimo por contenedores.

2.3. Modalidades de transporte mediante el uso de contenedores.

2.3.1 Constancias contenidas en el conocimiento de embarque sobre las condiciones en que se efectúa el transporte.

Las constancias que debe tener el conocimiento de embarque se mencionan en el Artículo 1205 del Código de Comercio.

17 AGUIRRE RAMIREZ Fernando FRESNEDO DE AGUIRRE Cecilia. "Curso de Derecho del Transporte. Transporte Multimodal". Montevideo. Fundación de Cultura Universitaria. 2000. Página 29.

Interior_UM_N27_v4.indd 262 8/5/2015 4:40:01 PM

Resulta ser el documento de más importancia en la operativa de transporte marítimo y, como bien ha dicho la jurisprudencia, contiene la denominada "Ley de las partes"[18].

Las constancias que analizaremos se encuentran estampadas en el frente del conocimiento de embarque, en el que surgen los datos más importantes de la operativa de transporte marítimo como ser: puerto de carga, puerto de descarga, si se trató de un contrato solo marítimo o en su caso multimodal, identificación de él o de los contenedores transportados, números de precintos que los contenedores tenían al momento en que el transportista marítimo efectivo los recibió, mercadería transportada (cantidad, calidad, número de bultos y marcas de los efectos) peso, constancias y sellos de transporte.

Si bien las constancias del Artículo 1205 no son requisitos de solemnidad, la obligación de tener una descripción de la carga recibida por el buque es un requisito de existencia misma del documento, es decir, que si no lo tuviera no sería un conocimiento de embarque.

La modalidad **"House to House"** implica que el transporte es realizado desde el depósito del cargador en origen hasta el del consignatario en el lugar de destino. Significa que el contenedor es recogido por el transportista en la fábrica o depósito del vendedor y que se obliga a entregarlo en destino, en el depósito del comprador.

La constancia "CY" significa **"Container Yard"** o sea playa de contenedores. Un sello que diga "CY-CY" quiere decir que el contenedor se entrega al transportista en una playa de contenedores y se entregará en destino al comprador en una playa de contenedores.

La constancia "CFS" es **"Container Freight Station"** o sea estación de contenedores en un depósito cerrado y techado. Significa que el transporte se pactó desde un depósito de contenedores a otro.

La constancia "PIER" quiere decir muelle a muelle. Así **"Pier to Pier"** implica que la carga se recibe por el vendedor en el muelle al lado del buque. Y que se entregará al comprador también en el muelle al lado del buque en el puerto de destino. Suele asimilarse la forma "Pier/Pier" con la modalidad "LCL/LCL" porque, normalmente, en ésta modalidad, la mercadería es puesta en un contenedor para facilitar el transporte.

En efecto, la constancia "LCL/LCL" significa **"Less than Container Load**" lo que quiere decir que recibió carga suelta o un contenedor incompleto y abierto para rellenar con cargas de otros clientes. Para que esta modalidad se aplique no es estrictamente necesario que haya una consolidación de mercadería perteneciente a dos o más cargadores. La misma puede pertenecer a un solo cargador y consolidarse por razones prácticas u operativas. En esta modalidad, la contenerización de la carga es realizada en beneficio del transportista, para facilitar el traslado de un lado a otro.

Generalmente, el llenado es realizado en un depósito contratado por el cargador y allí se realiza la consolidación y precintado del contenedor. Lo importante de esta modalidad no es tanto de quién parte la iniciativa para que la mercadería sea puesta en un

18 Sentencia del Tribunal de Apelaciones en lo Civil de 3º Turno Nº 287/2010 del 29 de septiembre de 2010.

contenedor, sino el hecho de que el transportista recibe y entrega la mercadería en forma convencional.

En estos casos, la doctrina tiene el criterio establecido, diciendo que cualquier daño o avería ocurrida a la mercadería, siendo el conocimiento "limpio", es decir, no habiéndose puesto observaciones sobre el estado de la carga, debe correr por cuenta del transportista[19].

Otra modalidad es "FCL/FCL" o **"Full Container Load"**, que resulta en los hechos muy usada por las navieras transportistas marítimas efectivas, especializadas en el trasporte de carga por contenedores.

Lo analizamos a continuación.

2.3.2. Constancia "FCL/FCL" y "STC".

En la modalidad "FCL/FCL" o **"Full Container Load"** el cargador consolida un contenedor y lo precinta.

Esta constancia toma mucha importancia para los transportistas marítimos efectivos que emiten conocimientos de embarque a su nombre y es muy común que los transportes marítimos de contenedores se efectúen bajo esta condición de transporte.

También es muy común que las defensas judiciales de los armadores o transportistas marítimos efectivos, en cierto tipo de reclamos judiciales, se centren en dichas constancias.

Con esta modalidad de transporte, entonces, se entiende que el operador de transporte recibió un contenedor lleno, cerrado y precintado.

La consolidación o carga del contenedor la realiza el embarcador[20].

Dicha constancia implica un acuerdo mediante el cual el cargador empaca él mismo la mercadería (o lo hace un tercero a su nombre), haciendo el arrumaje de la misma, estibándola dentro del contenedor el cual cierra y precinta.

El transportista marítimo así recibe un contenedor sin conocer su contenido. El único control posible, que no es siempre obligatorio, es el pesado del contenedor.

El contenedor se entrega al armador totalmente cargado por el cargador, cerrado y precintado (generalmente en el puerto de carga, que es donde el transportista marítimo en casos puerto a puerto recibe el contenedor) y el transportista debe entregarlo en las mismas condiciones en destino, viéndose imposibilitado, contractualmente, de verificar el contenido declarado por el cargador ni su estado.

Lo esencial de esta modalidad es que el transportista no participa del llenado del con-

19 LORENZO IDIARTE Gonzalo A. Op. Cit. Página 126.

20 El llenado del contenedor así como su vaciado se realizan fuera del predio y vista del armador.

tenedor, sino que el cargador se lo entrega lleno y precintado.

De esta forma, pues, el transporte de contenedores en calidad "FCL" supone una modificación a la interpretación tradicional de lo que se considera un conocimiento de embarque limpio. En esta modalidad, no es razonable exigir al Capitán del buque que constate el estado, cantidad, de la mercadería que viene dentro de los contenedores, si no existen razones aparentes para dudar de que la mercadería que viene en el contenedor sea la declarada en el conocimiento de embarque.

Así es habitual en la práctica, que los conocimientos de embarque emitidos por las marítimas tengan conjuntamente con la constancia "FCL/FCL" la constancia "STC" que significa **"Said to Contain"** o dice contener.

Señala la doctrina[21] que la constancia "FCL" produce los efectos de la declaración prescripta por el Artículo 1217 del Código de Comercio Uruguayo, es decir, la declaración del Capitán de que el número y medida de la mercadería son desconocidos. Por ello, aunque es una práctica habitual conveniente, no parecería necesaria la constancia "STC", conjuntamente con "FCL", porque sería incluso una redundancia.

En casos de transporte pactado "FCL/FCL" la obligación del transportista se cumple fiscalizando el estado superficial del contenedor, si estaba bien presentado, precintado y sellado, si el sello correspondía con el del conocimiento de embarque. La procedencia de estas clausulas se hace especialmente patente en el caso del transporte de contenedores dada la imposibilidad no sólo práctica sino contractual de verificar el contenido declarado por el cargador.

El transportista marítimo cumple con su obligación de entrega en destino del contenedor en la misma condición en que fue recepcionado en el puerto de carga, es decir, cargado, cerrado y precintado con el mismo número indicado en el conocimiento de embarque.

Al no constituir el contenido del contenedor el objeto del contrato de transporte, el consignatario reclamante o su seguro, no sólo debe probar que el contenido declarado coincide efectivamente con lo cargado, sino que, para hacer responsable al transportista efectivo hay que probar que la pérdida o avería es consecuencia de su accionar. El argumento es que conforme al Artículo 1217 del Código de Comercio, es al consignatario o quien lo subrogue en sus derechos, que le cabe probar que el faltante o daño se debió a la acción intencionada del transportista.

También lo previsto en el Artículo 1082 del Código de Comercio[22].

La limitación que establece la citada norma en cuanto a lo que *"pueda juzgarse por su exterior"* resulta de fundamental importancia, pues limita la extensión de las obligaciones del Capitán a aquello que es pasible de verificación externa sin afectar el embalaje de

21 LORENZO IDIARTE Gonzalo A. Op. Cit. Página 117.

22 *"El Capitán debe tener cuidado de no cargar efectos cuya avería, merma, o mal estado de acondicionamiento sea visible, si hacer expresa mención en los recibos o conocimientos. En defecto de esa mención, se presume que las mercancías, en cuanto puede juzgarse por su exterior, fueron cargadas en buen estado y bien acondicionadas."*

la carga. A contrario, por tanto, el Capitán no puede hacerse responsable por el estado de aquello que no es exterior, aparente, o visible.

Nuestra doctrina, por su parte, ha sostenido que estas cláusulas no importan una limitación o exoneración de responsabilidad del transportista, sino una inversión de la carga de la prueba[23].

Sentencias de nuestros Tribunales de Apelaciones[24] y también de la Suprema Corte de Justicia, han analizado estos puntos[25].

El criterio de la exigencia de la carga de la prueba del reclamante del dolo del transportista ha sido una posición minoritaria.

Sin embargo, ha ido cambiando dicha posición para casos de transportes "FCL/FCL", tanto en doctrina como en jurisprudencia.

La doctrina[26] ha señalado sobre el particular que si un contenedor recibido "FCL/

23 MEZZERA ALVAREZ Rodolfo. "Curso de Derecho Marítimo". Tomo 2. Montevideo. Editorial Acali. 1977. Página 369.

24 Sentencia del Tribunal de Apelaciones en lo Civil de 3º Turno N° 287/2010 del 29 de septiembre de 2010.

25 Sentencia de la Suprema Corte de Justicia Nº 724/996 del 22 de Julio de 1996, en un caso entre un asegurador como subrogante de los derechos del importador o consignatario y la empresa transportadora, analizaron el tema en base a si en un contrato de resultado, como es el de transporte, las cláusulas exonerativas de responsabilidad son válidas, y si del faltante comprobado, una vez abierto el contenedor, debe ser responsabilizado el transportador.

En dicha sentencia se establece que, más allá de la discusión de cuáles son las cláusulas de reserva que pueden reputarse válidas y de aquellas que son nulas, el hecho es que, en la especie, se estaba ante un caso en que las disposiciones que exoneran de responsabilidad al cargador se encontraban pactadas al anverso del conocimiento de embarque, donde no se discute que deben reputarse como válidas, por lo que ha de estarse a lo convenido.

Conforme a las mismas se estaba ante un contrato que fue signado en la modalidad "FCL/FCL", o sea, llenado por el exportador o cargador y retirado por el consignatario y que, además, se dispuso que se transportaba un contendor con el sello/caja "STC". Y en la nota establecida en forma impresa pero incluida en la parte firmada del conocimiento de embarque, se declaraba que el peso, medidas, etc., son declaradas por el embarcador y desconocidas por el transportador efectivo, aceptándose las estipulaciones, limitaciones, etc.

Siguiendo con su análisis, la sentencia establece, que conforme a lo dispuesto en el artículo 1082 del Código de Comercio, el Capitán debe tener cuidado de no cargar efectos cuya avería, merma o mal estado de acondicionamiento sean visibles, sin hacer expresa mención en los recibos o conocimientos. En defecto de esa mención, se presume que las mercaderías, en cuanto puedan juzgarse por su exterior, fueron cargadas en buen estado y bien acondicionadas.

Esto quiere decir, pues, que el Capitán está obligado a pesar el bulto al cargar, para determinar si existe merma, salvo que se haya pactado alguna convención expresa que limite dicha obligación, cuya validez surge del artículo 1087 inciso 2 del Código de Comercio.

Con la introducción de la cláusula "STC", dice la referida sentencia, se está exonerando al transportador de la obligación de pesar el contenedor antes de embarcarlo, a lo que se agrega que, en ciertos puertos, el pesaje de los contenedores llenos no es obligatorio.

Por lo tanto, en estos casos, la obligación del Capitán, sólo se cumple con la de fiscalizar el estado superficial del contenedor, si estaba bien presentado, precintado y sellado, si el sello correspondía a aquel cuya numeración está estampada en el conocimiento.

En consecuencia, cumplida dicha función, habiendo llegado a destino en el Puerto sin inspeccionar el contenido del mismo, estando exteriormente en iguales condiciones que aquellas en las que fueron estibados, la presunción de responsabilidad sólo rige para los defectos visibles del contenedor, puesto que el Capitán no está obligado, ni puede revisar el contenido del mismo, INVIRTIÉNDOSE LA CARGA DE LA PRUEBA EN LO RELATIVO A LOS BIENES QUE CONTENGA EL MISMO.

En estos casos, concluye el referido fallo, conforme al artículo 1217 del Código de Comercio, es al consignatario o quien lo subrogue en sus derechos, que le cabe probar que el faltante se debió a la acción intencionada del transportista.

26 AGUIRRE RAMIREZ Fernando FRESNEDO DE AGUIRRE Cecilia. "Curso de derecho del transporte. Transporte

FCL", al momento de la entrega no tiene signos de violación, debe suponerse que cualquier faltante en su interior es de origen.

La carga de la prueba para revertir esa presunción, es del reclamante.

Asimismo, quien recibe un contenedor cerrado y precintado, no sabe lo que tiene adentro. Es razonable que se agregue en el conocimiento la constancia de dice contener ("STC") y que el transportista marítimo la alegue en caso de que el contenido resulte distinto: siempre y cuando haya entregado el bulto intacto, sin señales de violación y con los precintos tal como salieron de origen. No debería ser responsable de variaciones de contenido que deben reputarse como sucedidas antes de empacar o de cerrar el contenedor.

La jurisprudencia también se ha pronunciado al respecto.

Así resulta de interés analizar algunos casos que se han dado ante nuestros Tribunales, que han sido resueltos, en forma correcta a nuestros entender, analizando la constancia "FCL/FCL" y la existencia de otras tareas comerciales y logísticas llevadas a cabo por diferentes agentes, en forma previa a que se entregue en el puerto de carga el contenedor cargado, cerrado y precintado al transportista marítimo efectivo.

El caso consistía en un transporte de maquinaria desde Nueva York a Montevideo. La empresa naviera recibió el contenedor cargado, sellado y precintado ("FCL/FCL"), diciendo contener "STC" tres maquinas, en el puerto de Nueva York para su traslado a Montevideo.

El contenedor llegó a Montevideo en perfectas condiciones, con los mismos números de precinto que figuraban en el conocimiento de embarque. Al momento en que se apertura el contenedor, faltaba una de las máquinas.

El importador Uruguayo inició una demanda por incumplimiento de contratos de transporte marítimo contra todos los transportistas involucrados en la operativa (efectivos y contractuales).

La defensa legal de la empresa naviera fue argumentar que de acuerdo a lo que surge de toda la documentación, así como de la operativa comercial y logística llevada adelante, el faltante y/o avería se dio en la etapa de consolidación de la carga, antes de cerrar y precintar el contenedor, por ende, antes de que fuera entregado a la naviera, cargado, sellado y precintado, a efectos de cumplir con el transporte marítimo pactado puerto a puerto y "FCL/FCL" con la constancia "STC".

Finalmente la sentencia, analizando las constancias "FCL/FCL" y "STC", así como la operativa comercial y logística llevada adelante (transporte terrestre previo, consolidación de la carga fuera del control del transportista marítimo efectivo, etc.), concluyó que el faltante se había producido en la etapa previa (de consolidación de la carga) antes que el transportista marítimo efectivo recibiera el contenedor cargado, cerrado y precintado

Marítimo". Volumen III. Página 71.

en el puerto de Nueva York para su transporte marítimo hasta Uruguay[27].

Dicha sentencia fue confirmada en segunda instancia por sentencia del Tribunal de Apelaciones en lo Civil de 2do Turno N° 60/2014 del 9 de abril de 2014, siguiendo el mismo razonamiento y análisis[28], aplicando además la inversión de carga de la prueba del faltante, el que se presume en origen por ser un transporte "FCL/FCL", a cargo del reclamante.

Sin embargo, el criterio jurisprudencial al respecto no parece ser unitario.

27 Sentencia del Juzgado Letrado de Primera Instancia en lo Civil de 13° Turno N° 08/2013 del 26 de febrero de 2013:

"…La sentenciante comparte totalmente el análisis, el razonamiento y la conclusión a la que arriba el representante de MSC al formular el alegato de bien probado, en especial cuando dice que del documento de fs. 13 (conocimiento de embarque terrestre) no surge que el transportista terrestre C TNG LONG – SCA haya recibido el contenedor cerrado, sellado, consolidado y precintado, sino que recibió mercadería para trasladarla a BEDFORD PARK con destino final Chicago, conjuntamente con un precinto cuya numeración es la mencionada.

Es dable suponer, atento a la falta de claridad y la inconsistencia de las afirmaciones efectuadas en la demanda, que la consolidación de la mercadería, el cierre del contenedor y el precintado, se hubieran realizado en Chicago, antes del tramo terrestre Chicago – Nueva York, pues se reitera, del documento de fs. 13, no surge la afirmación de la actora (…)

No surge claro pues y por lo tanto no quedó probado, ni cuándo ni quien procedió a la consolidación, cierre y precintado del contenedor que contenía la maquinaria adquirida por la actora, y el haberlo acreditado era sin duda una carga de la demandada, pero no puede perderse de vista que UTI URUGUAY S.A. fue la que se obligó a transportar la maquinaria desde Worthington – Iowa hasta Montevideo y que por lo tanto el tramo terrestre desde esa ciudad hasta el puerto de Nueva York, lugar en que fue embarcada en el buque de MSC ALABAMA, quedó bajo su responsabilidad (….)

En cuanto al transportista marítimo efectivo (…) tampoco puede imputársele responsabilidad alguna.

Así, de fs. 37 (cuyo original obra a fs. 70 y su traducción de fs. 71 a 93), obra el conocimiento de embarque emitido por la empresa, del que consta como embarcador OCEAN WORLD LINES INC. Chicago y como consignatario: ATLANTIC LOGISTICS Montevideo, Uruguay. Surge también que MSC recibió de OCEAN WORLD LINES INC. un contenedor CAXU 490685-1, precintado con el N□ 16479077, consta la mercadería que dice contener y la clausula FCL/FCL.

El documento fue analizado en profundidad por el testigo (…), el que aclaró que dentro de las condiciones que se pactó el transporte, se encuentra la clausula FCL/FCL que significa "que el embarcador quien figura como shipper, entrega al transportista un contenedor cerrado y precintado. Cuando el transportista recibe el contenedor, éste está cerrado y precintado por el embarcador o por quien este haya delegado esta función" y más adelante explicó que la clausula STC significa "said to contain" que quiere decir que "dice contener" porque "el transportista no tiene medios o forma de verificar que lo que se declara por parte del embarcador es exactamente lo que hay dentro del contenedor (fs. 295) (…)

Atento a lo que viene de analizarse, la sentenciante solamente puede concluir que el hecho ocurrió en el tramo de transporte vía terrestre, por lo que comparte plenamente las conclusiones del representante de MSC cuando dice en su alegato de bien probado: "…en todo caso, si existió algún tipo de maniobra a efectos de apertura del contenedor para el hurto o extracción de las tres máquinas propiedad de la actora, fue al momento del consolidado del contenedor, por quien efectuó las tareas necesarias, para luego, cumplido el transporte terrestre por parte de un camionero o entrega de un transporte terrestre contratado a los efectos hasta el puerto de Nueva York, entregó a MSC un contenedor cerrado, sellado y precintado para su transporte marítimo…".

28 Refiere la citada sentencia:

"…entregó el contenedor en las mismas condiciones en que lo recibió, no pudiendo indagar el contenido del mismo porque se pactó FCL/FCL y STC, esto es, al estar sellado y precintado el contenedor el transportista no tenía modo de saber que contenía por lo que hubo de estar a lo que le dijera el cargador OWL.

Se pactó FCL/FCL esto quiere decir "full container load" o, en español, contenedor totalmente cargado. Significa que el transportador y sus empleados reciben el contenedor en el puerto de carga ya llenado o cargado con mercadería.

Y también se pactó "STC" o "said to contain" que traducido al español significa dice contener. Ello implica que el transportista no verificó la carga (por haberle llegado el contenedor lleno y precintado) sino que estuvo a lo que el shipper OWL le dijo. Por tal motivo, ante la razonable posibilidad de control, existe mérito para que esta clausula pueda ser válida sin afectar la negociación al amparo del Artículo 3.8 de la Convención de Bruselas de 1924. No se trata de una clausula impuesta o pre impresa en un formulario sino que fue estipulada mientras se detallaba la mercadería que el shipper decía había en el contenedor (…)

Como expresaba la Sala en fallo (N□ 367/2011) que al entregársele a la citada un contenedor consolidado y precintado, ésta sólo sabe las condiciones en que se encuentra el contenedor, más no sabe (ni tiene cómo saberlo legalmente) que hay dentro del contenedor que transporta (…) si un contenedor es recibido FCL/FCL no tiene signos de violación y llega con los precintos de origen intactos, debe suponerse que cualquier faltante en su interior es de origen.

La carga de la prueba para revertir esta presunción es del reclamante…"

En un caso también de transporte marítimo "FCL/FCL" y "STC" en el que la empresa naviera recibió en el puerto de Everglades, Florida, Miami, un contenedor cargado, cerrado y precintado diciendo contenedor determinados bultos con cámaras de fotos y que, al llegar a destino en Uruguay (estando el contenedor en perfectas condiciones y con los mismos números de precinto de origen), se constató que tenía en su interior dos pallets estibados con cincuenta y seis bolsas de cemento cada uno, se condenó a la naviera, entendiéndose que le cabía responsabilidad como transportista efectiva.

En dicha sentencia, pese a la existencia de estas clausulas que estamos analizando, la Jueza actuante hizo primar, en forma equivocada a nuestro entender, los conceptos tan arraigados en nuestra jurisprudencia nacional, de obligación de resultado y de solidaridad e indivisibilidad de la obligación del transportista marítimo[29].

Dicha sentencia fue apelada y confirmada en segunda instancia[30].

El criterio de la sentencia de segunda instancia es similar al de la sentencia de primera instancia y, además, argumentó que se hacía lugar a la acción de regreso de la naviera contra el cargador, pese a que estaban los elementos legales y de prueba para deslindar responsabilidades y condenar exclusivamente al co-demandado que actuó como cargador.

En definitiva, la prueba de integridad del precinto no puede asimilarse a una prueba propiamente liberatoria. Sino que esa prueba (entrega del contenedor con el mismo precinto que figura en el conocimiento de embarque como precinto de origen), produce el efecto de obligar al cargador a demostrar la realidad de lo afirmado en el conocimiento de embarque en cuanto a la cantidad y calidad de la mercadería y que el daño se produjo durante el período que la mercadería estuvo bajo la custodia del transportista (nexo causal).

Luego, si el cargador logra esa prueba (posible en cuanto pudo haber sustracción o avería sin rotura del precinto), entonces vuelve al campo del transportista la carga de la prueba (liberatoria o exonerativa) dado que pueden caber circunstancias que lo exoneren de responsabilidad, conforme al Artículo 168 del Código de Comercio.

La condición de integridad del precinto es un elemento esencial para considerar adecuadamente la prueba y no puede afirmarse sin más que los precintos no son una garantía de inviolabilidad del contenedor; será el cargador quién tendrá la carga de probar que cargó lo que dijo y que a pesar de la integridad del precinto, el contenedor fue violado. Por lo que la integridad del precinto sigue produciendo un efecto fundamental sobre la prueba.

Parece acertada esta diferenciación que hace jugar la carga de la prueba a cargo del reclamante con los eximentes de responsabilidad factibles de ser alegados por el transportista marítimo efectivo.

29 Sentencia del Juzgado Letrado de Primera Instancia en lo Civil de 4° Turno N° 24/2014 del 3 de abril de 2014.

30 Sentencia del Tribunal de Apelaciones en lo Civil de 3° Turno N° 3/2015 del 18 de febrero de 2015.

Pero como vimos no hay ni normas específicas en nuestro derecho ni criterios jurisprudenciales uniformes, lo que genera, sin duda, cierta incertidumbre para las navieras frente a este tipo de reclamos, teniéndose presente que la mayoría de los transportes de carga por contenedores se efectúan bajo esta modalidad.

Finalmente, cabe referir, a la responsabilidad por embalaje defectuoso.

El embalaje incumbe siempre al expedidor (cualquier sea la condición de transporte pactada), que debe proporcionar la mercadería un acondicionamiento apto para soportar las condiciones de un transporte efectuado en condiciones normales.

Tampoco responde el transportista por mal arrumaje de la mercancía cuando se trata de condiciones "FCL/FCL".

Esto resulta importante, en casos en que la mercadería necesita ventilación o, también, para casos de estiba de mercadería dentro del contenedor en determinadas condiciones (estiba de cajas de leche que no pueden ser apiladas en más de ocho por un tema de peso, etc.). Esto debido a que muchas veces la pérdida de la carga no se produce por lo que puede ser un vicio propio, ni por la naturaleza de la mercancía, ni por el empacado, sino por el arrumaje inadecuado dentro del contenedor.

Ello puede generar por sí daños a la carga o que la misma no soporte los movimientos naturales a los que será sometida en un transporte marítimo por contenedores en un buque de ultramar (estiba, desestiba, aceleraciones, movimientos del buque, etc.).

Así parece claro que la causa del daño sería responsabilidad del cargador que fue quién tuvo la tarea de arrumaje o consolidación de la carga dentro del contenedor a su cargo[31].

2.3.3. El estado y condición del contenedor.

El transportista marítimo, como especialista en la materia, tiene el deber de corroborar que el contenedor utilizado y cargado revista las condiciones necesarias como para soportar un viaje por mar, especialmente cuando él es quien provee del contenedor al cargador.

Si el contenedor es proveído por el cargador, debe presumirse, salvo mal estado notorio, que el cargador previó la posibilidad de que el mismo sea transportado sobre cubierta y para ello aplicar toda la diligencia necesaria para asegurarse de que se encuentre en condiciones de soportar las inclemencias de un viaje por mar.

Cuando el contenedor no es proporcionado por el transportista, a éste no puede exigírsele más que una revisación razonable de su estado; no puede exigírsele la constatación de defectos o desperfectos que un profesional de diligencia media no pudiera descubrir.

31 Este criterio fue el establecido en un caso publicado en La Justicia Uruguaya. Caso 10.930. En www.lju.com.uy

Por tanto, cuando el transportista que recibe un contenedor en condiciones "FCL/FCL" declara haber recibido la mercadería en perfecto estado (entendiéndose esta como el contenedor) se supone que realizó una revisación adecuada del mismo.

Pero esta revisación debe ser la de un "buen hombre de negocios" y no puede exigírsele más que este concepto.

Debiéndose tener presente que el Artículo 1082 del Código de Comercio establece que no se podrá cargar mercadería cuya avería, merma o mal estado de acondicionamiento sea visible, sin hacer expresa mención en los recibos o conocimientos.

Así, en la situación de que sea el transportista quien proporciona el contenedor, debe exigírsele una mayor revisación que la que pueda realizarse por su exterior.

Mientras que si el contenedor es proporcionado por el cargador, el transportista sólo podrá exigírsele que cuide no recibirlo si "el estado de acondicionamiento" es visible "en cuanto puede juzgarse por su exterior".

Por otro lado, el transportista tiene el deber de ubicar el contenedor de la forma más conveniente y segura, de conformidad con la mercadería que contiene o dice contener.

Sin embargo, si la mercadería es de una naturaleza tal que requiera una ubicación particular o condiciones especiales, como puede ser un contenedor especial, ello debe ser solicitado por el cargador.

El Artículo 1080 del Código de Comercio[32], corresponde se aplique a la carga de contenedores sobre cubierta.

En este punto, sobre el estado y/o condición del contenedor, debemos mencionar que existen situaciones de daños a la carga transportada por mojadura, por daños en la estructura de los contenedores (como puede ser un pequeño agujero por herrumbre en el techo del contenedor) por el que ingresó agua que finalmente dañó la carga.

En este tipo de casos, sin perjuicio de lo dicho sobre las responsabilidades en los controles del estado del contenedor, juegan un papel vital los **Documentos de Intercambio de Equipos** (EIR por sus siglas en inglés) que se emiten cuando el contenedor pasa de un agente a otro.

Por ejemplo, al momento de la descarga del contenedor desde el buque de transportista, de acuerdo a la práctica de nuestro puerto, el operador portuario correspondiente, Montecon S.A. o TCP en su caso, operan los buques y descargan los contenedores. Por lo que es la práctica, si se constatan daños en el contendor a la descarga, diferencia de precinto, o algún otro tipo de anomalía, se emite el correspondiente Documento de Intercambio de Equipo en el que se deja constancia de esos daños. Si la descarga es sin observaciones, no se emite documento alguno.

32 *"Responde igualmente de todos los daños que sobrevengan a las mercancías que, sin consentimiento por escrito del cargador, haya dejado sobre cubierta. Exceptúese la navegación de cabotaje menor, o dentro de los ríos, y aquella que fuere de uso cargar sobre cubierta".*

Luego, el contenedor queda depositado en la playa de contenedores de cualquiera de estos operadores, para finalmente ser retirado lleno desde el puerto de Montevideo por el importador final o consignatario. En esa oportunidad se emite otro Documento de Intercambio de Equipo, en todos los casos, en que se deja constancia del contenedor que se entrega, quien lo retira, del número de precinto y de las condiciones en que se entrega. Estos documentos tienen el dibujo del contenedor, por todos sus lados y un extenso casillero a efectos de señalar rápidamente los daños que pueda tener la unidad, además de un lugar para efectuar otras observaciones.

Es común en la práctica operativa que se de el caso que no exista Documento de Intercambio de Equipo a la descarga y luego cuando se entrega lleno al consignatario, aparezcan daños en la estructura del contenedor, como ser un agujero en el techo, de los que se dejan constancia en el Documento de Intercambio de Equipo de entrega lleno al importador.

En virtud de esto, luego se reclama al transportista marítimo por avería por mojadura.

En estos casos, si bien el importador demandará judicialmente al transportista marítimo, muy seguramente termine involucrado en el juicio (mediante una citación en garantía de acuerdo al Artículo 51 del Código General del Proceso) la terminal portuaria que operó el contenedor a la descarga del buque y que posteriormente quedó en depósito en su terminal dentro del puerto de Montevideo.

También hay reclamos judiciales en que si bien los Documentos de Intercambio de Equipo (no había a la descarga del buque) y el de entrega lleno al importador se encontraba "limpio" y sin observaciones, al momento que el contenedor se apertura en el depósito del importador, fuera del puerto de Montevideo, se constata la carga mojada y la existencia de un agujero en el techo.

Evidentemente son casos en que habrá que probar las condiciones del contenedor, lo que no siempre resulta sencillo. Allí toma trascendencia el valor de los Documentos de Intercambio de Equipo.

Pero no dejan de ser procesos judiciales complicados y de difícil prueba.

A modo de ejemplo, la Sentencia del Juzgado de Paz Departamental de la Capital de 21° Turno N° 38/2012 del 12 de septiembre de 2012, dio valor cierto a un Documento de Intercambio de Equipo, firmado por el importador, que se encontraba limpio (sin observaciones), diciendo que allí terminan las obligaciones del transportista marítimo, por configurarse la entrega al consignatario.

Y que, además, había confesado en juicio que constató el daño en el contenedor al momento de la desconsolidación de la carga en su depósito fuera del puerto de Montevideo, es decir, en un momento posterior en el tiempo a que se configuró la entrega, suscribiendo el Documento de Intercambio de Equipo de conformidad[33].

33 Sentencia del Juzgado de Paz Departamental de la Capital de 21° Turno N° 38/2012 del 12 de septiembre de 2012: *"…Pues bien, es la propia actora quien afirma -en contra de su interés- (Artículo 153 del C.G.P.) que el daño del contenedor referido*

Compartimos el criterio establecido en la sentencia referida.

Lógicamente en la práctica resultan de importancia estos documentos así como lo que surge de ellos, por lo que implica la operativa del transporte marítimo, el traspaso de la custodia de la carga de un agente a otro, etc.

Esta sentencia recogió perfectamente lo que es la realidad de nuestro puerto, dándole el valor probatorio necesario a dichos documentos de intercambio de equipo.

Dicha sentencia fue revocada en segunda instancia por sentencia del Juzgado Letrado de Primera Instancia en lo Civil de 16° Turno N° 16/2013 del 8 de abril de 2013; no otorgándosele valor probatorio a lo que surgía de los Documentos de Intercambio de Equipo, estándose al tan impuesto concepto en nuestra jurisprudencia de obligación de resultado.

2.4. El contrato de transporte marítimo. Régimen general aplicable al transporte por contenedores.

2.4.1. Concepto. El conocimiento de embarque y las clausulas al dorso.

Venimos de ver las particularidades del contrato de transporte marítimo por contenedores, en cuanto a la forma y régimen propio en cuanto a cómo "se lleva la mercadería".

Sin embargo, dicho transporte marítimo, se integra, de alguna manera, al contrato de transporte marítimo de carga general (diferente al contrato de fletamento) como concepto más amplio.

Podemos definirlo como el contrato en el cual un sujeto (el transportador) asume la obligación de llevar mercadería que le entrega otro sujeto (el expedidor o cargador) de un lugar a otro determinado.

Implica ciertas obligaciones intermedias de recibir la mercadería, cargarla, estibarla, cuidarla, desestibarla y descargarla en destino. Implica sobre todo la obligación de **resultado final de entregarla** a un destinatario (el consignatario o receptor) en el mismo estado y condición en que se recibió[34].

Las partes del contrato (cargador y transportista, según veremos) se valen de un documento llamado conocimiento de embarque, que ha sido definido como el documento a través del cual, sin perjuicio de sus restantes funciones, se instrumenta el contrato de transporte de mercaderías por agua[35].

Hay que tener cuidado de no caer en el error de confundir el contrato de transporte

se constata en ocasión de procederse a la des consolidación (…) en el depósito del asegurado. Resulta clave el análisis de fs. 99-100: allí -que es precisamente cuando terminan las obligaciones del transportista por entrega al consignatario, el 21.03.07- no luce observación alguna y el transportista de TAINOL S.A. (asegurada) firma de conformidad sin hacer ningún reparo, pese a que el formulario de fs. 99 posee casilleros múltiples para así señalarlo, si lo hubiere…"

34 AGUIRRE RAMIREZ Fernando y FRESNEDO DE AGUIRRE Cecilia. Op. Cit. Página 37.

35 MONTIEL Luis Beltrán. "Curso de derecho de la navegación". Buenos Aires. Editorial Astrea. 1981. Página 299.

(que es previo, bilateral y consensual) con el conocimiento de embarque (que es un acto unilateral del transportador, necesariamente escrito y posterior al contrato de transporte, por el cual se concreta una título valor representativo de la mercadería).

En el conocimiento de embarque, el transportador asume la obligación literal y autónoma de entregar la carga en el lugar indicado y al portador de ese documento negociable.

Aquí entran en juego temas de importancia como ser que, importante doctrina[36], entiende que al tratarse el conocimiento de embarque del documento que instrumenta el contrato y sirve de prueba de las condiciones del mismo, las condiciones/clausulas impresas al dorso serán las condiciones contractuales que regirán las relaciones entre las partes, en especial las relaciones entre el armador y el tercero (en discordia) que es el consignatario de la carga (o la Compañía de Seguros que actúe por subrogación - Artículo 669 del Código de Comercio).

Este aspecto, para la posición de las Compañías de Seguros, implicaría graves consecuencias, dado que significaría oponer esas condiciones a un tercero, **que no participó en la negociación ni consintió las clausulas de dicho conocimiento de embarque**. Apareciendo, además, por parte de los defensores de esta tesis de que estaríamos ante clausulas que no cabría invocar en nuestro país, entro otros fundamentos, por lo dispuesto en la Ley 17.250.

En la tesis contraria, se dice que el consignatario, por el uso del conocimiento de embarque, al presentarse a reclamar la carga, **adhiere** a las condiciones enunciadas en el mismo, por lo que le son oponibles.

En definitiva, esta última tesis, es defendida por el sector armador y rechazado por quienes defienden los intereses de la carga.

De esta forma, se han plateado verdaderas batallas jurisprudenciales, con soluciones

36 MEZZERA ALVAREZ Rodolfo. Op. Cit. Página 39.

diversas en doctrina[37] y jurisprudencia[38].

37 Se han expresado sobre la validez de este tipo de clausulas Jorge Gamarra y Ariosto J. Gonzalez. Este último, en una nota de Jurisprudencia (LJU Caso 15389 Las cláusulas de los conocimientos. Homenaje al Dr. Saúl Mezzera hijo) específicamente en el tema marítimo, expresó:

"…Toda la doctrina y jurisprudencia internacional y la nacional en las sentencias que comentamos, además del Fiscal de Corte y Procurador de la Nación, son contestes en afirmar categóricamente la validez de estas cláusulas de reserva.

En el mismo sentido, pueden consultarse las magistrales enseñanzas de Rodolfo Mezzera, aplicables en el caso y que se mantienen vigentes; el criterio del Prof. Antonio Brunetti, en su Derecho Marítimo italiano, tomo III ps.395/400, que se apoya en la imposibilidad que tiene el capitán en conocer lo que declara el contenedor.

En la misma línea, el maritimista argentino José Domingo Ray, en su obra "Derecho de la Navegación", t.II ps.301 y 387/446 (…) Cabe traer a colación la opinión del eminente maritimista español Francisco Fariña, recogida en su obra "Derecho Comercial", en 3 tomos, que no lo pertinente expresa: "…es de jurisprudencia constante que las cláusulas de los conocimientos que tienen por objeto determinar la responsabilidad del transportador y limitar su extensión, son lícitas y que obligan como la ley entre las partes, durante el período de las operaciones desde el momento de hacerse cargo de las mercaderías hasta su entrega (t.II. p.349)…"

En el mismo sentido, José Domingo Ray en su trabajo "Las cláusulas limitativas de Responsabilidad en el Transporte por agua", publicado en "La Ley", T.83, Sección Doctrina.

La misma postura sostiene el Prof. Oscar E. Algorta en su trabajo "Validez de las cláusulas de limitación económica de responsabilidad en el transporte marítimo, publicado en el Anuario de Derecho Comercial Nº 2 ps.106 y ss.

Concluyo, sin lugar a dudas, que son válidas las cláusulas que limitan la responsabilidad del transportador, las denominadas cláusulas de reserva (…)

En nada influye que los conocimientos de embarque hayan sido o no firmados por el cargador o consignatario, porque como lo enseñaba Mezzera Álvarez, lo destaca el Fiscal de Corte y Procurador General de la Nación, lo recoge la Suprema Corte de Justicia y lo ha publicado el tratadista Gamarra, no se puede admitir fraccionar el documento y estar nada más que las cláusulas favorables al consignatario y desechar las contrarias a su interés…"

38 Así múltiples sentencias se han pronunciado sobre el tema:

-Dra. Liliana Brusales en Sentencia Nº 42 del 25 de Octubre del año 2000 del Juzgado Letrado de Primera Instancia en lo Civil de 19º Turno, dispuso: "…*La jurisprudencia es contundente en lo que se refiere a las cláusulas de reserva, limitativas de responsabilidad, e impresas en el reverso del conocimiento de embarque, son válidas…*".

-Dra. Beatriz Fiorentino (Cita en Sentencia Nº 11 del 8 de Octubre del año 1990 del Juzgado Letrado de Primera Instancia en lo Civil de 8º Turno, en el caso Nº48 de la Revista de Transporte y Seguros Nº 4 vol.4 de FCU, págs. 24 y ss.) y el Dr. Raúl Alonso De Marco (Cita en Sentencia Nº 753 del 30 de Diciembre del año 1981 del Juzgado Letrado de Primera Instancia en lo Civil de 16º turno, confirmada por el Tribunal de Apelaciones en lo Civil de 2º Turno, en el caso Nº12 de la Revista de Transporte y Seguros Nº 2 vol.2 de FCU, págs.13 y ss.): "…*El problema de la validez de las cláusulas limitativas o exonerativas de la responsabilidad contractual y en particular de aquella correspondiente al transportador marítimo es obviamente complejo y no se agota en el plano jurídico pero reducido a ese marco, debe admitirse la validez de dichas cláusulas limitativas de la responsabilidad del transportador marítimo basándose en el principio de la autonomía de la voluntad y especialmente en la norma del art. 1087 inc.2 del Código de Comercio…*".

-Dr. Juan Pedro Tobía Fernández en la Sentencia Nº 12 del 14 de Febrero del año 1991 del Juzgado Letrado de Primera Instancia en lo Civil de 5º Turno dijo: "*En principio puede estimarse que las cláusulas limitativas de responsabilidad pueden reputarse como válidas y eficaces según argumentos extensamente desarrollados por doctrina y jurisprudencia…*".

-Dra. María García Gómez en Sentencia Nº 28 dictada el 21de julio de 1995 expresa: "…*Una vez firmado sin objeciones el conocimiento de embarque, el cargador no puede desconocerlo, máxime cuando contra su exhibición han sido pagas las cartas de crédito y se pudiere afectar a terceros de buena fe. Tal situación atentaría contra la seguridad en el comercio internacional, imprescindible en nuestros días. Debe responder por lo tanto por las inexactitudes que el conocimiento pudiere contener, pero que por su omisión, y a su propia cuenta y riesgo, consintió…"*

-Caso en LJU (Tomo 94 – Año 1987) tanto el Juzgado Letrado de Primera Instancia en lo Civil de 1º Turno como el Tribunal de Apelaciones en lo Civil de 1º Turno: "*...las cláusulas o convenios limitativos de responsabilidad son válidos en general, siempre que no violen normas prohibitivas o se vulneren normas de orden público. No hay duda que el transportador contrae legalmente una obligación de resultado, dejando a un lado las estipulaciones liberatorias en caso de dolo o culpa grave del transportador, ya que los pactos liberatorios son lícitos, por no ser contrario al orden público (...) En nuestro derecho, donde no hay preceptiva axiomática sobre este contrato por adhesión, es legítimo emplear las conceptualizaciones que consagran delimitaciones y gradaciones a la naturaleza de la cosa. En efecto, nada más natural que exigir, para que una cláusula contractual regir una relación, que ella sea conocida o que deba ser conocida con una diligencia mínima, pues sin ese conocimiento efectivo o presumible, no puede haber concurso real de voluntades. Nada más natural, asimismo que exigir que la consagración de limitaciones de responsabilidad se haga de manera específica aprobada. Y finalmente, nada más natural que entender disminuido el arbitrio cuando opera una imposición derivada de un desnivel de fuerzas que introduzca la incidencia de un verdadero estado de necesidad. De acuerdo con lo dicho, resulta que las cláusulas limitativas de responsabilidad son lícitas y que en los contratos por adhesión dicha cláusula hubo de ser conocida o debió ser conocida por la parte a quien se opone. Las partes contratantes pueden regular la responsabilidad que las liga, sea aumentándola como disminuyéndola, y hasta excluyéndola, siempre que con ello no se violen normas prohibitivas o se vulneren normas de interés público. En general las*

Y muchas veces, se invocan en temas arto discutible como pueden ser los días de travesía por parte de las navieras, en juicios por daños por **"demora"** en la entrega en destino de la carga.

En efecto, en un juicio en que un importador de turrones reclamo a la línea naviera porque su carga arribó pasada la Navidad y el Año Nuevo, fuera del tiempo estimado de travesía informado por la línea marítima (ETA) y pese a las cláusulas del conocimiento de embarque que referían a este tema[39], se condenó al transportista marítimo a abonar al

partes están habilitadas para regular su responsabilidad conforme a las normas establecidas en los arts.1261 y siguientes del Código Civil, quedando obligados a los convenido cual si fuera "una ley" a la que necesariamente deben someterse."

-El Tribunal de Apelaciones en lo Civil de 4º Turno integrado por Burella, Alonso de Marco, Galagorri Paz y Catalurda en LJU Caso 10.520 y LJU Caso 10.301 sostuvieron: "*…las cláusulas limitativas de responsabilidad del transportador marítimo son absolutamente válidas, por ser pactadas libremente por personas capaces, dentro de las limitaciones del derecho positivo. Tales cláusulas no son inválidas por formar parte de un contrato de adhesión, en virtud del principio de la autonomía de la voluntad libremente expresada y por no contrariar al orden público (en nuestro derecho no existe disposición legal alguna que les niegue validez). Incluso se ha sostenido con buen criterio, que hasta las cláusulas de irresponsabilidad pueden ser válidas, como en un contrato paritario, salvo que violen el principio general de buena fe. El límite de la responsabilidad del transportador es conocido y aceptado por el cargador si el conocimiento de embarque está extendido con sujeción a "las condiciones expresadas al dorso" y si fue firmado por el cargador, que declaró expresamente conocerlas. La cláusula limitativa es válida aunque falte la firma en el conocimiento de embarque, porque el contrato de transporte es consensual y de adhesión, puesto que este contrato no deja de ser tal y obliga a los otorgantes como la ley misma, la validez del consentimiento no puede ponerse en tela de juicio mientras no se prueba la existencia de violencia y la presión económica o social carezca de tales características. No es posible que quien libremente ha dado su consentimiento a un contrato y lo introduce en juicio de defensa de sus derechos, pretenda luego desconocer alguna de sus cláusulas. El conocimiento instrumenta las condiciones de un contrato de adhesión en formulario, que el cargador no puede alegar ignorar, que surge de la propia concertación del transporte, aunque en la práctica se le entregue después, porque pudo consultarlo antes en la Compañía y enterarse de las condiciones generalmente impresas al dorso, y cabe estimar que la celebración del contrato resultó conveniente para el cargador, a pesar de las cláusulas limitativas estipuladas…*".

-El Tribunal de Apelaciones en lo Civil de 8º Turno, según Sentencia Nº 356 del 14 de Diciembre de 1993, entendió que: "*…no debe dejar de sostenerse la validez del contrato en su conjunto, incluyendo aquellos que surge de las cláusulas impresas al dorso del conocimiento de embarque. Las cláusulas impresas son válidas porque aplican una práctica generalizada, que las partes consienten libremente al suscribirlas y además por porque no se ha invocado, en la especie, un vicio dela consentimiento, fundándose en que, el propio art.1087 inc.2 del Código de Comercio, admite la convención expresa de las partes, que exonera de responsabilidad sin limitación alguna al respecto…*".

39 Los conocimientos de embarque muy generalmente prevén clausulas que establecen:

"…Las listas de posición de la línea del transportador, listas de salida y demás avisos serán impartidos sin ninguna garantía y no se aceptará ninguna reclamación por ningún cambio en las fechas ni aún en el caso de la no salida del buque por cualquier causa que sea.

El transportador tendrá derecho a modificar las fechas de salida y arribo, sin notificación alguna.

El transportador no se compromete a que las mercaderías arriben al Puerto de descarga o lugar de entrega en cualquier momento en particular o de cumplir con cualquier mercado o uso particular y el transportador, bajo ninguna circunstancia será responsable de pérdidas o daños directos, indirectos o consecuenciales debido a la demora o a cualquier otra causa, por la razón que sea…"

SUSTITUCIÓN DEL BUQUE, MEDIANTE TRANSPORTE, TRANSBORDO Y ENVÍO: Ya sea que esté expresamente arreglado de antemano o de otro modo, el Transportador tendrá la libertad de llevar a cabo el transporte en forma total o parcialmente mediante el mencionado buque u otro buque o buques, ya sean pertenecientes al transportador o a terceros o por otro medio de transporte, procediendo ya sea directa como indirectamente a dicho puerto y el transporte de mercaderías o parte de las mismas, más allá de su puerto de destino y el trasbordo, puesta en tierra o almacenaje de las mercaderías, ya sea en tierra o a flote y el reembarque y el envío de las mercaderías, correrán bajo el gasto del Transportador, aunque bajo el riesgo del comerciante. 6. EL ALCANCE DEL VIAJE: El viaje acordado en el presente incluirá los puertos de escala usuales o comunes o publicados, ya sea nombrados en este contrato o no, también los puertos en o fuera de la zona geográficas publicadas, ruta de orden usual o regular, aunque procediendo de los mismos, los buques podrán navegar más allá del puerto de descarga o en una dirección contraria al mismo, o partir de la ruta directa o de costumbre o en una dirección contraria a ella. El buque podrá hacer escala en cualquier puerto a los efectos del viaje corriente o de un viaje subsiguiente. El buque podrá omitir hacer escalas en cualquier puerto o puertos, ya sea que estén programados o no, y podrá hacer escalas en el mismo puerto, más de una vez, ya sea con o sin las mercaderías y antes o después de proceder hacia el puerto de descarga, ajustar los compases, llegar a dique seco, ir en viaje o a diques de reparación, astilleros para recambio, experimentar el desgasificado, el limpiado u otras medidas, cargar combustible o provisiones, dejar en tierra a los polizones, permanecer en el puerto, navegar sin los prácticos, remolcar y ser remolcado y salvar o intentar salvar la vida o la propiedad y todo lo que antecede quedará incluido en el contrato de viaje. Al buque nunca se le solicitará viajar a un lugar donde no pueda llegar seguro y mantenerse siempre a flote. 9. FECHA DE PARTIDA Y ARRIBO, DEMORAS Y PÉRDIDAS CONSECUENCIALES: Las listas de posición de la línea de Transportador, listas de salida y demás avisos serán impartidos sin ninguna garantía y no se aceptará ninguna reclamación por ningún cambio en las fechas

importador el lucro cesante por no haber podido colocar la mercadería en la época del año prevista y al precio que allí hubiera obtenido, en el caso de que el contenedor con turrones hubiera llegado en el tiempo de travesía informado[40].

En otro juicio en el que se transportaban cueros vacunos que arribaron a destino en mal estado, el importador inició una demanda reclamando por los daños generados (daño emergente y lucro cesante), alegando que se incumplió el contrato de transporte por haberse entregada la carga fuera de los días de travesía estimados y que esa circunstancia (cambios de ruta, cancelación de escalas, demoras en el tráfico) fue la causa de la putrefacción de los cueros.

La sentencia de primera instancia[41], confirmada en segunda instancia, amparó la demanda refiriendo a que el viaje marítimo tuvo una extensión temporal mayor a la estimada por la línea y que la normal, según las diferentes ofertas de las transportadoras comerciantes y de la propia demandada que ofrecía la travesía en 26 días, debido a que el contenedor sufrió varios trasbordos durante el trayecto del transporte según las decisiones adoptadas por la demandada, incurriendo en incumplimiento del plazo estipulado

Concluye diciendo que la causa del daño sufrido por la mercadería se puede conectar con inclemencias climáticas a las que estuvo expuesto el contenedor durante el trayecto del transporte que insumió más tiempo del previsto, lo que deja en evidencia descuidado manejo de la carga, lo que provocó su recepción en mal estado.

2.4.2. Los principales caracteres del contrato de transporte marítimo.

Haremos referencia a las condiciones más relevantes del contrato de transporte marítimo. Se trata de un contrato bilateral, de ejecución única, oneroso y comercial, de adhesión.

Es bilateral o sinalagmático porque genera derechos y obligaciones para ambas partes. El porteador se obliga a transportar la cosa y entregarla en destino en el mismo estado y condición en que la recibió. El cargador o expedidor a pagar el flete. Dependiendo de las modalidades de la compraventa que normalmente acompañan al transporte, el comprador, que a su vez es el destinatario en el contrato de transporte, será parte de éste o un tercero beneficiario del mismo.

Lo habitual es que el destinatario no sea parte en el contrato de transporte, sino que sea el propio expedidor (que es el vendedor exportador) que vende a distancia (en las condiciones que sean), quien contrate el transporte de las mercaderías al lugar de destino, como forma de cumplimiento de su obligación con el comprador – importador, que

ni aún en el caso de la no salida del buque por cualquier causa que sea. El Transportador tendrá derecho a modificar las fechas de salida y arribo, sin notificación alguna. El Transportador no se compromete a que las mercaderías arriben al Puerto de Descarga o Lugar de Entrega en cualquier momento en particular o de cumplir con cualquier mercado o uso en particular y el Transportador, bajo ninguna circunstancia, será responsable de pérdidas o daños directos, indirectos o consecuenciales debido a la demora o a cualquier otra causa, por la razón que sea."

40 Sentencia del Juzgado Letrado de Primera Instancia en lo Civil de 19° Turno N° 1/2013 del 1 de febrero de 2013, confirmada por sentencia del Tribunal de Apelaciones en lo Civil de 7° Turno N° 171/2013 del 1 de noviembre de 2013.

41 Sentencia del Juzgado Letrado de Primera Instancia en lo Civil de 17° Turno N° 56/2009 del 16 de octubre de 2009, confirmada por sentencia de segunda instancia del Tribunal de Apelaciones en lo Civil de 4° Turno N° 123/2010 del 9 de junio de 2010.

será además destinatario en el transporte.

Esta característica, trilateral, más que bilateral del contrato de transporte, le da particularidades únicas, surgen así los problemas doctrinarios y jurisprudenciales que referimos anteriormente sobre el valor que puedan tener las estipulaciones que haya pactado el cargador en origen, para con el destinatario que no intervino en la negociación, pero tiene derecho sobre la carga.

Respecto de que es un contrato de ejecución única, lo que toma importancia es que implica una **obligación de resultado única** que es el traslado de la carga de un lugar a otro, el resultado se agota en un acto único que es la entrega de la carga.

En los contratos de ejecución continuada, a diferencia del contrato de transporte, la duración es cualidad del cumplimiento y efecto querido por las partes[42].

También bajo el derecho Uruguayo se generan grandes dificultades a efectos de determinar el concepto de "lugar de cumplimiento".

El criterio pacíficamente aceptado sostiene que se debe estar al acto final de cumplimiento del contrato, a su ejecución final, es decir la entrega de la cosa.

En definitiva, lugar de cumplimiento, refiere a la obligación principal, final, típica, de entregar la carga en el lugar y tiempo pactado y en las mismas condiciones en que se recibió del expedidor.

Volveremos específicamente sobre este aspecto.

2.4.3. Naturaleza jurídica.

Se ha planteado si el contrato de transporte puede ser calificado dentro de otras categorías jurídicas (arrendamiento de obra) o si debe considerarse una figura autónoma o sui generis[43].

Al respecto, se refiere a que si bien el transporte implica una obligación de hacer (recibir la carga, conducirla, cuidarla, entregarla) que tiene por finalidad alcanzar un resultado (la entrega al destinatario o consignatario, en mismo estado y condición en que la recibió), en el arrendamiento de obra la materia misma del contrato es la cosa en sí.

Sin embargo, en el contrato de transporte la cosa en sí permanece invariable, la actividad recae en el traslado de la cosa[44].

Otra posición sobre la naturaleza jurídica dice que el contrato de transporte puede haber logrado calidad de figura contractual independiente, pero que no se podrá desentrañar su sentido si no se parte de la base que se trata de un subtipo evolucionado a

42 OPERTTI Didier."Transporte Internacional Terrestre de Mercaderías. Tratado de Derecho Comercial Terrestre Internacional de Montevideo de 1939-40". Revista Uruguaya de Derecho Internacional. Tomo 1. 1972. Página 262.

43 AGUIRRE RAMIREZ Fernando FRESNEDO DE AGUIRRE Cecilia. Op. Cit. Página 49.

44 OPERTTI Didier. Op. Cit. Página 251.

partir de la "locatio operis" del derecho latino.

Es decir, una especie del género arrendamiento de obra, pero con una naturaleza, finalidad y características propias, un contrato "sui generis", en definitiva, con características propias[45].

2.4.4. Partes del contrato de transporte marítimo.

El contrato de transporte se pacta entre dos partes que son un propietario de mercadería y un transportador.

Los sujetos, sin embargo, que intervienen en el transporte son tres y no dos.

Esto, como vimos, por la función del transporte como instrumento al servicio de la compraventa internacional de mercaderías.

Toda la estructura del transporte internacional está pensada para servir a la función mencionada. Existe un vendedor de mercaderías que actuará como cargador y un comprador de mercaderías que será el consignatario.

Serían entonces dos partes que celebran un contrato en un lugar (origen) y un tercero que recibe la mercadería (en destino).

Podemos definir al porteador o transportista, como el sujeto pasivo de la obligación típica o caracterizante del contrato, que consisten en trasladar la cosa de un sitio a otro, y entregarlas al destinatario en las mismas condiciones en que las recibió.

Por su parte, el cargador o expedidor, es la persona que contrata con el transportista y le entrega la mercadería para su transporte. Su principal obligación es pagar el precio, si el transporte es a "porte pagado", si es a "porte debido", el precio lo debe el destinatario. Ya dijimos que tendrá otras obligaciones en el caso específico de transporte por contenedores, cuando es el encargado de consolidar la carga, por ejemplo.

Finalmente, el destinatario o consignatario, es la persona a quien debe entregarse la mercadería transportada, tiene el derecho de exigir al porteador la entrega de la mercadería transportada, por el solo hecho de figurar como destinatario en el conocimiento de embarque.

Esta estructura, **"pura"** en apariencia, puede resultar en la práctica mucho más engorrosa, dado que en la misma operativa aparecen diferentes agentes, como ser el vendedor original, pero también un agente de cargas que luego figura como cargador en un segundo conocimiento de embarque (generalmente subcontratando el flete marítimo) y otro agente de carga en destino que figura como consignatario en ese segundo conocimiento de embarque.

Habrá un conocimiento de embarque "madre", que refleje la operativa de un vende-

45 FERNÁNDEZ Raymundo GÓMEZ Osvaldo. "Tratado de derecho Comercial". Buenos Aires. Edición Depalma. 1991. Página 378.

dor en origen y un comprador en destino, expedido por un agente que no tiene medios propios de transporte, subcontratando un transportista marítimo efectivo (que emitirá un segundo conocimiento de embarque que refleje su participación en el caso).

Toman así relevancia los denominados **"freight forwarders"**, como empresas transportadoras que expiden conocimientos de embarque a nombre propio.

Son operadores multimodales que median entre la oferta y la demanda de fletes, alquilando slots. Dicho termino refiere a la fila de contenedores o a la fila de estructura del buque donde van ajustados los contenedores. Cada uno de ellos puede contratar el uso de filas (slots) de diez, cincuenta o cien contenedores, en barcos que tienen capacidad para más de dos mil "damn boxes".

El contrato de uso de slots se conoce como "slot hire" o "slot charter".

La práctica comercial, ha ido transformando la figura del agente de cargas, que era un agente auxiliar del comercio, en "operador multimodal" u operador NVOCC[46], que pasa a ser un comerciante a nombre propio que intermedia en la oferta de la carga y bodega y emite conocimientos de embarque como transportador.

La jurisprudencia americana los denomina **"Non Vessel Owner Common Carrier"**, que puede traducirse como "Transportador Común No Propietario de Buque".

La aparición de estos agentes ha transformado, de cierta manera, lo "lineal" que podía ser el contrato de transporte marítimo a efectos de a quien se debe reclamar en caso de daños a la carga.

Las defensas en juicio de estos agentes consisten básicamente en señalar que aunque se recibió personalmente la carga, emitió un conocimiento de embarque de transporte multimodal o unimodal y admite que dicha carga faltó en destino o existió avería, los daños y perjuicios resultantes serían responsabilidad exclusiva del transportista efectivo.

La jurisprudencia mayoritaria ha entendido que esta defensa no es de recibo, por los principios generales de derecho y por aplicación de las reglas que rigen la actividad de estos operadores.

Doctrina extranjera[47] dice que no puede caber duda sobre la responsabilidad contractual como acarreador del "freight forwarder" que emite y suscribe un conocimiento de embarque, por aplicación de los principios generales de los contratos y, especialmente, por la definición legal del transportador en la legislación argentina[48]. Es transportador para la legislación argentina a la persona que contrata con el cargador el transporte de mercaderías, sea propietario armador o fletador o quien tenga la disponibilidad del buque, aun en ausencia de norma específica.

46 "Non Vessel Owner Common Carrier".

47 RADOVICH Jorge. "El Freigth Forwarder. Caracterización, obligaciones, responsabilidad por daños o faltantes de mercaderías". Revista de Transporte y Seguros N° 3. Página 131.

48 Artículo 267 de la Ley de Navegación Argentina.

En nuestra jurisprudencia, también se ha recogido, mayoritariamente, este criterio[49]. Siendo, muy en resumen, el criterio que el transportador contractual es responsable de los transportadores efectivos que subcontrate.

Esto, sumado como veremos al criterio también ampliamente mayoritario de la solidaridad e invisibilidad de la obligación del transportador efectivo y del contractual, lleva a que en la práctica de nuestros Tribunales, los juicios por incumplimiento de contratos de transporte marítimo, sean procesalmente complejos, con varios demandados, respecto de los que se pide la condena solidaria e indivisible, los que a su vez, en sus defensas, plantean citaciones en garantía entre ellos (es decir los propios co-demandados), conforme al Artículo 51 del Código General del Proceso[50], a efectos de que en el mismo proceso judicial se resuelva la procedencia o no de esas acciones de recupero.

Esta dinámica, que se da en la práctica judicial de nuestro país, por la aceptación mayoritaria del criterio de solidaridad e indivisibilidad de la obligación del transportista marítimo contractual y efectivo, que no compartimos y que como veremos existe reciente jurisprudencia que la rechaza, hace realmente engorrosos este tipo de procesos judiciales.

2.5. Principios rectores en el derecho Uruguayo para el transporte marítimo, en su régimen general del Código de Comercio, aplicable al transporte marítimo por contenedores.

Analizaremos en este capítulo las principales características del régimen legal del transporte marítimo en nuestro derecho, en el régimen del Código de Comercio, totalmente aplicables al transporte marítimo por contenedores.

Estas características legales, así como los criterios que al respecto toman nuestros Tribunales en la resolución de los casos judiciales por daños a la carga, resultan sumamente favorables al sector importador, en detrimento del sector naviero o armador. Lo que favorece, a todas luces, el planteo de reclamos judiciales por parte de los sectores vinculados a la carga.

2.5.1. Período de prescripción de la acción antes de la Ley 19.246.

El plazo para iniciar la acción por daños a la carga, en el Código de Comercio Uruguayo, deriva del Artículo 1022, que establece una prescripción de un año.

No obstante lo anterior, doctrina y jurisprudencia han establecido que en nuestro derecho existen prescripciones extintivas y prescripciones presuntivas.

La jurisprudencia nacional es terminante al establecer que las prescripciones de los Ar-

49 Sentencia del Juzgado Letrado de Primera Instancia en lo Civil de 18° Turno N° 58 del 20 de diciembre de 1999, confirmada en segunda instancia por Sentencia del Tribunal de Apelaciones en lo Civil de 5° Turno N° 114 del 30 de mayo de 2001.

50 *"…El demandado, en el plazo para contestar la demanda y sin perjuicio de hacerlo, podrá solicitar el emplazamiento de un tercero en garantía o aquél respecto del cual considera que la controversia es común o a quién la sentencia puede afectar. El emplazado no podrá objetar la procedencia de su emplazamiento y deberá comparecer y tendrá los mismos derechos, deberes y cargas que el demandado."*

tículos 1022 y 1023 del Código de Comercio son presuntivas[51] o, lo que es lo mismo, que se fundan en una presunción de pago y esto provoca que no funcionen en la práctica[52].

Asimismo, también se plantean por parte de los armadores otro tipo de defensa en a efectos de alegar la prescripción y/o caducidad de la acción en su contra, conforme al Artículo 1256 y 1257 del Código de Comercio.

Disponía el Artículo 1256 del Código de Comercio: *"Habiendo presunción de que los efectos han sido dañados, robados o disminuidos, el Capitán está obligado, y el consignatario (…) tienen derecho a exigir que sean judicialmente reconocidos, y se haga la estimación de los daños a bordo, antes de la descarga o dentro de las 24 horas de verificada (…) Si los efectos se entregasen sin el referido examen o bajo recibo de que se declare el daño, robo o disminución, los consignatarios tienen derechos a exigir el examen judicial en el término de 48 horas después de la descarga. Pasado este plazo no habrá lugar a reclamación alguna."*

El Artículo 1257 del Código de Comercio, por su parte, hablaba de inspección dentro de los tres días[53]. Y el Artículo 175 del Código de Comercio, establece un plazo de 24 horas siguientes al recibo de la mercadería para efectuar la acción de reclamación, estableciendo expresamente que pasado ese término: *"…no tiene lugar a reclamación alguna contra el conductor acerca del estado de los efectos porteados..."*

La doctrina nacional[54] sostuvo sobre estas normas que se trata de un doble plazo establecido en contra del destinatario de la carga y que si no lograba la inspección judicial dentro del mismo, perdería todos sus derechos.

En posición contraria, se ha señalado que la exigencia de inspección judicial de los Artículos 1256 y 1257 del Código de Comercio, se encuentra derogada tácitamente por la legislación posterior al Código que estableció el control oficial público[55].

Este criterio es el que ha sostenido mayoritariamente nuestra jurisprudencia esgrimiendo el argumento de que dichas normas han sido derogadas tácitamente. Debido a la interpretación evolutiva frente a una interpretación literal que desconoce la operativa comercial y desconoce las profundas dificultadas prácticas que conlleva su aplicación[56].

Por tal razón se aceptan otros medios que se reputan fehacientes para comprobar la avería o el faltante y que se entiende ofrecen las mismas garantías a todos los interesados[57]; con el objetivo de acompasar la anacrónica Ley comercial con los actuales usos y

51 Sentencia del Juzgado de Paz Departamental de la Capital de 18° Turno N° 1505/1999 del 2 de mayo de 1999, confirmada por Sentencia del Juzgado Letrado de Primera Instancia en lo Civil de 19° Turno N° 2246/99 del 29 de septiembre de 1999.

52 Sentencia del Juzgado de Paz Departamental de la Capital de 16° Turno N°1244/2014 del 30 de abril de 2014.

53 Hoy derogados expresamente (1256 y 1257 del Código de Comercio) por el Artículo 8° de la Ley 19.246.

54 MEZZERA ALVAREZ Rodolfo. "Curso de derecho marítimo". Tomo II. Montevideo. Acali. 1977. Página 69.

55 VIDAL AMODEO Julio. "Transporte marítimo. Descarga de mercaderías. El reconocimiento judicial del Artículo 1256 del Código de Comercio". En Revista de Transportes y Seguros N° 1. Página 131.

56 Sentencia del Juzgado Letrado de Primera Instancia en lo Civil de 4° Turno N° 324/78 del 12 de septiembre de 1978, confirmada por sentencia de segunda instancia del Tribunal de Apelaciones en lo Civil de 2° Turno N° 98/80 del 14 de abril de 1980. A partir de estas sentencias este ha sido el criterio casi uniforme de nuestros Tribunales.

57 Revista de Transportes y Seguros. Año 13. N° 13. Caso N° 242. Página. 38.

práctica comercial.

El resultado de lo anterior es que el plazo de prescripción (extintivo) de los reclamos marítimos era el general de los créditos personales, veinte (20) años.

En este punto, cabe mencionar, como referiremos, que la Ley N° 19.246, promulgada por el Poder Ejecutivo del Uruguay el 15 de agosto de 2014 y publicada en el Diario Oficial el 5 de septiembre de 2014[58], modificó el plazo de prescripción.

En efecto, el Artículo 3° de la Ley elimina la prescripción presuntiva y establece un nuevo plazo de prescripción de dos (2) años desde la fecha en que la mercadería fue entregada o debió ser entregada en caso de faltante.

También se reduce a dos (2) años el plazo de prescripción para otros reclamos de derecho marítimo o derivados de la navegación o servicios auxiliares de la misma (abordaje, asistencia y salvamento, contrato de remolque, hallazgo o rescate de restos náufragos, avería gruesa o común).

También se prevé que la acción de repetición del transportador o del buque contra el cargador, contra operadores subcontratados o contra terceros, podrá ser ejercida aún después de vencido el plazo de dos años, dentro de los seis meses de notificada la demanda que motiva el reclamo o de haber efectuado judicial o extrajudicialmente el pago. Se menciona que el cargador, los operadores subcontratados o los terceros referidos podrán ser citados en garantía en el juicio principal. Asimismo, la acción de repetición del asegurador contra los responsables del siniestro, cuando es demandado por el asegurado, podrá ser ejercida aún después de vencido el plazo de dos años, dentro de los mismos plazos que los previstos para la acción de repetición del transportador.

Sin duda, es un punto por demás acertado haber establecido este nuevo plazo de prescripción, que va en la línea de lo establecido en las principales convenciones internacionales en materia de transporte marítimo.

2.5.2. La obligación de resultado del transportista marítimo.

La ejecución y cumplimiento del contrato de transporte implica una serie de operaciones materiales tendientes a la obtención del resultado final prometido, que es la entrega en destino de la carga en las mismas condiciones en que se recibió (como una obligación de resultado).

Es así que el Artículo 1087 del Código de Comercio refiere a que el Capitán es considerado como un verdadero depositario de la carga y de cualquiera de los efectos que recibiese a bordo, y está obligado a su guarda, buen arrumaje, conservación, así como a su pronta entrega a la vista de los conocimientos.

El Artículo 1078 del Código de Comercio menciona que responde por los daños que sufra la carga a no ser que provengan de vicio propio de la cosa, fuerza mayor o culpa

58 La entrada en vigencia de la presente Ley será a los diez (10) días de la fecha de su publicación en el Diario Oficial.

del cargador, incluyéndose los hurtos o cualesquiera daños cometidos a bordo.

Esta obligación se extiende a propietarios, armadores y transportistas marítimos por efecto del Artículo 1048 del Código de Comercio, que dice que el dueño o participes de un buque, cada uno en proporción a su parte, son civilmente responsables de los hechos del capitán en todo lo relativo al buque o su expedición y que responden igualmente de las indemnizaciones a favor de terceros, a que haya dado lugar la culpa del Capitán en la guarda y conservación de los efectos que recibió a bordo.

Tratándose de responsabilidad contractual y de una responsabilidad grave, que se equipara a la del depositario, el transportador debe la indemnización por el solo hecho de no entregar, sin que sea necesario probar culpa de su parte.

En definitiva, el contrato de transporte impone al transportista la obligación de hacer que consiste en el acarreo, traslado o conducción de una cosa, de un lugar a otro, mientras que la obligación del fletador o cargador, consiste en una obligación de dar[59].

Según opinión de unánime doctrina y jurisprudencia[60], el transportista asume una obligación de resultado y no de medios.

La distinción entre obligaciones de medios y de resultado, tiene su relevancia y ha tenido éxito en nuestro país, en la medida que simplifica la distribución del "onus probandi" de las partes.

Sin embargo, existe una corriente doctrinaria que cuestiona la existencia de fundamento legal en obligaciones de medio y de resultado[61].

Dice la doctrina[62] que cuando la responsabilidad está fundada en la culpa del deudor, el obligado siempre se salva de responder demostrando su comportamiento diligente, esto es, ausencia de culpa.

Dentro de la responsabilidad subjetiva, en las obligaciones de medios no hay incumplimiento sin culpa. En las de resultado podría exonerarse de responsabilidad demostrando que se conducta fue diligente, sin necesidad de demostrar causa extraña.

Por consiguiente, es responsabilidad subjetiva, cuando el deudor se libera por ausencia de culpa o no pueda ser considerado incumplidor si fue diligente. Y es objetiva si la ausencia de culpa, por si sola, no es suficiente para exonerar de responsabilidad.

59 MEZZERA ALVAREZ Rodolfo. "Curso de Derecho Comercial". Tomo 3. Acali. 1977. Página 203.

60 MESSINEO Francesco. "Manual de Derecho Civil y Comercial". Tomo 1. Ediciones Jurídicas Europa-América. Buenos Aires. 1955. Página 220.

61 CAFFERA Gerardo y MARIÑO Andrés. "Obligaciones de Medio y de Resultado". ADCU Tomo XXVII. Página 423. Particularmente: *"…por tanto, si el 1344 C.C., sujeta al obligado la diligencia del buen padre de familia y no existe norma que imponga diligencia mayor, el cumplimiento se definirá en todo caso por un comportamiento diligente en virtud de la regla de clausura del sistema normativo (artículo 10 Constitución). Por consiguiente, la posibilidad de distinguir dos tipos diferentes de cumplimiento (comportamiento diligente y obtención de un resultado) que genera dos tipos de responsabilidad (objetiva y subjetiva) quedaría cerrada por carencia de normativa positiva…"*

62 GAMARRA Jorge. "Responsabilidad Contractual". Tomo 2. Fundación de Cultura Universitaria. 1997. Página 336.

Interior_UM_N27_v4.indd 284 8/5/2015 4:40:02 PM

La obligación del transportista marítimo es de resultado, en definitiva, en la medida que se obliga a llevar determinados bienes o cosas de un lugar a otro, no a emplear todos los medios que razonablemente emplearía un "buen hombre de negocios" o un "buen padre de familia" para el cumplimiento de su fin y por esa razón se le presume negligente.

Es decir, el hecho de que se trate de una obligación de resultados supone que el incumplimiento de la obligación, será analizado según se haya obtenido o no el resultado.

El acreedor sólo debe demostrar que el resultado no se produjo (incumplimiento), pasando al deudor, el transportista marítimo, la prueba de la eximente de responsabilidad[63] liberatoria.

La otra pata del problema es definir como se imputa la responsabilidad, una vez constatado el incumplimiento, es decir, si se hace en forma objetiva sin importar el comportamiento o en forma subjetivamente, tomando en cuenta como actuó el deudor.

Pero el hecho de que la obligación sea de resultado es lo que permite que se invierta la carga de la prueba y además que la prueba recaiga sobre la existencia de una causa extraña no imputable (responsabilidad objetiva) o sobre el comportamiento diligente del obligado (responsabilidad subjetiva), es lo que determinará si no encontramos en uno u otro criterio de imputación de responsabilidad.

En definitiva, la obligación del transportista es siempre, por la naturaleza de la obligación, de resultado. El criterio de imputación de responsabilidad, a efectos de nuestra normativa interna, será de responsabilidad objetiva (se deberá probar por parte del transportista marítimo la causa extraña no imputable).

El hecho de que la obligación sea de resultado, no exime al acreedor de la obligación (sea el consignatario o el cargador) de probar la existencia del daño (pérdida o avería, es decir, la falta de entrega en las mismas condiciones en que se recibió la mercadería) y el nexo causal (que el daño se produjo durante el transporte marítimo)[64], siendo la víctima quién debe aportar la prueba necesaria de la relación causalidad entre el perjuicio y el hecho del ofensor para obtener de él la indemnización total.

De no ser así, como bien señala la doctrina[65], se confundiría la obligación de resultado con la obligación de garantía; lo que no corresponde, de manera alguna[66].

2.5.3. Eximentes de responsabilidad.

En principio, cabe decir que no existe ninguna norma expresa que determine la in-

63 LORENZO IDIARTE Gonzalo A. Op. Cit. Página 63.

64 PEIRANO Jorge. "Responsabilidad Extracontractual". Temis Bogotá. Página 477.

65 LORENZO IDIARTE Gonzalo A. Op. Cit. Página 67.

66 Sentencia del Tribunales de Apelaciones en lo Civil de 1° Turno N° 175/96*:*

"…la obligación de resultado, no debe confundirse con la obligación de garantía en que del comportamiento del sujeto responsable (garante) se prescinde por completo (éste responde a pesar de que no haya culpa de su parte e incluso por caso fortuito y aunque ninguna relación de causalidad exista entre él y la producción del daño)…"

versión del "onus probandi" en contra del deudor, a efectos de acreditar la eximente de responsabilidad.

La inversión, sin embargo, se deduce de la existencia de una obligación de resultado que surge del Artículo 1087 del Código de Comercio (el Capitán está obligado a su guarda, buen arrumaje y conservación, y a su pronta entrega a la vista de los conocimientos).

La imputación de responsabilidad prescinde de la culpa según el Artículo 1078 del Código de Comercio, que refiere a que responde de los daños que sufra la carga, a no ser que provengan de vicio propio de la cosa, fuerza mayor o culpa del cargador.

Al respecto dice la doctrina[67] que la única duda que se plantea es el inciso 3° del Artículo 1048 del Código de Comercio, que dice que el dueño o los partícipes del buque responden igualmente de las indemnizaciones a favor de tercero a que haya dado lugar la culpa del Capitán en la guarda y conservación de los efectos que recibió a bordo.

Entonces, a diferencia de los previsto en el Artículo 1078 del Código de Comercio, el armador responde por la culpa del Capitán y si no hay culpa no responde (responsabilidad subjetiva).

Por otro lado, otra doctrina, al analizar la responsabilidad del transportista marítimo, sin referir al Artículo 1048 del Código de Comercio, dice que estamos frente a una obligación de resultado, siendo de cargo del obligado la prueba del eximente, causas extrañas que no le son imputables, citando en apoyo el Artículo 1342 del Código Civil[68].

Nuestra jurisprudencia se ha inclinado por esta última posición que referimos, prescindiendo del Artículo 1048 inciso 3° del Código de Comercio[69].

Ahora bien:

El Artículo 168 del Código de Comercio, establece que durante el transporte correrán de cuenta del cargador, no mediante estipulación en contrario, todos los daños que sufrieren los efectos, provenientes de **vicio propio, fuerza mayor o caso fortuito**; previéndose que la prueba de los hechos incumbe al acarreador.

Se plantea si la eximente hecho del tercero puede ser admitida como causal de exoneración para el transportista marítimo. Cierta jurisprudencia, refiere a que el hecho de un tercero tiene vigencia en todos los casos, pero no en el contrato de transporte. El fundamento sería porque el Artículo 168 del Código de Comercio no la incluye, siendo su enumeración taxativa[70].

Otra posición doctrinaria, señala que la eximente hecho de un tercero, al igual que el hecho del acreedor o culpa de la víctima, puede alegarse en el transporte de cosas del

67 LORENZO IDIARTE Gonzalo A. Op. Cit. Página 70.

68 MEZZERA ALVAREZ Rodolfo. "Curso de Derecho Marítimo". Op. Cit. Página 300.

69 Revista de Transporte y Seguros. N° 7. Caso 104. N° 9. Caso 151. LJU. Tomo 104. Caso 12.046. Tomo 188. Caso 13.547.

70 LJU. Tomo 95. Caso 10.849. Tomo 109. Caso 12.664. ADCU Tomo XVI. Cita 609.

Interior_UM_N27_v4.indd 286 8/5/2015 4:40:02 PM

Artículo 168 del Código de Comercio[71].

También cabría incluir dentro de las eximentes de responsabilidad al hecho del cargador.

Claramente, el concepto de nuestra jurisprudencia, históricamente, ha sido la rigurosidad en el análisis de las eximentes del Artículo 168 del Código de Comercio[72].

Sin embargo, resulta de interés referir en este punto de las eximentes de responsabilidad para el transportista marítimo, que reciente jurisprudencia de nuestros Tribunales, ha cambiado de cierta forma el criterio estricto y normativo que venimos de ver.

En efecto, se ha eximido de responsabilidad al transportista marítimo efectivo, en casos en que se han acreditado, irregularidades en el despacho de la carga (contenedores) desde el puerto de Montevideo por el importador y/o su Despachante de Aduana, incumpliéndose procedimientos administrativos que rigen al respecto, de acuerdo a los usos y costumbres en la materia.

En esto caso, evidentemente, no se catalogaron en forma taxativa las eximentes del Artículo 168 del Código de Comercio, sino en forma más amplia, analizando la conducta de la víctima y su responsabilidad en el caso[73].

La sentencia de primera instancia fue confirmada en todos sus términos en segunda instancia por el Tribunal de Apelaciones en lo Civil de 5to Turno[74], que tomó especialmente en cuenta la conducta y actuación del consignatario en el caso particular, la que fue irregular, no ajustada a los procedimientos de despacho del contenedor a seguir en el puerto de Montevideo, para eximir así de responsabilidad al transportista marítimo efectivo.

Estas sentencias resultan de sumo interés para los intereses del sector armador, que puede así ampliar sus defensas en casos en que resultan desajustados los procedimientos

71 GAMARRA Jorge. Op. Cit. Página 189.

72 AGUIRRE RAMIREZ Fernando FRESNEDO DE AGUIRRE Cecilia. Op. Cit. Página 177.

73 Sentencia del Juzgado Letrado de Primera Instancia en lo Civil de 19° Turno N° 3/2011 del 14 de febrero de 2011:

"…se entiende que le asiste razón a la parte demandada, cuando sostiene que cumplió con su obligación emanada del contrato de transporte al hacer entrega del contenedor lleno a Schmidt sin que éste formulara observaciones, quién procedió a sacarlo del recinto portuario y que las actuaciones subsiguientes cumplidas por el consignatario impiden hacer jugar la responsabilidad del transportista en el presente caso…"

74 Sentencia del Tribunal de Apelaciones en lo Civil de 5° Turno N° 9/2012 del 2 de febrero de 2012:

"…No obstante lo anterior, ha menester considerar la relevancia de la conducta del actor para decidir la cuestión sublite. Surge de fs. 231 a 245 vto., que el actor aceptó sin observaciones. El despachante de Aduana del actor retira el contenedor del depósito de Montecon S.A. el 31/7/2009 (fs. 231) consignándose estado aceptado y en casillero observaciones no se hace ninguna (fs. 231 vto.)

(…) Realmente la conducta del actor y su despachante resulta inexplicable (…)

(…) el 31/7/09 sacan el contenedor del recinto portuario, con un nuevo precinto que colocan sin la presencia del funcionario aduanero ni los de la demandada, lo llevan a Colonia y ahí, fuera de la jurisdicción portuaria, pretenden hacer la denuncia, y proceden a abrir el contenedor también sin la presencia de funcionarios aduaneros y representante alguno de la demandada (…)

Únicamente puede explicarse tan imprudente conducta por el hecho de haber estado tanto tiempo fuera del país y no estar correctamente asesorado pues la denuncia de la irregularidad debió hacerse de inmediato y nunca recibir de conformidad el contenedor y sacarlo del recinto portuario sin haber hecho los trámites correspondientes con el asegurador, despachante de aduana y representante de la demandada presentes…"

administrativos llevados adelante en destino, luego de la descarga. La realidad indica que es común que existan inconvenientes en este sentido, por ejemplo en las condiciones en que finalmente se apertura el contenedor para inspección.

2.5.4. El período de responsabilidad temporal del transportista marítimo. La configuración de la entrega.

Respecto de la entrega, los Artículos 167, 1087 inciso 2do, 1255, 1256 y 1257 del Código de Comercio[75] establecen los límites legales en cuanto al período de responsabilidad del armador.

La responsabilidad del armador no acaba sino hasta después de verificada la entrega de la carga.

Conforme al Artículo 167 del Código de Comercio, la responsabilidad del acarreador empieza a correr desde el momento en que recibe las mercaderías por sí o por la persona destinada al efecto y no acaba hasta después de verificada la entrega.

El Artículo 1087 inciso 2, específica para el transporte marítimo, agrega que la responsabilidad del Capitán respecto de la carga empieza desde que la recibe hasta que la entrega en el lugar que se hubiere convenido o en el que fuera el uso en el puerto de descarga.

En este punto, en nuestro derecho, se plantean controversias, en el sentido que los defensores de la carga alegan que el período de responsabilidad del transportista marítimo se extiende hasta que se verifica la entrega y que, la misma, se efectiviza luego de que el contenedor es retirado lleno desde el puerto de Montevideo por el importador, para su des consolidación en su depósito.

En efecto, en la práctica comercial y logística, se dan los siguientes momentos:

- Desestiba del contenedor desde el buque de ultramar;
- Depósito del mismo en la playa de contenedores;
- Retiro desde el puerto de Montevideo por parte del importador;
- Desconsolidación de la carga en el depósito del importador, fuera del puerto de Montevideo.

El punto medular así es cuando se entiende "configurada la entrega", por todo lo que ello implica en el sistema de imputación de las responsabilidades entre los diferentes agentes intervinientes en la operativa.

Por el lado de las empresas navieras, la defensa es que de acuerdo a los usos y costumbres en la materia en el puerto de Montevideo, entregan la carga al operador portuario interviniente[76], al momento de la descarga desde los buques de ultramar, cuando los

75 Hoy derogados (1256 y 1257 del Código de Comercio) por el Artículo 8° de la Ley 19.246.

76 MORÁN BOVIO David. "Extremos del período de aplicación mínimo de la CB-PV". Citado por Fernando Aguirre Ramírez y Cecilia Fresnedo en Curso de Derecho de Transporte Marítimo. Volumen 2. Página 110.

reciben sin observaciones; salvo que se pacte lo contrario.

En definitiva, se argumenta, según lo previsto en el Artículo 1087 del Código de Comercio, la entrega realizada al operador portuario es válida, al ser considerada como el de uso y costumbre en el puerto de descarga.

No son menores las controversias que se plantean, respecto del momento temporal en que se configura la entrega, teniendo presente además lo que es la operativa actual de nuestro puerto, luego de la Ley 16.246.

La existencia de playa de contenedores en el puerto de Montevideo, luego de la Ley 16.246, ha dado lugar a una nueva modalidad de entrega de la mercadería.

Así la jurisprudencia recaída a partir de la Ley 16.246, ha señalado que el armador sigue siendo responsable por los actos y omisiones de los operadores privados que subcontrata[77].

Si bien ese ha sido el criterio para los operadores subcontratados para la estiba y desestiba de contenedores, así como para el almacenamiento de los mismos en playas de contenedores dentro del puerto de Montevideo, también se ha seguido el mismo criterio para el caso de los depósitos portuarios subcontratados.

En este sentido, existen sentencias que ratifican la condena solidaria del armador y del depósito subcontratado por éste; sin perjuicio al derecho del armador de repetir contra el depósito[78].

Debemos mencionar que perfectamente se puede hablar, luego de la Ley 16.246, de la entrega en la playa de contenedores, por el Artículo 1087 inciso 2, que establece que la responsabilidad del Capitán respecto de la carga empieza desde que la recibe hasta el acto de la entrega en el lugar que se hubiera convenido o "en el que fuera el uso en el puerto de la descarga, salvas cualesquiera convenciones expresas en contrario".

La Suprema Corte de Justicia ha entendido que en un régimen preceptivo conforme al cual los contenedores quedan en un recinto portuario estatal bajo la custodia de la Administración, haciéndose imposible para los transportadores tanto la entrega al consignatario como todo ulterior acto de vigilancia o de custodia, desaparece el fundamento de la responsabilidad legalmente considerado y que, entonces, **la recepción en el depósito portuario reemplaza la hipótesis a la entrega efectiva al consignatario**.

Es decir, pues, que para la Suprema Corte de Justicia el lugar de entrega "de uso en el puerto de descarga" es **la playa de contenedores**[79].

Existen otros pronunciamientos que entienden que a partir de la Ley 16.246 las mercaderías no se descargan más a manos de la Administración Portuaria Estatal sino de

77 Sentencia del Tribunal de Apelaciones en lo Civil de 5° Turno N° 93 del 10 de mayo de 1999.

78 Sentencia del Juzgado Letrado de Primera Instancia en lo Civil de 7° Turno N° 34/2001 y Sentencia del Tribunal de Apelaciones en lo Civil de 6° Turno N° 114/2002.

79 LJU Caso 12.811. En www.lju.com.uy

operadores privados contratados por el transportista razón por la cual éste responde por los deterioros de la mercadería verificados durante el depósito con anterioridad a la entrega efectiva al destinatario.

Aquí habría que diferenciar dos momentos, como referimos, que son la descarga del buque por parte del operador portuario de estiba y depósito en su playa de contenedores y posterior retiro del mismo por parte del importador desde la playa de contenedores, en el puerto de Montevideo.

Claramente, el tema no resulta nada claro y genera inseguridades.

Los armadores argumentaran que la entrega se produce en el puerto de Montevideo, al operador portuario que desestiba sus contenedores (es el criterio denominado "gancho a gancho")[80].

Por su parte, los importadores o sus Compañías de Seguros alegarán el criterio que extiende el período de responsabilidad del transportador marítimo al momento de intervención de los operadores portuarios, tanto en la etapa de desestiba y depósito en playa de contenedores, como depósito de la carga en depósitos intra portuarios, retiro de la misma, hasta le entrega fuera del puerto de Montevideo, al momento de la des consolidación de la carga.

La práctica indica que los armadores tienen contratos con uno de los dos operadores portuarios del puerto de Montevideo (Montecon S.A. o Terminal TCP S.A.). Esto a efectos de la estiba, desestiba y operación de sus buques, depósito de contenedores en sus playas de contenedores.

También están los depósitos privados portuarios estos generalmente contratados por los propios importadores.

El criterio debería ser que la entrega no se produce, como menciona la jurisprudencia referida anteriormente[81], por el hecho de dar la mercadería al operador portuario que el mismo transportista contrata (salvo que lo contrate el consignatario). Pero parecería que luego que se entrega el contenedor en la playa de contenedores, no hay razón para mantener responsable al transportista por un contenedor que ya no está bajo su guarda, sino de la autoridad portuaria o concesionario del espacio portuario correspondiente.

Pero evidentemente estamos ante una **zona gris**, en un tema de importancia como es el período de responsabilidad temporal del transportista marítimo, que plantea dificultades prácticas, el que sin embargo, tiene previsión expresa en Convenciones Internacionales, desde hace muchísimos años.

A esto que venimos de ver, además, se suma lo previsto en el Artículo 1ero de la Ley 19.246, sobre recibos de mercadería e inspección de la carga.

80 MORAN BOVIO David. Ob. Cit. Página 110.

81 Sentencia del Tribunal de Apelaciones en lo Civil de 5° Turno N° 93 del 10 de mayo de 1999.

En efecto, los Artículos 1256 y 1257 del Código de Comercio establecían la obligatoriedad de una inspección judicial de la carga dentro de las veinticuatro a cuarenta y ocho horas de la descarga.

La Ley 19.246 elimina expresamente tal obligación y admite, en su Artículo 1ero, que el recibo de las mercaderías por el consignatario, sin observaciones, hace presumir que el transportador las ha entregado tal y como aparecen descritas en el conocimiento de embarque. En el párrafo segundo, el Artículo 1ero refiere a que no procederá la presunción de entrega al consignatario en las condiciones descriptas en el conocimiento de embarque, en determinados casos que allí se enumeran[82].

En definitiva, se regula el proceso de verificación de la carga, siendo el régimen pactado el siguiente:

i. Presunción de entrega en las condiciones indicadas en el conocimiento de embarque a favor del transportista si el consignatario no observa al momento de su recepción.

ii. Presunción que no procederá si el consignatario cumple con el régimen de avisos sobre el estado de la carga previsto en el segundo párrafo del Artículo 1ero.

En el tercer párrafo, el Artículo 1ero, regula el instituto de las inspecciones conjuntas. Se señala que no será necesario dar aviso de la pérdida o daño, para el caso que se haya realizado una inspección conjunta.

Analizaremos más adelante este instituto.

2.5.5. Solidaridad e indivisibilidad de la obligación.

En la práctica del transporte marítimo, al estar involucrados en la operativa varios agentes (transportista contractual, transportista efectivo), que implica tareas diferentes de cada uno de ellos, así como la emisión de más de un conocimiento de embarque, lleva a que los reclamantes en casos judiciales de daños a la mercadería demanden a todos los involucrados en la operativa, sin diferenciar el tipo de transporte marítimo realizado por el transportista marítimo efectivo (por ejemplo sin diferenciar las condiciones en las que recibió el contenedor para su transporte, si tuvo a su cargo o no tareas de consolidación de la carga, etc.); pidiéndose así la condena **"solidaria e indivisible"** de los transportis-

82 Se prevén las siguientes hipótesis:

Para los casos en que el transportista entregó las mercaderías en forma directa al consignatario y se trate de faltantes o daños aparentes: No procede la presunción si el consignatario observó los documentos de intercambio y estableció salvedades en los mismos al momento de recibir la mercadería

Para los casos en que el transportista no entregó las mercaderías en forma directa al consignatario y se trate de faltantes o daños aparentes: No procede la presunción si el consignatario dio aviso al transportador por escrito de la pérdida o daños, especificando la naturaleza de los mismos a más tardar el primer día hábil siguiente al de la fecha en que la carga haya sido puesta en su poder.

En los casos de entrega directa al consignatario y de entrega no directa al consignatario por parte del transportista y se trate de faltantes o daños no aparentes: No procede la presunción si el consignatario dio aviso al transportador por escrito de la pérdida o daño, especificando la naturaleza de estos, dentro de los cinco días hábiles, contados desde la fecha en que las mercancías fueron puestas en poder del consignatario.

tas contractuales y efectivos, sobre la base de los Artículos 1048, 1049 y 1087 del Código de Comercio.

Lo dispuesto en los Artículos 266 del Código de Comercio y 1375, 1376 del Código Civil, también se utiliza como fundamento a los efectos.

El Artículo 266 del Código de Comercio establece que siempre que dos o más personas se constituyen en la obligación de dar una cosa o ejecutar un hecho, que en su cumplimiento sean indivisibles, será considerada solidaria la obligación, aun cuando se contraiga con cláusulas de simple.

El Artículo 1375 del Código Civil establece que la obligación es divisible o indivisible, según que su objeto sea o no susceptible de división, bien material, bien intelectual.

Por su parte, el Artículo 1376 del Código Civil, dice que aunque la cosa o el hecho, objeto de la obligación, sea divisible por su naturaleza, vendrá a ser indivisible la obligación, si la relación bajo que los contrayentes han considerado dicho objeto impide que éste y por consiguiente la obligación, admita ni división ni ejecución parcial.

La misma argumentación se realiza respecto del concepto, también pacíficamente admitido, de **"indivisibilidad de la obligación"**.

La tendencia al respecto de nuestros Tribunales ha sido, casi pacíficamente, la de establecer la responsabilidad solidaria e indivisible de transportista contractual y efectivo; casi como un dogma inamovible[83].

La defensa del sector naviero en este aspecto, es señalar que en nuestro derecho el principio rector es justamente la no solidaridad de las obligaciones, de acuerdo a los Artículos 263 y 264 del Código de Comercio.

El Artículo 263 del Código de Comercio, establece que la solidaridad nunca se presume, sino que debe estipularse expresamente y, por su parte, el Artículo 264 dice que la regla expresada en el Artículo anterior sólo cesa en el caso de que la solidaridad tenga lugar "ipso iure" en virtud de disposición de la Ley.

En la misma línea, lo dispone el Artículo 1391 del Código Civil[84], al decir que la solidaridad no se presume, siendo preciso que se declare inequívocamente.

A la luz de las referidas normas, pues, parecería que las obligación del transportista marítimo efectivo es esencialmente divisible.

---

83 Múltiples sentencias de nuestros Tribunales, en todas las instancias, en forma histórica, disponen este concepto que venimos de referir. A modo de ejemplo, referir a una muy reciente sentencia, del Juzgado Letrado de Primera Instancia en lo Civil de 4to Turno N° 24 del 3 de abril de 2014:

"…Y bien, demostrado el faltante, ambos demandados son responsables, en virtud de la indivisibilidad de la obligación de resultado, típica del contrato de transporte. Se trata de responsabilidad solidaria e indivisible de los operadores integrantes del contrato de transporte, de modo que el transportador efectivo debe responder como parte de un transporte que aceptó integrar…"

84 *"La solidaridad no se presume; es preciso que se declare inequívocamente en la convención o en el testamento. Sólo cesa esta regla en los casos que tenga lugar de pleno derecho, en virtud de disposición de la ley".*

La jurisprudencia también se ha expresado en esta línea, en algunos fallos[85]-[86], en forma contraria a la solidaridad e indivisibilidad de la obligación del transportista marítimo; siendo el criterio dispuesto el que se deberán establecer en el caso específicamente las responsabilidades de todos los involucrados en la operativa comercial y logística de transporte no siendo de recibo disponer sin más condena solidaria contra los transportistas marítimos contractuales y efectivos por estar ante una obligación indivisible.

Refieren así la sentencia citada[87] que son indivisibles las obligaciones que, de acuerdo con su naturaleza, no admiten cumplimiento parcial.

Así concebida la obligación, no puede caber duda de su divisibilidad en el caso del transporte marítimo, máxime cuando ninguna de las partes acordó en forma expresa que el objeto de la obligación sería, en el caso, indivisible, a pesar de su divisibilidad.

El mismo argumento cabe respecto a la solidaridad.

No hay norma que la establezca para el transporte marítimo, ni pueden invocarse normas análogas para patrocinar la solidaridad invocada que requiere norma o acuerdo expreso.

Tampoco corresponde recurrir, como fundamento de la solidaridad, a doctrina o jurisprudencia extranjera; porque en estos ordenamientos jurídicos si está prevista expresamente la solidaridad de los que intervienen en el transporte.

Finalmente, se argumenta, no corresponde citar el Artículo 186 del Código de Comercio, porque refiere únicamente al flete, gastos y derechos causados en la conducción y no a la mercadería en sí, lectura que corrobora el Artículo 187 del Código de Comercio al aludir a "los gastos de que habla el artículo anterior".

El criterio de esta sentencia resulta acertado, pese a como dijimos no ser el mayoritario.

---

85 Servirse ver al respecto Sentencia del Tribunal de Apelaciones en lo Civil de 5º Turno Nº 125 del 18 de mayo de 2000.

86 Sentencia del Tribunal de Apelaciones en lo Civil de 5° Turno N° 33/2010 del 7 de abril de 2010. Analizando el tema de la solidaridad e indivisibilidad alegada por la Compañía de Seguros actora, dispuso que:

"…Son indivisibles las obligaciones que, de acuerdo con su naturaleza, no admiten cumplimiento parcial. Y ello se basa en la naturaleza compacta de la obligación (…)

Así concebida la obligación, no puede caber duda de su divisibilidad. Máxime cuando ninguna de las partes acordó en forma expresa que el objeto de la obligación sería, en el caso, indivisible, a pesar de su divisibilidad.

En igual sentido, con relación a la solidaridad invocada, en el caso concreto no hay norma que la establezca, ni las partes la acordaron expresamente, ni pueden invocarse normas análogas para patrocinar la solidaridad invocada que requiere norma o acuerdo expreso.

Tampoco corresponde recurrir, como fundamento de la solidaridad, a doctrina o jurisprudencia extranjera (por ejemplo Argentina e Italiana) porque en estos ordenamientos jurídicos si está prevista expresamente la solidaridad de los que intervienen en el transporte.

Estima el Tribunal que no corresponde hacer caudal del artículo 186 del Código de Comercio, porque refiere únicamente al flete, gastos y derechos causados en la conducción y no a la mercadería en sí, lectura que corrobora el artículo 187 al aludir a "los gastos de que habla el artículo anterior".

La disposición y las siguientes, contemplan la situación de los porteadores y sus derechos generados por la conducción, no la de los consignatarios frente a los porteadores.

Por ende, en ausencia de solidaridad pactada expresamente, al no haber contratado MAERSK con la accionante, la única legitimada pasiva frente a ésta es JAUSER, pues el obrar del auxiliar queda subsumido en el del contratante, quien responder por él, como ya se indicó…"

87 Sentencia del Tribunal de Apelaciones en lo Civil de 5° Turno N° 33/2010 del 7 de abril de 2010.

No compartimos que bajo el "gran paragua" de la solidaridad e indivisibilidad de la obligación, se establezcan condenas en contra de transportistas contractuales y efectivos, cuando no están dadas las condiciones para hacerlo e ignorando las condiciones en las que transportó la naviera.

Esto lleva a condenas realmente absurdas, carentes de toda lógica, que no resultan ajustadas a derecho.

Nos referimos por ejemplo a los casos en que existió en origen un manejo de la carga por parte de un transportista contractual, que recibió la mercadería y efectuó las tareas de consolidación, cerró y precintó el contenedor, para luego entregárselo al transportista marítimo efectivo, cargado, cerrado y precintado, en el puerto de carga, según el conocimiento de embarque.

Ese transportista marítimo, que recibió el contenedor en condiciones FCL/FCL y STC, entregó en destino el contenedor, en perfectas condiciones, y con los mismos precintos que figuraban en el conocimiento de embarque. Al momento de la apertura del contenedor, se constata un faltante casi total de la mercadería (el contenedor estaba cargado con bolsas de cemento en vez de con cámaras de fotos).

El importador demandó judicialmente por el faltante al transportista contractual (que consolidó la carga y subcontrató a la naviera) y al transportista marítimo efectivo.

La sentencia, alegando la indivisibilidad de la obligación de resultado "típica" del contrato de transporte y la responsabilidad solidaria e indivisible de los operadores integrantes del contrato de transporte, por haber aceptado el transportador efectivo integrar la cadena del transporte, condenó a las dos empresas[88].

Dicha sentencia entendemos que resulta desacertada, por aplicar sin más la solidaridad e indivisibilidad de la obligación y por ni siquiera considerar las condiciones en que se transportó por vía marítima dicho contenedor (FCL/FCL y STC).

Condiciones de transporte que tienen un régimen legal particular, que no se puede ignorar en post de una condena solidaria y, que en criterio que compartimos ha sido aplicado en algunos casos, diferenciando las particularidades del transporte marítimo efectuado, es decir en qué condiciones, así como las diferentes[89] tareas llevadas adelante por los agentes (consolidación, cerrado y precintado del contenedor, transporte efectivo FCL/FCL y STC, etc.).

Parecería que, muchas veces, resulta más sencillo disponer una condena solidaria e indivisible y no analizar las particularidades del caso planteado.

2.5.6. Los informes privados de Peritos Marinos sobre causas y liquidación de averías.

Aquí mencionaremos los informes sobre causas de la avería y liquidación de las mis-

88 Sentencia del Juzgado Letrado de Primera Instancia en lo Civil de 4° Turno N° 24 del 3 de abril de 2014.

89 Sentencia del Juzgado Letrado de Primera Instancia en lo Civil de 13° Turno N° 8/2013 del 26 de febrero de 2013, confirmada por sentencia del Tribunal de Apelaciones en lo Civil de 2° Turno N° 60/2014 del 9 de abril de 2014.

Interior_UM_N27_v4.indd 294 8/5/2015 4:40:02 PM

mas, que efectúan los denominados Peritos Marinos o Navales.

Estos Profesionales, en nombre de las Compañías de Seguros, quienes pagan sus servicios, analizan cuando se denuncia un siniestro el estado del contenedor, de la carga, verifican la carga, a efectos de establecer la causa de la avería así como su liquidación, es decir, número de faltante, pérdida parcial o total y el monto de la misma.

También actúan por las empresas armadores en algunos asuntos, quienes también recurren a sus servicios.

Generalmente, todos estos informes tienen la misma conclusión: *En opinión del suscrito, tanto ha sido posible verificar que, la causa del daño a la mercadería, podría ser razonablemente atribuida a (faltante, daño, rotura, mojadura, quebradura, violación del contenedor), durante el transporte*.

A nuestro entender, muchas veces, estos informes muestran enormes carencias en sus procedimientos y protocolos llevados adelante para su elaboración y emisión.

Es usual que el inspector que emite el informe (es decir el que lo firma y sacan las conclusiones del tipo que venimos de ver) no concurra a inspeccionar por si el contenedor y la carga.

Lo hacen "Inspectores Ayudantes" que en esas instancias de inspección relevan información, labran actas, constatan y sacan fotos, para luego pasarle el asunto al Inspector responsable que emite el informe final.

Es una especie de procedimiento de costumbre, admitido sin demasiados cuestionamientos en dicha área de trabajo.

Estas prácticas han sido relevadas por la jurisprudencia que han cuestionado el procedimiento llevado adelante, es decir, lo dicho sobre la concurrencia de un Inspector Ayudante al lugar de la inspección, que luego no emite el informe, el que es suscrito por otro Inspector, que no estuvo en el lugar y, en el caso concreto, **"cambiando"** conclusiones que surgen de la documentación relevada por quién si concurrió al lugar[90].

90 Sentencia del Juzgado de Paz Departamental de la Capital de 21° Turno N° 38/2012 del 12 de septiembre de 2012:

"…se avisa a la aseguradora y ésta solicita la intervención de un perito liquidador de averías, perteneciendo el Sr. Daniel Paz a la firma MARINE SURVEYORS GROUP. Detalla la constancia de la inspección del contenedor mencionado, del informe del Sr. Paz y sus conclusiones.

Debe subrayarse claramente que, sin cuestionar la idoneidad del Sr. Paz, éste no actuó como perito en el juicio (…) Pasando en limpio y conforme surge de los propios dichos de Fs. 195 y siguientes: a) No actuó como auxiliar de la justicia, que no requirió sus servicios; b) No fue llamado ni por el Juzgado ni por los litigantes para ilustrar a la Sede o a las partes sobre su especialidad; c) Lo convocó al asegurada, antes del proceso y no como medida previa para adelantar prueba que podría perderse; d) fue la asegurada actora quien abonó sus servicios; d) Su tarea no contó con el contralor del Juzgado ni de la contraria.

Tampoco pudo el oficio ni la contraparte fiscalizar el trabajo de Andres Señoriales (a quien encomendó Paz la tarea); f) Según sus propias declaraciones (Fs. 195) Paz no estuvo presente en la inspección, sino que elaboró más tarde un informe en base a los datos aportados por persona capacitada de su empresa. No es un dato menor el hecho de que en el informe, se haga mención a que el contenedor estaba abierto y la mercadería no estaba en él, sino guardada en el depósito de la asegurada. El idóneo en quien el Sr. Paz basó su informe y a quién cometió la inspección, habida cuenta de su capacitación, era el Sr. Adrián Señoriales. Pues bien, en la misma audiencia en que declara Paz y a Fs. 196, la actora renuncia al testimonio de Señoriales (…) Pues bien, Señoriales no fue citada a reconocimiento de firma, se prescindió de él como testigo.

Esto pone, naturalmente, en una postura de gran debilidad esta documentación y, claro está, la que bastante más tarde elaboró el Sr.

No podemos discutir la importancia de este tipo de informes, dado que resultan fundamentales para la dilucidación de los juicios por incumplimientos de contratos de transporte marítimo.

Lo que cuestionamos, son los procedimientos o protocolos que algunas veces se llevan adelante, que ha implicado se emitan informes de este tipo, pero sin haber visto el contenedor, basándose no ya en constataciones o dichos de un Inspector de Confianza, sino del propio asegurado[91].

Creemos que esto no es de recibo y directamente no se debería permitir.

También importa mencionar el valor que se le da a estos informes por parte de nuestros Jueces, dado que en los procesos por incumplimientos de contratos de transporte marítimo, tienen un valor probatorio fundamental, debido a que son casi las única prueba que hay sobre el estado del contenedor y de la carga, al momento de la entrega al consignatario.

Nuestros Tribunales, como indica nuestro Código General del Proceso, le dan valor de informe de parte, no pericial[92], pero en los hechos son casi palabra santa.

Sin embargo, existe alguna jurisprudencia minoritaria, que los resiste[93].

La Ley 19.246, en su Artículo 2°, regula todo lo relativo a los peritos navales, comisarios de averías, surveyors e inspectores. Se reconocen los peritajes privados que sean agregados por las partes en juicio, así como la opinión de expertos.

En efecto, en la exposición de motivos de la Ley, se dice que se intenta solucionar las dificultades procesales provocadas por la posición de algunos Jueces que se niegan a aceptar la actuación de peritos privados en la materia marítima. Se refiere, en criterio

Paz en base a la inspección que se atribuye (sin acreditarlo) a Señoriales (….) a) Existen diferencias respecto de la fecha de inspección y el informe; b) En el acta de inspección dice que las dos bobinas se encontraban "húmedas", el informe (datado 42 días más tarde) señala que estaban empapadas; c) el acta consigna que el contenedor presentaba un agujero en el techo de aproximadamente 2,5 cm sobre el lateral izquierdo de la parte trasera del techo, el informe señala una avería en el panel del techo con un agujero y corte de 5 cm de largo por 2,5 cm de ancho, presentando importante oxidación.

Tales incongruencias no se ajustan a la razonabilidad y sana crítica (140 CGP) el primer documento habría sido hecho por alguien capacitado y que habría percibido directamente lo referido, el segundo, suscrito por Paz un mes y medio después, basado en lo primero y no habiendo asistido al lugar, plante muy otra cosa. Obviamente, esto enerva el poder convictico de las apreciaciones y documentos emanados del Sr. Paz en cuanto benefician a la actora…"

91 Existen procedimientos judiciales en este sentido, en el que se han emitido informes de este tipo en base a los propios dichos del asegurado y agregando fotografías tomadas en los depósitos del consignatario por él mismo y donde el contenedor no fue visto ni por el Inspector que emitió el informe ni por un Inspector asistente, solamente lo vio el importador. En ese proceso judicial se cuestionó la validez del informe, debido a estos extremos. El proceso judicial está en trámite y aún no hay sentencia al respecto.

92 Sentencia del Tribunal de Apelaciones en lo Civil de 7° Turno N° 140/2008:

"…En efecto, acorde a las probanzas rendidas cabe concluir que si bien no se practicó una específica pericia en los términos del art. 184 C.G.P., sino que ambas partes optaron por la estrategia procesal de agregar sendos informes técnicos (…) no puede soslayarse ni cuestionarse que se atribuya mayor fuerza convictiva al producido por el Liquidador de averías G. Zimmer que al realizado por el Perito Naval V. Fedullo, habida cuenta que éste último admite a fs. 98 que no inspeccionó la embarcación y que elaboró el informe "... en base a relatos de otra persona cuando me solicitaron el mismo…".

93 En la fundamentación de los motivos se dice que el Ante Proyecto de Ley intenta solucionar las dificultades procesales provocadas por la posición de algunos Jueces que se niegan a aceptar la actuación de peritos privados en materia marítima.

que claramente compartimos, que la necesidad de verificación privada del estado de las cargas y de las eventuales averías o faltantes producidas durante el transporte, ha obligado en la práctica marítima a la existencia de instituciones especializadas e investigadores profesionales que se dedican a la tarea de controlar y comprobar estos extremos, siendo usados tanto por las aseguradoras de las cargas como por las líneas marítimas y sus aseguradoras.

Asimismo, se prevé que pueden ser admitidos peritajes privados producido por un perito que actúe en el extranjero. Para el caso que las actuaciones de dicho perito extranjero se hayan cumplido en Uruguay, es decir que el peritaje haya sido efectuado en jurisdicción uruguaya, se admitirá la presentación del informe siempre que haya sido asistido por un perito inscripto en el Registro Único de Peritos de la Suprema Corte de Justicia y/o en el Registro de Peritos Navales a cargo de la Prefectura Nacional Naval y/o la Cámara de Surveyors del Uruguay.

Sin embargo, no plantea nada sobre los procedimientos o protocolos a seguir a efectos de su emisión, los que no se regulan en forma alguna.

2.5.7. Reparación integral del daño.

En los reclamos judiciales por casos de incumplimientos de transporte marítimo de mercaderías por daños a la carga, los promotores pueden ser tanto Compañías de Seguros actuando por subrogación de sus clientes (Artículo 669 del Código de Comercio) o directamente importadores finales, para los casos en que no se contaba con seguro para la operativa.

La evaluación del daño a la carga, conforme a las reglas generales, debe hacerse en función del valor de la mercadería en el tiempo y lugar de la entrega (Artículo 171 Código de Comercio).

Ello surge del principio general del Artículo 222 del Código de Comercio que expresa que los daños y perjuicios debidos al acreedor son en general la pérdida que ha sufrido y del lucro que se le ha privado y del Artículo 171 del Código de Comercio que referimos.

El Artículo 1512 del Código de Comercio, se remite al precio corriente del lugar de descarga del buque y establece, además, que la naturaleza y calidad de los efectos se determinarán por los conocimientos, facturas y otros medios de prueba.

Tratándose de daños de mercadería importada para revender, "la pérdida que ha sufrido" el importador, se evalúa por el valor CIF (costo, seguro y flete) más los gastos de importación no recuperables como ser, comisión bancaria del corredor, del despachante, tasas, etc.

Se dan casos en que una Compañía de Seguros indemniza determinada suma de dinero a su cliente, correspondiente al valor asegurado de la mercadería faltante, que resulta ser inferior al precio de venta en plaza, cubriéndose parte de los costos de importación no recuperables, pero no se indemniza en su totalidad ni tampoco cubre el lucro cesante.

Esto debido a que la indemnización del asegurador se calcula en función del valor asegurado, con lo cual siempre queda una parte del daño que no paga el seguro. Así, se dan situaciones en que un importador cobra determinada suma de su seguro, y se reclaman además directamente por los daños y perjuicios no cubiertos por el seguro.

Entonces, pueden plantearse reclamos conjuntos, demandando el asegurador por la suma que pagó y se subrogó (Artículo 669 del Código de Comercio) y el importador por la suma no cubierta por el seguro.

En la mayoría de los casos en que actúan Compañías de Seguros por subrogación, reclamarán en juicio el monto pagado a su cliente, de acuerdo a los recibos de pago y subrogación, conforme además a los términos de la póliza existente, etc.

Finalmente, también se plantean situaciones de reclamos de indemnizaciones por daño moral, tanto cuando reclama una persona física o una persona jurídica.

En efecto, resulta de interés mencionar que, en un caso de reclamo judicial por hurto de efectos personales, la promotora, reclamó daño moral por la pérdida sufrida de sus pertenencias, lo que estimó en un monto de U$S 7.000.

La sentencia de primera instancia, desestimó el reclamo por daño moral por considerar que no corresponde su amparo en materia de responsabilidad contractual por transporte de carga, por lo dispuesto en los Artículos 222 y 1196 del Código de Comercio[94] - [95].

En similar sentido se han expedido otras sentencias[96].

En casos en que el que reclama daño moral es una empresa, persona jurídica, las conclusiones de nuestra jurisprudencia han sido similares.

En un juicio en que una empresa importadora de turrones reclamó daño moral, por no haber podido cumplir con la entrega de productos en forma a sus clientes (antes de las fiestas de Navidad y Año Nuevo), debido a un atraso en los días de travesía, se desestimó dicho rubro, cuantificado en U$S 10.000.

Ello en el entendido, conforme a la sentencia, que no se probó repercusión negativa en la plaza comercial del nombre del reclamante que amerite amparar el rubro y además por considerarse que las personas jurídicas no podrían reclamar daño moral[97]-[98].

94 Sentencia del Juzgado Letrado de Primera Instancia en lo Civil de 10° Turno N° 60/2010 del 21 de septiembre de 2010.

95 Sentencia del Tribunal de Apelaciones en lo Civil de 7° Turno N° 130/2011 del 13 de junio de 2011. Que respecto al daño moral reclamado, dijo que:

"…del pretenso daño moral puesto que en la situación involucrada, y más allá del natural disgusto y molestia por lo acontecido con la carga, no comporta hipótesis de hondo padecimiento espiritual que amerite resarcimiento, máxime, en tanto no tomaron las seguridades del caso al emprender la consolidación del contenedor…"

96 Sentencia de la Dra. Bello. Publicada en la Revista de Transporte y Seguros. Tomo 19. Caso 408. Al respecto dispuso:

"…Que en lo que refiere al quantum de la indemnización debe tenerse presente lo dispuesto en el artículo 222 del Código de Comercio. Los daños y perjuicios debidos al acreedor son la pérdida que ha sufrido y el lucro que se le ha privado…"

97 Sentencia del Juzgado Letrado de Primera Instancia en lo Civil de 1° Turno N° 1/2013 del 1 de febrero de 2013.

98 Sentencia del Tribunal de Apelaciones en lo Civil de 7° Turno N° 171/2013 del 1 de noviembre de 2013. Que confirmando lo dispuesto por sentencia definitiva de primera instancia:

También por ejemplo cabe referir a los daños que se alegan o reclaman por retrasos en la entrega en destino, fuera de lo que son los plazos estimados de travesía que informan las navieras.

La jurisprudencia ha amparado esos reclamos, con fundamentos diferentes, pero concluyendo que existe responsabilidad del transportista marítimo en cumplir con los días de travesía informados como probables, desestimando las clausulas contractuales que al respecto figuran en los conocimientos de embarque, como referimos anteriormente[99]-[100]-[101].

Por tanto, en nuestro derecho, en los reclamos por incumplimientos de contrato de transporte marítimo por daños a la carga, el principio que rige es la no limitación del monto del daño que se puede reclamar, dado que como vimos rigen los principios generales en cuanto a la **"reparación integral del daño"** del deudor.

Esto, según veremos, choca de frente con lo dispuesto en la Convenciones Internacionales existentes en materia de transporte marítimo, donde el principio rector es justamente el opuesto, es decir, la limitación de responsabilidad del transportista marítimo.

Este criterio no es exclusivo del transporte marítimo sino que, por ejemplo, también se aplica en **el transporte aéreo de cargas**, siendo inclusive aplicable en nuestro derecho,

"…Resulta de rechazo la impugnación respecto a la desestimatoria dispuesta en punto al daño moral reclamado.

Aún en la postura de entender que puede admitirse este rubro respecto de las personas jurídicas, en cuanto afecte su reputación o prestigio comercial (GAMARRA, Tratado Tomo XXV pag. 37; TAC 4º sent. 64/201 en Doctrina y jurisprudencia de Derecho Civil Tomo I pagina 588, integrado por esta redactora; TAC 2º 383/2010 entre otros) en el sublite la decisión es totalmente compartible.

Ello en tanto no puede soslayarse que, para admitir el rubro, deben exigirse característica que no resultaron acreditadas en autos (art. 137, 139 del CGP). Véase que la pretensa repercusión negativa en la plaza comercial solo está referida por versiones de los vendedores Sres. Fernández (fs. 226), Sanabria fs. 194, Carraco fs.230 resultan insuficientes si se atiende a que este daño debe quedar reservado a hipótesis de mayor trascendencia que las invocadas por los testigos.

Máxime cuando no logra acreditarse ni siquiera los eventuales reclamos de todo tipo de los clientes que los mismos enuncian y menos que ello hubiera afectado en forma relevante la imagen o prestigio comercial de la empresa actora…"

99 Sentencia del Juzgado Letrado de Primera Instancia en lo Civil de 1° Turno N° 1/2013 del 1 de febrero de 2013, confirmada por ssentencia de segunda instancia del Tribunal de Apelaciones en lo Civil de 7° Turno N° 171/2013 del 1 de noviembre de 2013.

100 Sentencia del Juzgado Letrado de Primera Instancia N° 56/2009 del 16 de octubre de 2009, que respecto a los daños por retraso en los días estimados de travesía dijo que:

"…La causa del daño sufrido por la mercadería se puede conectar con inclemencias climáticas a las que estuvo expuesto el contenedor durante el trayecto del transporte que insumió más tiempo del previsto, transparetando descuidado manejo de la carga, lo que provocó su recepción en mal estado.

En este sentido, surge acreditado que el 14 de diciembre de 2007, el transportista marítimo demandado comunica a la actora que el buque TAMPA previsto para el día 16 de diciembre omitirá escala en Montevideo, se trasbordará la carga KOREA y prevé su llegada el día 24 de diciembre y, finalmente, luego de sucesivos trasbordos y esperas en diferentes puertos dispuestos por la demandada, llegó al puerto de Montevideo el 27 de diciembre.

Conforme a lo informado por la demandada, por el itinerario, el contenedor fue cargado en Canadá el 10 de noviembre de 2007, quince días después de haber recibido la mercadería. El 16 de noviembre se descargó en Bahamas y allí permaneció 12 días. El 28 de noviembre se descargó en el buque TAMPA y fue descargado en Santos el día 14 de diciembre donde permaneció 6 días. El 20 de diciembre es cargado en el buque GINA y es descargado en el puerto de Montevideo el 27 de diciembre de 2007.

En suma, el viaje marítimo tuvo una extensión temporal mayor a la estimada por la línea y que la normal, según las diferentes ofertas de las transportadoras comerciantes y de la propia demandada que ofrece la travesía en 26 días.

El contenedor sufrió varios trasbordos durante el trayecto del transporte según las decisiones adoptadas por la demandada y recién se produjo la entrega al destinatario el 4 de enero, incurriendo en incumplimiento del plazo estipulado…"

101 La sentencia referida en el numeral anterior, fue confirmada en segunda instancia por sentencia del Tribunal de Apelaciones en lo Civil de 4° Turno N° 123/2010 del 9 de junio de 2010.

conforme a lo dispuesto en la Ley 18.169[102].

No es un tema menor, en virtud de la exposición económica a la que quedan expuestas las navieras por lo que significa su actividad, no pudiéndose prever las contingencias económicas, como si se podría hacer si existieran limitaciones vigentes a los montos de responsabilidad que les cabe.

Esto, sin duda, aumenta sus costos operativos, por ejemplo, en todo lo referente a los seguros que se contratan.

2.6. Ley 19.117 del 17 de julio de 2013 que adhirió al Convenio Internacional sobre la Seguridad de los Contenedores, de 1972, en su forma enmendada (C.S.C. 1972 enmendado).

La Ley 19.117, del 17 de julio de 2013, aprobó la adhesión al Convenio Internacional sobre la Seguridad de los Contenedores, de 1972, en su forma enmendada (C.S.C. 1972, enmendado).

Este Convenio Internacional regula una serie de aspectos relativos a la necesidad de mantener un alto nivel de seguridad de la vida humana en la manipulación, el apilamiento y el transporte de contenedores; con el objetivo de formalizar **normas internacionales comunes** de seguridad, aplicándose a los contenedores existentes y a los nuevos que se utilicen para el transporte internacional, excluidos los aéreos, regulándose procedimientos uniformes para su contralor, aprobación, inspección y conservación.

Es un dato interesante que nuestro país haya ratificado este Convenio, resultado un normativa en la que se reconoce expresamente la importancia del contenedor como medio de transporte, regulándose aspectos importantes de seguridad y control de los mismos, unificándose criterios a los efectos.

De esta forma, se reconocen criterios vigentes a nivel internacional, unificados, lo que resulta trascedente.

Así cabe resaltar el criterio seguido al respecto por nuestro país, de aprobar la adhesión a un Convenio Internacional vigente en la materia del transporte marítimo por contenedores.

No conocemos por el momento, casos judiciales tramitados en nuestro país en los que se haya invocado esta normativa, a efectos de imputar responsabilidades a los agentes intervinientes en el transporte marítimo por contenedores, ni lo resuelto al respecto por nuestros Tribunales.

102 Aprobó el Convenio de Montreal para la Unificación de Ciertas Reglas para el Transporte Aéreo Internacional de 1999. Dicho Convenio (Artículo 22.3) establece que en el transporte de carga, la responsabilidad del transportista en caso de destrucción, pérdida, avería o retraso, se limita a 17 derecho especiales de giro por Kilogramo. Asimismo, el Artículo 23 del Convenio de Montreal dispone que se considerara que las sumas expresadas en derechos especiales de giro (DEG) mencionadas en el Convenio de Montreal se refieren al derecho especial de giro definido por el Fondo Monetario Internacional.

Interior_UM_N27_v4.indd 300 8/5/2015 4:40:03 PM

2.7. Ley 19.246 de Derecho Comercial Marítimo.

En nuestra tesis mencionamos la existencia del Anteproyecto de Ley de la Asociación de Derecho Marítimo que, cumplidos los trámites parlamentarios correspondientes y habiendo sufrido algunas modificaciones, hoy es Ley. Fue promulgada por el Poder Ejecutivo del Uruguay el 15 de agosto de 2014 y publicada en el Diario Oficial el 5 de septiembre de 2014.

Mencionamos en los puntos anteriores, algunas modificaciones y/o cambios que se produjeron en dichos temas, plazo de prescripción de la acción y reconocimiento de los informes de los peritos marítimos, recibo de mercaderías e inspecciones conjuntas.

En este capítulo, referiremos a los principales temas que regula la Ley, que tienen implicancia en el régimen legal del transporte marítimo por contenedores.

2.7.1. El Artículo 1ero regula la verificación de la carga y las inspecciones conjuntas.

El Artículo 1ero de la Ley (Mercaderías transportadas por vía marítima) dice que el recibo de las mercaderías por parte del consignatario sin observaciones, hace presumir que el transportador las ha entregado tal como aparecen descriptas en el conocimiento de embarque.

En el párrafo segundo, el Artículo 1ero refiere a que no procederá la presunción de entrega al consignatario en las condiciones descriptas en el conocimiento de embarque, en los siguientes casos:

A. Para los casos en que el transportista entregó las mercaderías en forma directa al consignatario y se trate de faltantes o daños aparentes: No procede la presunción si el consignatario observó los documentos de intercambio y estableció salvedades en los mismos al momento de recibir la mercadería

B. Para los casos en que el transportista no entregó las mercaderías en forma directa al consignatario y se trate de faltantes o daños aparentes: No procede la presunción si el consignatario dio aviso al transportador por escrito de la pérdida o daños, especificando la naturaleza de los mismos a más tardar el primer día hábil siguiente al de la fecha en que la carga haya sido puesta en su poder.

C. En los casos de entrega directa al consignatario y de entrega no directa al consignatario por parte del transportista y se trate de faltantes o daños no aparentes: No procede la presunción si el consignatario dio aviso al transportador por escrito de la pérdida o daño, especificando la naturaleza de estos, dentro de los cinco días hábiles, contados desde la fecha en que las mercancías fueron puestas en poder del consignatario.

La norma prevé que para el caso de transportes sucesivos, el aviso al último integrante de la cadena de transporte, hará caer la presunción de entrega en las condiciones establecidas en el conocimiento de embarque contra todos los transportadores u operadores

Interior_UM_N27_v4.indd 301 8/5/2015 4:40:03 PM

incluidos en la misma.

En definitiva, se regula el proceso de verificación de la carga, siendo el régimen pactado el siguiente:

iii. Presunción de entrega en las condiciones indicadas en el conocimiento de embarque a favor del transportista si el consignatario no observa al momento de su recepción.

iv. Presunción que no procederá si el consignatario cumple con el régimen de avisos sobre el estado de la carga previsto en el segundo párrafo del Artículo 1ero.

En el tercer párrafo, el Artículo 1ero, regula el instituto de las inspecciones conjuntas.

Se señala que no será necesario dar aviso de la pérdida o daño, para el caso que se haya realizado una inspección conjunta.

Así refiere a que cualquier operador del transporte (armadores, propietarios de buques, consignatarios de la mercadería, aseguradores, Clubes de Protección e Indemnidad, freight forwarders, agentes de carga y cualquier interesado, podrán requerir una inspección de la mercadería citando a los demás interesados a efectos de determinar la existencia y estado de la mercadería.

No se estable un protocolo a efectos de realizar la inspección conjunta ni el detalle operativo de cómo se instrumentarán, regulándose exclusivamente los siguientes aspectos:

i. Cualquier operador del transporte marítimo la podrá solicitar.

ii. La fecha y hora de la inspección deberá notificarse a los interesados con una "antelación razonable" para permitir su concurrencia a la misma y salvaguardar la eficacia de la inspección.

iii. De lo comprobado en la inspección, se levantará acta en la que cada uno de los participantes tendrá derecho a estampar sus discrepancias, si las hubiera.

iv. El agente que reciba una citación para realizar una inspección conjunta y considere que existen otros interesados a quienes pueda afectar la medida o que otra persona o empresa, además o en lugar de él, tiene alguna obligación o responsabilidad en el caso, deberá darle aviso en forma de la fecha y hora de la inspección, bajo responsabilidad de los daños y perjuicios que correspondan por su omisión.

Entendemos que la norma deja algunas dudas sobre el funcionamiento de las inspecciones conjuntas, en virtud de que:

i. No queda claro dentro de que plazo se debe notificar su realización o, en su caso, notificar y realizar a efectos de que no rija la exigencia para el consignatario de dar aviso por escrito sobre los daños, conforme al Artículo 1ero en su párrafo segundo, que hace caer la presunción de entrega en las condiciones del conocimiento de embarque.

Interior_UM_N27_v4.indd 302 8/5/2015 4:40:03 PM

ii. No se establece el lugar físico en el que se realizarán las inspecciones conjuntas (dentro del recinto portuario, en el depósito del consignatario fuera del puerto de Montevideo, etc.).

iii. No quedan claras las condiciones de las inspecciones conjuntas ni el objeto de las mismas: (i) Si se efectúa solamente sobre la carga; (ii) Si la inspección también recae sobre el contenedor (evidentemente, según el tipo de daño o avería que se trate, habrá casos en los que resultará trascedente para el transportista marítimo inspeccionar el estado del contenedor, sus precintos, de los sistemas de cierre, que se determine si existieron maniobras sobre el contenedor que hayan permitido su apertura sin violar los precintos, etc.); (iii) Si cabe que el consignatario des consolide el contenedor por si o debe hacerse en presencia de quienes participen en la inspección conjunta; (iv) En qué condiciones se apertura el contenedor si estamos ante una situación de entrega del contenedor con diferencia de precinto.

iv. El concepto de **"antelación razonable"** de invitación a la inspección conjunta también puede generar alguna duda, y habrá que estar al caso concreto; máxime teniendo presente la obligatoriedad del aviso a otros interesados en la inspección.

Esto a efectos de que realmente se trate de una inspección representativa del estado en que el consignatario recibió la carga y que todo el manipuleo de la carga y del contenedor, se haga en presencia de todos los interesados, con las debidas garantías.

No se establece en la Ley una obligatoriedad para el transportista marítimo de que, si es invitado a una inspección conjunta, deba concurrir. En principio, no se imputa responsabilidad o sanción por no concurrir a una inspección a la que fue invitado.

Pero luego, para el caso de que dicha inspección se presente como prueba en un proceso por incumplimiento del contrato de transporte marítimo contra la línea, resultará muy difícil cuestionar el informe de inspección (así como su resultado) al que el transportista marítimo fue invitado pero no concurrió, dado el carácter legal del procedimiento de inspección.

Los anteriores puntos, los reseñamos como algunas dudas que surgen de la regulación de las inspecciones conjuntas conforme a la Ley, que habrá que ir evaluando en la práctica, o si en su caso se dicta reglamentación en este sentido.

2.7.2. Nuevo plazo de prescripción de la acción contra el transportista marítimo: Dos años desde la fecha en que la mercadería fue entregada o debió ser entregada en caso de faltante.

El Artículo 3° elimina la prescripción presuntiva y establece un nuevo plazo de prescripción de dos (2) años desde la fecha en que la mercadería fue entregada o debió ser entregada en caso de faltante.

También se reduce a dos (2) años el plazo de prescripción para otros reclamos de derecho marítimo o derivados de la navegación o servicios auxiliares de la misma (aborda-

je, asistencia y salvamento, contrato de remolque, hallazgo o rescate de restos náufragos, avería gruesa o común).

Vimos también la excepción en este plazo respecto de las acciones de repetición del transportador y del buque y del asegurador.

2.7.3. Otras previsiones de la Ley N° 19.246.

Ya mencionamos que el Artículo 2°, regula todo lo relativo a los peritos navales, comisarios de averías, surveyors e inspectores.

Se reconocen los peritajes privados que sean agregados por las partes en juicio, así como la opinión de expertos.

Asimismo, se prevé que pueden ser admitidos peritajes privados producido por un perito que actúe en el extranjero. Para el caso que las actuaciones de dicho perito extranjero se hayan cumplido en Uruguay, es decir que el peritaje haya sido efectuado en jurisdicción uruguaya, se admitirá la presentación del informe siempre que haya sido asistido por un perito inscripto en el Registro Único de Peritos de la Suprema Corte de Justicia y/o en el Registro de Peritos Navales a cargo de la Prefectura Nacional Naval y/o la Cámara de Surveyors del Uruguay.

El Artículo 4° modifica el régimen sobre fianza y contra cautela en las medidas cautelares, reconociendo la validez de las otorgadas por las compañías de seguros y, especialmente, las otorgadas por los Club de P&I.

El Artículo 5° regula algunos cambios normativos para el remate de buques de bandera nacional y de bandera extranjera.

El Artículo 6° sustituye diversas normas del Código de Comercio Uruguayo, legislando el abandono liberatorio de buques.

Se derogan por el Artículo 8° las normas vigentes del Código de Comercio que resultan contrarias a lo ahora previsto por la Ley.

El Artículo 7° legisla en materia de Derecho Internacional Privado, manteniendo los principios del Tratado de Montevideo de 1940.

3. El CONTRATO DE TRANSPORTE POR CONTENEDORES BAJO LA NORMATIVA INTERNACIONAL.

3.1. La normativa internacional. Introducción.

La normativa internacional que analizaremos toma trascendencia debido a que, por las normas de derecho internacional privado[103] vigentes en nuestro país, se dan generalmente ante nuestros tribunales, casos judiciales que son resueltos bajo las leyes vigentes

103 Artículos 2401, 2403, 2399 del Código Civil.

en otros países (de destino de las cargas - por lo referido en el Artículo 2399 del Código Civil que dispone que las relaciones internacionales derivadas de actos jurídicos -en el caso contrato de transporte marítimo internacional de mercaderías- se rigen por la: "***… ley del lugar de su cumplimiento…***".).

Específicamente, dicha situación, se da en casos de operaciones de exportación desde Uruguay, con destino a otros países.

Por tanto, es común, que nuestros Tribunales resuelvan casos por daños y perjuicios derivados de un contrato de transporte marítimo, en jurisdicción Uruguaya, pero aplicando normativa vigente en otro país.

Fundamentalmente, las normas que corresponderá aplicar, son **las principales convenciones internacionales en la materia**, en virtud de haber sido ratificadas o incorporadas como derecho interno, en los países de destino.

Paradójicamente, si bien se trata de normativa que generalmente no resulta ser conocida por los Jueces al momento de entender en un proceso judicial con las características que venimos de referir, la resolución judicial de los casos resulta más sencilla, en virtud de que como analizaremos las pautas y criterios son más claros que los que surgen de la normativa interna vigente en nuestro país. Hay menos zonas grises, sin duda alguna.

Las principales Convenciones Internaciones en la materia son las siguientes:

i. Convenio Internacional para la Unificación de ciertas reglas en materia de conocimiento de embarque: Las Reglas de La Haya y de La Haya – Visby (Convención de Bruselas de 1924 y protocolos de Bruselas de 1968 y 1979).

ii. Convenio de las Naciones Unidas sobre el transporte marítimo de mercancías: Reglas de Hamburgo, 1978.

iii. Convenio de las Naciones Unidas sobre el contrato de transporte internacional de mercancías total o parcialmente marítimo: Reglas de Rotterdam, 2008.

Las Reglas de La Haya, estableció las reglas sobre los Conocimientos de Embarque, y las reglas de La Haya-Visby estableció algunas modificaciones al respecto.

Estos primeros convenios se hicieron en una época en que cada uno de los armadores escribía sus conocimientos de embarque. Se buscaba así unificar las reglas de los conocimientos de embarque.

En esa primera época, los conocimientos marítimos cubrían únicamente el período desde que el armador tomaba la mercancía en su buque, con su gancho, hasta el puerto de descarga. Era puro transporte marítimo.

Luego comenzaron los avances en el funcionamiento.

En 1960, cuando comenzó el uso de contenedores entre países industrializados, se

produjeron los primeros cambios importantes en la manera de ejecutar el transporte pero aún más en la forma de contratar los mismos.

Eso hizo necesario adaptar el primer Convenio de 1924 (Las Reglas de La Haya) y se hizo en 1968 un Protocolo Adicional de las Reglas de La Haya que se llamó Las Reglas de La Haya-Visby.

Pero no todos los países que habían ratificado Las Reglas de La Haya, ratificaron el Protocolo de Visby. Además, en 1979, se hizo un Protocolo Adicional, denominado SDR[104].

A partir de la segunda parte de los años 80, avanzó el uso de contenedores y se consideró que se necesitaban cambios más amplios que los que había producido el Protocolo de Visby y SDR.

Para ajustarse a esa nueva situación, se hicieron Las Reglas de Hamburgo, como un cuerpo normativo más moderno.

Sin embargo, este Convenio no tuvo una aceptación generalizada y, particularmente, tuvo el rechazo del sector armador.

Tan es así que el 80% de toda la carga del mundo sigue navegando bajo las reglas de La Haya y La Haya-Visby, es decir, aplicando el principio **"Gancho a Gancho"** o, lo que es lo mismo, el período de responsabilidad desde que se toma la carga bajo gancho en los puertos de carga hasta bajarlo en los puertos de descarga.

Con la extensión más masiva del uso de contenedores en todo el mundo, se produjeron enormes cambios en el transporte marítimo y avances en el transporte multimodal. En vez de contratarse transportes **"Puerto a Puerto"**, se comenzaron a contratar **"Punto Interior a Punto Interior"** y las consecuencias de los cambios se trasladaron a los otros modos de transporte.

Así se comenzó a hablar de Transporte Combinado, de Transporte Intermodal y finalmente de Transporte Multimodal[105].

Más recientemente en el tiempo, UNCITRAL[106], luego de más de seis años de trabajo, elevó un proyecto para un nuevo Convenio.

Es así que, a fines de 2008, durante la 63ª Asamblea General, la Organización de las Naciones Unidas adoptó el "Convenio de las Naciones Unidas sobre el Contrato de Transporte Internacional de Mercaderías Total o Parcialmente Marítimo", conocido más comúnmente como Reglas de Rotterdam.

104 Por su nombre en inglés: **Special Drawing Right** (SDR).

105 A efectos de adaptar las reglas a las nuevas condiciones, se hizo en 1980, en Naciones Unidas, el **"Convenio de Transporte Multimodal para Contratos de Transporte Internacional con el uso de más de un modo"**, que fue ratificado por 11 países, la mayoría de África. Inmediatamente después de su aceptación en la Asamblea de la ONU, 8 países advirtieron que aquellas reglas no se podrían aplicar en la práctica, lo cual resultó cierto y finalmente dicho Convenio nunca se aplicó en la práctica.

106 Comité de Leyes de Comercio Internacional de Naciones Unidas.

Interior_UM_N27_v4.indd 306 8/5/2015 4:40:03 PM

El Convenio fue abierto para su firma hacia fines de septiembre de 2009 y se encuentra en proceso de ratificación.

Este Convenio, ha tenido grandes resistencias de los sectores que defienden los intereses de la carga, como ser las Compañías de Seguros, incluso en nuestro país[107].

A todas luces, parecería que, actualmente, todos los agentes involucrados en la operativa del transporte marítimo, aún los que operan bajo La Haya, Haya-Visby y Hamburgo, están de acuerdo en que se necesita un nuevo Convenio.

El problema central, sin duda, es que durante 30 años se dejaron acumular las cuestiones de análisis y con interminables debates en todos los ámbitos, no se ha llegado a avanzar en forma significativa.

Es claro que hay intereses comerciales en juego y, a priori, parecería que se quiere hacer primar el interés sectorial, aunque el Comercio Internacional sea el que pierda.

La falta de reglas claras, principalmente unificadas a nivel internacional, hace que aumente en gran medida los costos de los seguros, tanto de los seguros de responsabilidad civil que toman los transportistas involucrados en la operativa, como los seguros que toman los dueños de las cargas.

Algunos analistas del área, dicen que los costos muy altos de los seguros que deben afrontar los transportistas marítimos, no se reflejan en el costo final de los fletes que se pagan.

Esto no es así.

Como consecuencia de las deficientes reglas internacionales, un mismo riesgo se asegura más de una vez y así aumenta el costo final para todos los que actúan en el circuito. Al respecto, pues, no será difícil comprobar que las consecuencias negativas se reflejan con más intensidad en países en vías de desarrollo[108].

En definitiva, los mayores costos de los seguros de los armadores si se pasan a los fletes.

Además, afirmar lo contrario, es ignorar que ha sido casi imposible mantener durante un largo período un equilibrio entre la oferta de espacio en los buques y las demandas de transporte de las cargas y que regularmente se han producido los famosos "pigcycles" de abundancia seguidos por faltantes de espacio. Y así los fletes se han ido de un

107 Más de 60 juristas de Iberoamérica aprobaron la **Declaración de Montevideo** contra las denominadas "Reglas de Rotterdam". Reunidos en el salón de conferencias del Teatro Solís y ante la presencia de autoridades nacionales y legisladores, los juristas expertos en derecho marítimo alertaron a los gobiernos y parlamentos latinoamericanos sobre los graves inconvenientes y perjuicios de una eventual ratificación de las "Reglas de Rotterdam".

Según los profesionales que emitieron una dura declaración de 16 puntos contra esta convención, impulsada por el Comité Marítimo Internacional, las "Reglas de Rotterdam" son "altamente inconveniente para los importadores y exportadores de los países latinoamericanos, en su casi totalidad usuarios del transporte marítimo internacional".

108 En los países centrales se realizan estudios exhaustivos sobre los llamados costos del comercio. Esos estudios no se conocen en los países en vías de desarrollo.

extremo a otro, de grandes ganancias para transportistas a grandes pérdidas, en una actividad donde generalmente el retorno sobre las inversiones es bajo[109]. Pero estas fluctuaciones en los fletes no significan que los costos de los seguros de los transportistas no necesitan ser considerados.

En este contexto, es que surgen las Reglas de Rotterdam, con el objetivo de lograr un verdadero contrato internacional de mercancías.

Analicemos ahora las principales características legales de estas Convenciones Internacionales.

3.2. Convenio Internacional para la Unificación de ciertas reglas en materia de conocimiento de embarque: Reglas de La Haya y de La Haya – Visby (Convención de Bruselas de 1924 y protocolos de Bruselas de 1968 y 1979).

3.2.1. Precisiones preliminares.

Veremos en este punto las principales características legales del Convenio Internacional para la Unificación de ciertas reglas en materia de conocimiento de embarque, suscrito en Bruselas en 1924, conocidas como Reglas La Haya.

Las Reglas de La Haya, estableció las reglas sobre los Conocimientos de Embarque, y las reglas de La Haya-Visby de 1968 estableció algunas modificaciones al respecto.

Pero no todos los países que habían ratificado Las Reglas de La Haya, ratificaron el Protocolo de Visby.

En 1979 se hizo un Protocolo Adicional, denominado SDR.

Analizaremos las principales características legales de esta Convención Internacional y su implicancia práctica en el transporte marítimo por contenedores.

3.2.2. Principales características del Convenio.

El Artículo 1º del Convenio Internacional para la Unificación de ciertas reglas en materia de conocimientos de embarque, firmado en Bruselas el 25 de agosto de 1924, y Protocolos de 23 de febrero de 1968 y 21 de diciembre de 1979 (Reglas de la Haya-Visby y Protocolo de SDR), establece que el contrato de transporte se aplica únicamente al contrato de porte formalizado en un conocimiento o en cualquier documento similar que sirva como título para el transporte de mercancías por mar; y que se aplica, igualmente, al conocimiento o documento similar emitido en virtud de una póliza de fletamento, a contar desde el momento en que este documento regula las relaciones del porteador y del tenedor del conocimiento.

El concepto de mercaderías comprende bienes, objetos, mercancías y artículos de cualquier clase, con excepción de animales vivos y del cargamento que, según el contrato de transporte, se declara colocado sobre cubierta y es en cierto modo transportado así.

109 Exposición de Antonio Zuidwijk en www.antonioz.com.ar.

Por buque se entiende cualquier embarcación empleada para el transporte de mercancías por mar.

El transporte de mercancías; comprende el tiempo transcurrido desde la carga de las mercancías a bordo del buque hasta la descarga del buque.

En similar sentido, el Artículo 2º dispone que el porteador de todos los contratos de trasporte de mercancías por mar estará sometido, en cuanto a la carga, conservación, estiba, transporte, vigilancia y descarga de dichas mercancías, a las responsabilidades y obligaciones previstas en el Convenio, y gozará de los derechos y exoneraciones allí regulados.

En términos generales, por tanto, puede afirmarse que en las Reglas de La Haya-Visby la responsabilidad del transportista marítimo se actualiza por **falta de diligencia razonable** en el cumplimiento de su obligación fundamental que surge de las mismas: (i) La de poner al buque en estado de navegabilidad para efectuar con seguridad el viaje contratado; (ii) Así como por el incumplimiento de su obligación de lograr que el buque se encuentre en la aptitud suficiente para cargar las mercancías específicas del viaje.

La responsabilidad por defectos de navegabilidad, se asienta en la existencia de culpa por parte del naviero o de las entidades por él empleadas para el mantenimiento y control del estado del buque.

Se establece el concepto de **Debida Diligencia,** estableciendo un estándar de comportamiento sin configurarse presunción alguna de responsabilidad.

Las Reglas exigen al naviero la diligencia de proveer un buque en buen estado de navegabilidad, debidamente equipado y tripulado, con sus bodegas preparadas, así como emplear un especial cuidado en la recepción, carga, transporte y descarga de las mercancías.

De esta manera, se establece en el Artículo 4º, que el transportista resulta responsable en el supuesto que se le impute una falta de diligencia razonable respecto a las condiciones de navegabilidad del buque.

Por otra parte, la responsabilidad del transportista marítimo de acuerdo a las Reglas, deviene en casos en que resultan daños y pérdidas por defectos o errores en las operaciones de carga, descarga y/o estiba de las mercancías; únicamente cuando sea el propio porteador quien haya asumido contractualmente la realización de dichas operaciones.

Sin embargo, cuando los términos del contrato imponen la operación al cargador o receptor (de acuerdo a las cláusulas del conocimiento de embarque), desparece la posibilidad de imputar responsabilidad al porteador[110] por estas operaciones.

Acertadamente advierte la doctrina que la normativa uniforme de las Reglas, regulan únicamente los supuestos de **infracción de la obligación de custodia de las mercancías**

110 ENRIQUEZ David. "UNCITRAL y las oscilaciones del régimen jurídico del transporte marítimo internacional de mercancías. Advertencias en torno a la búsqueda de una tercera vía". Página 102.

que pesa sobre el porteador; esto es, los casos de daños, pérdidas o averías de las mercancías durante el transporte marítimo, es decir, desde la carga hasta la descarga[111].

En este punto, además, corresponde hacer una aclaración respecto a cuál es efectivamente el período de responsabilidad del transportador o porteador según las Reglas.

Como venimos de ver el período de responsabilidad del transportador va desde el momento de la carga de la mercancía a bordo del buque hasta el momento de la descarga del mismo en el puerto de destino. Esta regla, sobre el período de responsabilidad, es denominada **"Gancho a Gancho"**, y significa que el transportador es responsable por las mercancías desde el momento en que son enganchadas en la grúa para su carga y hasta su descarga en el puerto de destino.

Quedando así el naviero exento de responsabilidad por el manejo de la carga en los recintos portuarios, tanto en el puerto de partida como en el destino del viaje.

Las Reglas establecen un extenso listado de excepciones a la responsabilidad ante una eventual pérdida o daño a las mercancías transportadas, las cuales se establecían a partir del concepto de "Caso Fortuito o Act of God" es decir con hechos que escapan al control del naviero. Las que se sintetizan en tres: fuerza mayor, culpa de la víctima y actos ajenos al poder de actuación del porteador.

La carga de la prueba en dichos supuestos recae sobre quien alegue la excepción por lo que se deberá probar el acaecimiento del hecho ajeno a la voluntad del transportista.

Así, el profesor Blas Simón[112] ha ordenado el sistema de responsabilidad de las Reglas de La Haya-Visby con base en ciertos elementos característicos:

I. Jerarquía de responsabilidad: Establece una responsabilidad legal y de orden público (imperativa) aplicable únicamente durante el lapso de transporte que va desde la carga de la mercadería a bordo del Buque hasta la descarga del Buque (Artículos 1.e), 3.7 y 3.8).

II. Conocimiento de embarque: Impone al porteador el debe de expedir un conocimiento de embarque detallando las mercancías recibidas. Este documento habrá de servir para acreditar la presunción, salvo prueba en contrario, de que las mercancías fueron recibidas tal y como aparecen descriptas en él (Artículo 3.4).

III. Responsabilidad por culpa: Reconoce una presunción de responsabilidad culposa -en oposición a responsabilidad objetiva o absoluta- en la actuación del transportista ante la pérdida o el daño que sufrieran las mercancías transportadas (Artículo 4.1).

IV. Carga de la prueba: Ubica la carga de la prueba correspondiente sobre el porteador únicamente para los casos en que éste requiera acreditar el empleo de

111 BLAS SIMONE Osvaldo. "Compendio de derecho de la navegación". Buenos Aires. Depalma. 1987. Página 331.

112 BLAS SIMONE Osvaldo. Op. Cit. Página 331.

Interior_UM_N27_v4.indd 310 8/5/2015 4:40:03 PM

diligencia razonable cuando hubiere resultado una pérdida o daño derivado del mal estado del buque para navegar y cargar mercancías.

V. Exoneración subjetiva: Exonera de responsabilidad al porteador por haber empleado una debida o razonable diligencia en el caso que antecede (Artículo 4.1).

VI. Exoneración objetiva: Exonera de responsabilidad al transportista en caso de producirse alguna de las 17 causales previstas o bien alguno de los riesgos exceptuados o incluso la desviación razonable (Artículo 4.1 y 4.4).

VII. Límite indemnizatorio: Limita el monto de la responsabilidad del porteador cuando éste resulta efectivamente responsable (Artículo 4.5).

VIII. Derogación convencional: Permite la derogación convencional de la responsabilidad del transportista, siempre que fuera aumentada a favor del titular de la carga, pero nunca disminuyéndolo (Artículo 4.5).

Respecto del ámbito de validez material, espacial y temporal del régimen unificado de las Reglas de La Haya-Visby; como expone el Profesor Ruiz Soroa[113], el objetivo declarado es apuntalar el valor del tráfico comercial del título representativo de las mercancías transportadas por mar, con lo cual el punto focal que define su ámbito de aplicación es el mismo conocimiento de embarque.

Así se establece su aplicación al contrato de transporte formalizado en un conocimiento o en un documento similar que sirva de título para el transporte de mercancías por mar.

La Convención extiende su aplicación a todo título de transporte marítimo de mercancías con la condición de que pueda ser equiparada al conocimiento de embarque.

En cuanto al ámbito de aplicación por el lugar de expedición del conocimiento de embarque, debe considerarse ésta a todo conocimiento relativo a un transporte de mercancías entre puertos pertenecientes a dos Estados diferentes cuando: (i) El conocimiento se otorgue en un estado contratante; (ii) El transporte se efectúe desde el puerto de un estado contratante; (iii) El conocimiento prevea que las disposiciones de la Convención o de otra legislación que le ha hecho efectiva regirán el contrato.

Luego de la modificación pertinente del Artículo 10º de la Convención de Bruselas de 1924, el Protocolo de 1968, confirma la aplicación exclusiva de su regulación al transporte marítimo internacional, requiriéndose que el viaje haya comenzado en un puerto de un estado contratante, o bien que las partes hayan pactado la sumisión expresa a las Reglas de La Haya-Visby, en el conocimiento de embarque, mediante la inclusión de la Cláusula paramaunt[114].

113 ENRIQUEZ David. "UNCITRAL y las oscilaciones del régimen jurídico del transporte marítimo internacional de mercancías. Advertencias en torno a la búsqueda de una tercera vía". Página 81.

114 El **propósito fundamental de esta categoría de cláusula** cuya denominación traducida al español podría ser **"Suprema Predominante",** era el de incorporar a los contratos las disposiciones de la Convención de Bruselas, e incluso de Leyes anteriores a la misma, a los efectos de compeler a los Tribunales de los Países que no eran el del Foro o partes contratantes

Las obligaciones del "porteador" o "naviero" están previstas en el Artículo 3º del Convenio. Allí se prevé que el porteador antes de comenzar el viaje deberá cuidar diligentemente:

I. De que el buque esté en estado de navegar.

II. De armar, equipar y provisionar el buque convenientemente.

III. De limpiar y poner en buen estado las bodegas, cámaras frías y frigoríficas, y los demás lugares del buque, cuando se carguen las mercancías para su recepción, transporte y conservación.

IV. Se establece que el porteador bajo la reserva de las disposiciones del Artículo 4º, procederá de manera apropiada y cuidadosa a la carga, conservación y descarga de las mercancías transportadas.

V. Se prevé también, en el Artículo 3.3., todo lo relativo a la entrega y expedición del conocimiento de embarque.

Se prevé, como señalamos, un extenso listado de excepciones a la responsabilidad ante una eventual pérdida o daño a las mercancías transportadas

3.2.3. Excepciones de responsabilidad.

Ha señalado la doctrina mexicana[115], que el Artículo 4º de Las Reglas de la Haya-Visby, enlista las excepciones con que cuenta el transportista para exonerarse de responsabilidad.

Se dice que resulta evidente que son muy amplias, en la mayoría de los casos, el transportista encuentra una excepción dentro de las previstas en dicho artículo.

Respecto de la gama de excepciones, previstas en el Artículo 4º, refiere la doctrina[116] que el legislador internacional creó una importante gama de causas de exoneración, o excepted perils (expresión inglesa tomada de la práctica del seguro marítimo). Los supuestos de exoneración de responsabilidad, son resultado del razonamiento jurídico del Common Law, basado en el método del caso, por lo que su formulación legal se encuentra envuelta en un cierto tono asistemático para el jurista de tradición romano germánica.

El Artículo 4º establece que ni el porteador ni el buque serán responsables de las pérdidas o daños que provengan o resulten de la falta de condiciones del buque para navegar, a menos que sea imputable a falta de debida diligencia, por parte del porteador,

para que aplicaran dichas disposiciones convencionales, **con el paso del tiempo el Propósito inicial se amplió, considerablemente, ya que** mediante dicha Cláusula Paramount **se llama a la aplicación** tanto, **de normas** (o de una parte de su texto) **cuyo ámbito de aplicación no cubre el caso concreto determinado por un transporte específico**, como de soluciones convencionales vigentes en la materia en el caso análogo de que un transporte no entre dentro del ámbito de aplicación de norma alguna.

Podemos afirmar, por consiguiente, que la Cláusula Paramount pretende extender la aplicación del sistema de deuda por responsabilidad que con carácter imperativo se recoge en la normativa Uniforme Convencional.

115 ÁLVAREZ CASTILLO Joaquín. Op. Cit. Página 73.

116 ENRIQUEZ David. Op. Cit. Página 108.

para poner el buque en buen estado para navegar o para asegurar al buque el armamento, equipo o aprovisionamiento convenientes, o para limpiar o poner en buen estado la bodegas, cámaras frigoríficas, y todos los otros lugares del buque donde las mercancías se cargan, de manera que sean apropiadas a la recepción, trasporte y conservación de las mercancías, todo conforme a las prescripciones del Artículo 3, párrafo primero.

Siempre que resulte una pérdida o daño del mal estado del buque para navegar, las costas de la prueba, en haber empleado la razonable diligencia, será de cuenta del porteador o de cualquiera otra persona a quien beneficie la exoneración prevista en el presente artículo.

Dice el citado Artículo que tampoco será el porteador ni el buque responsable por pérdida o daños que sufran las mercancías y que resulten o provengan de una serie de circunstancias que enumera, entre las que se encuentran las siguientes: (i) De embalaje insuficiente; (ii) De los vicios ocultos que escapan a una diligencia razonable; (iii) De disminución en volumen o peso o de cualquiera otra pérdida o daño resultante de vicio oculto, naturaleza especial o vicio propio de la mercancía; (iv) De cualquier otra causa que no proceda de hecho o falta del porteador, o de hecho o falta de los agentes encargados del porteador, pero las costas de la prueba incumbirán a la persona que reclama el beneficio de la excepción, y a ella corresponderá demostrar que la pérdida o daños no han sido producidos por falta de personal, hecho del porteador ni por falta o hecho de los agentes encargados del porteador.

Es claro, por tanto, que existe un amplio abanico de excepciones factibles de ser invocadas por el transportista marítimo a efectos de eximirse de responsabilidad, en alguna de las diecisiete causales previstas (Artículo 4.1 y 4.4).

3.2.4. Límites de responsabilidad.

Las Reglas de La Haya estableció el límite de responsabilidad con base en el valor de la libra esterlina.

El máximo que el transportista estaba obligado a cubrir eran 100 libras esterlinas.

Esta moneda, sin embargo, sufrió sucesivas devaluaciones en el tiempo.

Por esta razón, fue que los estados partes de Las Reglas de La Haya, consideraron que había que cambiar de unidad de valor. Se estableció en el Protocolo de Visby (Articulo 2.d) que la unidad debía ser el franco poicaré. Este valor se determina a partir de la unidad consistente en 65.5 miligramos de oro de 900 milésimas.

Al igual que la libra esterlina, el valor del oro fluctuó, haciendo inmensas fortunas las cantidades que los transportistas pretendían limitar.

Por ello, posteriormente, el Protocolo SDR estableció la unidad económica del Fondo Monetario Internacional, denominada Derecho Especial de Giro (DEG).

El valor de cada unidad de giro se basa en cálculos que hace el Fondo Monetario In-

ternacional del valor de las principales monedas del mundo.

Así, la actualización del límite de indemnización del transportista marítimo por eventuales daños a la carga, se fijó en 666.67 DEG (Derechos Especiales de Giro) por bulto o unidad, o bien en 2 DEG por KG de peso bruto de las mercancías perdidas o dañadas aplicándose de ambos límites, el que resulte más elevado.

El mecanismo por el cual el cargador puede evitar verse sometido a estos los límites es optar por hacer una "**declaración expresa**" que se debe figurar en el conocimiento de embarque del valor de las mercancías.

En virtud de que el porteador no podrá beneficiarse del límite como ordinariamente lo haría, la declaración consignada de tal valor trae consigo la elevación del flete; es así como surge el llamado *flete ad valorem*.

Es por esto que, a pesar de que el cargador puede hacer uso válidamente de este derecho, económicamente, resulta poco atractivo y consiguientemente es una práctica infrecuente[117].

3.2.5. Avisos de recepción de la carga. Plazos de prescripción de la acción.

Se hace referencia en Las Reglas de La Haya-Visby, que el hecho de retirar las mercancías constituirá, una presunción de que han sido entregadas por el porteador en la forma consignada en el conocimiento de embarque, salvo aviso por escrito en el puerto de descarga, o dentro de los tres días siguientes a la entrega, si son pérdidas o daños no aparentes.

En el Artículo 6° de Las Reglas de La Haya-Visby, establece que el porteador y el buque estarán exentos de absolutamente toda responsabilidad con respecto a las mercancías, a menos que se ejerza una acción dentro del año siguiente a su entrega o a la fecha en que deberían haber sido entregadas.

Este plazo, no obstante, podría ser prorrogado si las partes así lo acuerdan con posterioridad al hecho que haya dado lugar a la acción.

Por tanto, bajo las Reglas de La Haya-Visby, el plazo de prescripción de la acción es de un año.

3.3. Convenio de las Naciones Unidas sobre el transporte marítimo de mercancías: Reglas de Hamburgo, 1978.

3.3.1. Precisiones preliminares.

La aparición del contenedor implicó un cambio fundamental en como se hacía el transporte internacional, ya que se hace necesario el transporte intermodal y se empiezan a hacer contratos de transporte intermodal. Aunque las Leyes de transporte maríti-

117 RUIZ José. Citado por David Enriques: "UNCITRAL y la oscilaciones del régimen jurídico del transporte marítimo internacional de mercancías. Advertencias en torno a la búsqueda de una tercera vía". Página 111.

mo no cubren nada fuera del gancho, se empezaron a hacer contratos nuevos, teniéndose presente también el avance del comercio electrónico.

En este contexto, Las Reglas de Hamburgo constituyeron un cuerpo normativo más moderno, sin embargo, es menester señalar que no gozan de una aceptación masiva, como es el caso de las Reglas de La Haya-Visby.

Desde el punto de vista jurídico, debemos decir que el cambio que representa la adopción de las Reglas de Hamburgo, en lo concerniente a la responsabilidad del armador no es tan dramático, ya que introduce modificaciones que en algunos puntos constituyen avances y otros retrocesos, pero que no alteran de un modo drástico la situación de ninguna de las partes.

3.3.2. Principales características del Convenio.

Señala la doctrina[118] que en las Reglas de Hamburgo, evidentemente, la extensión del período de responsabilidad de las navieras transportadoras, fue uno de los puntos que más convulsionó al sector armador ante la consideración de aceptar dichas reglas y que ello, sin lugar a dudas, llevó a diferentes niveles de aprobación.

Las Reglas de Hamburgo introducen el principio de la responsabilidad **"Puerto a Puerto"**, principio que prescribe la responsabilidad del naviero incluyendo todo el periodo comprendido desde que las mercancías están bajo la custodia del naviero, siendo dicho momento aquel en el que las reciba del cargador o quien haga sus veces, o de la Autoridad competente, y hasta el momento en que las entrega al consignatario o quien haga a sus veces.

Esta regla busca solucionar el viejo problema de la tierra de nadie en la que existía vacíos en lo que atribución de responsabilidad se presentaba, ya que ni las Reglas de La Haya ni de las de La Haya-Visby contemplan dicha regulación; siendo el principio el "Gancho a Gancho".

El Convenio mantiene su carácter internacional, es decir, que predica su aplicación sólo respecto de transportes marítimos que se realicen entre puertos de dos Estados contratantes.

Al igual que lo que sucede con las Reglas de La Haya-Visby, se trata de una internacionalidad objetiva. En efecto, el Artículo 2.1. de Las Reglas de Hamburgo dispone que las disposiciones del presente Convenio se aplicarán sea cual fuere la nacionalidad del buque, del porteador efectivo, del cargador, del consignatario o de cualquier otra persona interesada[119].

Otra novedad de este Convenio, es que en cuanto a su ámbito de aplicación, se fundamenta en la existencia del contrato de transporte marítimo de mercancías y no en la

118 RUIZ José. Citado por David Enríquez. "UNCITRAL y las oscilaciones del régimen jurídico del transporte marítimo internacional de mercancías. Advertencias en torno a la búsqueda de una tercera vía". Página 123.

119 ESCOBAR GUZMÁN José Vicente. "El contrato de transporte marítimo de mercancías bajo conocimiento de embarque". Universidad Externado de Colombia. 2007. Página 97.

expedición de un conocimiento de embarque o título representativo de mercaderías.

De este modo, entonces, el ámbito de aplicación de las Reglas de Hamburgo, comprende todos los contratos de transporte marítimo internacional, independientemente de que se expida un conocimiento de embarque.

Por lo tanto, también se aplican estas reglas "ex proprio vigore", a los contratos en los que se expida un "sea waybill", un conocimiento recibido para embarque, o cualquier otro documento que acredite la existencia del contrato.

No obstante, si de hecho se expide un conocimiento de embarque y tal expedición se hace en un Estado contratante, también constituye un criterio autónomo para la aplicación de las Reglas de Hamburgo, criterio que viene desde las Reglas de La Haya.

Las Reglas de Hamburgo mantienen el criterio contenido en las Reglas de La Haya-Visby, en el sentido de establecer la aplicación del convenio a los transportes cuyo puerto de embarque se encuentre ubicado en un Estado contratante. Sin embargo, las Reglas de Hamburgo, establecen que se trata del puerto de embarque del contrato, mientras que las Reglas de La Haya-Visby hablan del transporte que se efectúe desde un puerto ubicado en un Estado contratante.

Las Reglas de Hamburgo incluyen el puerto de descarga como otro factor que determina la aplicación "ex proprio vigore" del Convenio -Artículos 2.1. (b) y 2.1. (c)-.

Además, las Reglas de Hamburgo también contemplan la clausula Paramount, como un criterio autónomo de la aplicación del Convenio, al establecer en su Artículo 2.1. (e) que las Reglas serán aplicables cuando el concomiendo de embarque u otro documento que haga prueba del contrato de transporte marítimo, estipule que el contrato se regirá por las disposiciones del presente Convenio o por la legislación de un Estado que de efecto a esas disposiciones.

De ese modo las Reglas de Hamburgo, al igual que las Reglas de La Haya-Visby, otorgan a la autonomía privada de las partes manifestada en la clausula Paramount, la virtud de determinar en forma autónoma la aplicación "ex proprio vigore".

La aplicación de las Reglas de La Hamburgo al contrato de transporte en virtud de una clausula Paramount tiene carácter imperativo, es decir, que sus disposición prevalecerán sobre cualquier otra clausula del conocimiento de embarque.

Ello implica que respecto de las Reglas de Hamburgo no puede predicarse la "tesis contractual", que predominaba en el régimen original de las Reglas de La Haya y que fue abandonado con las modificaciones introducidas por las Reglas de La Haya-Visby.

Las Reglas de Hamburgo establecen la **"Culpa Presunta"**, al establecer que el porteador se presumirá responsable de los perjuicios, daños o pérdidas de las mercancías a menos que pruebe que él y todos sus agentes adoptaron todas las medidas que razonablemente podían exigirse.

Interior_UM_N27_v4.indd 316 8/5/2015 4:40:03 PM

Asimismo, confirma el estándar de razonabilidad establecido en las Reglas de La Haya, respecto a la navegabilidad, en el que el transportista deberá establecer las medidas de razonables, las mismas que podrán variar de acuerdo a los diversos tipos de naves, pero no deberían variar entre buques del mismo tipo.

Las Reglas de Hamburgo establecen la responsabilidad en transporte multimodal, en la que el principal obligado es el naviero y responsables solidarios aquellas empresas subcontratadas.

El Artículo 6° de Las Reglas de Hamburgo dispone que la responsabilidad de porteador por los perjuicios, estará limitada a una suma equivalente a 835 unidades de cuenta[120] por bulto u otra unidad de carga transportada[121], o a 2,5 unidades de cuenta por Kilogramo de peso bruto de las mercancías perdidas o dañadas, si esta cantidad es mayor.

Asimismo, la responsabilidad por retraso en la entrega, se limitó a una suma equivalente a dos veces y medio el flete que deba pagarse por las mercancías que hayan sufrido retraso, pero no excederá de la cuantía total que deba pagarse en virtud del contrato de transporte marítimo de mercancías.

En ningún caso, dice la norma, la responsabilidad acumulada del porteador por los conceptos enunciados en los apartados a y b, excederá el límite determinado por la pérdida total de las mercancías respecto de las cuales se haya incurrido en esa responsabilidad.

Se prevé también que el porteador y el cargador, podrán pactar límites de responsabilidad superiores a los referidos.

Asimismo, el porteador, de acuerdo a lo previsto en el Artículo 8°, no podrá acogerse a la limitación de la responsabilidad que vimos, si se prueba que la perdida, el daño o el retraso en la entrega, provinieron de una acción o una omisión del porteador realizadas con la intención de causar tal pérdida, daño o retraso.

El Artículo 19°, prevé lo relativo a los avisos de pérdida, daño y retraso, diciendo que los avisos especificando la naturaleza de la pérdida o el daño, se deberán dar a más tardar el primer día hábil laborable siguiente al de la fecha en que las mercancías hayan sido puestas en su poder, el hecho de haberlas puestas en poder del consignatario establecerá la presunción, salvo prueba en contrario, de que el porteador ha entregado las mercancías tal como aparecen descriptas en el documento de transporte o, si no se hubiere emitido ese documento, en buen estado.

Si las pérdidas o el daño no son aparentes, si no se da aviso por escrito dentro de un plazo de quince (15) días consecutivos contados desde la fecha en que las mercancías hayan sido puestas en poder del consignatario.

120 Derecho Especial de Giro.

121 Aquí toma relevancia que cuando se utilicen para agrupar mercancías un contenedor, una paleta o un elemento de transporte análogo, todo bulto o unidad de carga transportada, que estén contenidas en el elemento de transporte, se considerarán como un bulto o una unidad de carga transportada.

También se prevé lo relativo a las inspecciones conjuntas, diciéndose al respecto que si el estado de las mercancías ha sido objeto, al momento en que se han puesto en poder del consignatario, de un examen o inspección conjunta de las partes, no se requerirá aviso por escrito de la pérdida o el daño que se hayan comprobado con ocasión de la inspección.

Respecto de los perjuicios resultantes del retraso en la entrega, se establece que no se pagará indemnización a menos que se haya dado aviso por escrito al porteador dentro de un plazo de sesenta (60) días consecutivos contados desde la fecha en que las mercancías hayan sido puestas en poder del consignatario.

El Artículo 20°, regula la prescripción de las acciones.

Dice que toda acción relativa al transporte de mercancías en virtud al Convenio, prescribirá si no se ha incoado un procedimiento judicial o arbitral dentro de un plazo de dos años, a contar desde el día que el porteador haya entregado las mercaderías o parte de ellas o, en caso de que no se hayan entregado mercaderías, el último día en que debieran haberse entregado.

Se prevé que en cualquier momento durante el plazo de prescripción, se podrá prorrogar ese plazo mediante declaración por escrito hecha al reclamante. Se establece además que la acción de repetición que corresponda a la persona declarada responsable, podrá ejercitarse incluso después de expirado el plazo de prescripción de un año, siempre que se ejercite dentro del plazo fijado por la Ley del Estado en que se incoe el procedimiento. No obstante, ese plazo, no podrá ser inferior a noventa (90) días contados desde la fecha en que la persona que ejercite la acción de repetición haya satisfecho la reclamación o haya sido emplazada, respecto a la acción ejercida contra ella.

3.3.3. Régimen comparativo entre ambos sistemas (RHW vs. RH).

Como conclusión de este capítulo, resulta interesante efectuar un análisis comparativo de las convenciones internacionales de que venimos de referir, en virtud de ser las más trascedentes en cuanto a su nivel de ratificaciones a nivel mundial.

3.3.3.1. Período de responsabilidad.

Respecto del período durante el que el transportador es responsable por la carga que transporta, las Reglas de La Haya-Visby consagran la conocida regla denominada "Gancho a Gancho", siendo el transportador responsable por las mercancías desde que son enganchadas en la grúa para su carguío y hasta su descargue en el puerto de destino, quedando así el naviero exento de toda responsabilidad por el manejo de la carga en los recintos portuarios, tanto en el puerto de partida como en el de destino del viaje.

Las Reglas de Hamburgo introducen el principio de responsabilidad "Puerto a Puerto", principio que, pese a la explicación que proporciona el Convenio, no resulta del todo claro en cuanto a sus alcances prácticos.

La disposición señala que la responsabilidad del naviero incluye todo el período comprendido desde que las mercancías están bajo su custodia, siendo dicho momento aquél en el que las reciba del cargador o quien haga sus veces, o de la Autoridad competente, y hasta que las entrega al consignatario o quien haga sus veces.

Esta norma tenía como intención solucionar el viejo problema de la tierra de nadie que, en materia de responsabilidad por la carga, representaban los puertos, ya que ni las Reglas de La Haya ni las del régimen de La Haya-Visby contemplaban una regulación acerca de este punto, lo que en la práctica se traducía en un vacío de responsabilidad. Dado que el cargador respondía sólo hasta la entrega de las mercancías a la Autoridad Portuaria, o a la empresa de carga, en tanto que la responsabilidad del naviero comenzaba recién al iniciarse las maniobras de carguío y hasta que las descargaba.

Las Reglas de Hamburgo han suplido una importante falencia de los regímenes anteriores; pero se trata de una solución que favorece de modo preferente -por no decir exclusivo- los intereses de la carga, en detrimento de los legítimos intereses del sector naviero.

3.3.3.2. Fundamento de la responsabilidad y excepciones.

Las Reglas de La Haya y el Protocolo de Visby exigían al naviero la diligencia de proveer un buque en buen estado de navegabilidad (Seaworthy) debidamente equipado y tripulado, con sus bodegas preparadas, así como emplear un especial cuidado en la recepción, carga, transporte y descarga de las mercancías.

Se establecía un extenso listado de excepciones a la responsabilidad del transportador, con la falta náutica (culpa náutica) como única contra excepción.

La carga de la prueba recaía sobre quien alegara la excepción.

Las Reglas de Hamburgo consagran un principio radicalmente opuesto, es decir, el de la "Culpa Presunta", al establecer que el porteador se presumirá responsable de los perjuicios, daños o pérdidas de las mercancías "a menos que pruebe" que él y sus empleados o agentes adoptaron en el caso: *"todas las medidas que razonablemente podían exigirse para evitar el hecho y sus consecuencias"*.

De lo anterior podemos desprender inmediatamente que el concepto de "Debida Diligencia" de Las Reglas de La Haya es substituido por el de "Culpa Presunta" en las Reglas de Hamburgo, las que, además, **hacen desaparecer el listado de excepciones a la responsabilidad**, lo que conlleva el serio riesgo de convertir el régimen en un intrincado sistema casuístico en el que cada vez habrá que probar las circunstancias concurrentes al siniestro, la adopción por parte del armador y sus dependientes de las medidas razonables, etc.

Con todo, tal vez el más dramático de los cambios introducido por las Reglas de Hamburgo, sea el concepto de las **"Medidas Razonables"** o, según ha sido denominado

por alguna doctrina, el **"Estándar de la Razonabilidad"**[122]. Tal disposición no sólo exige uniformidad de interpretación, sino de aplicación a nivel internacional, ya que las medidas razonables podrán variar de acuerdo a los diversos tipos de naves, pero no deberían variar entre buques del mismo tipo aunque de diversa nacionalidad.

La navegabilidad del buque era una exigencia para que el naviero, en la eventualidad de un daño a la carga, pudiese ampararse en alguna de las exenciones de responsabilidad. Si hacía lo que debía al comienzo del viaje, tanto él como el titular de la carga asumían sus propios riesgos durante el viaje. Esto bajo las Reglas de La Haya-Visby.

La doctrina indica[123] que la teoría según la cual el buque debe ser navegable en cada etapa del viaje para esa etapa del viaje, es un principio normativo previo a las Reglas de La Haya-Visby y derogado por éstas.

La interpretación jurisprudencial fue restringiendo progresivamente el alcance de la obligación, al extremo de llegar a identificarla con el deber de poner el buque en buen estado de navegabilidad sólo en el momento de presentarlo en el puerto para ser cargado.

Sin embargo, desaparecido ese enfoque, el concepto de navegabilidad ya no representa una verdadera garantía para el naviero. Más aún, el naviero podría eventualmente escapar a toda responsabilidad aún si su buque fuera innavegable, siempre que logre demostrar que él y sus dependientes adoptaron todas las medidas que razonablemente podían exigirse.

En definitiva, se podrían definir las medidas razonables de Las Reglas de Hamburgo al menos como aquellas que no constituyen un obrar culposo.

Ahora bien, las Reglas de Hamburgo modificaron el régimen de La Haya-Visby, al prescribir que el naviero responde por las mercancías mientras éstas se encuentren bajo su custodia, por tanto, no sólo constituye una medida razonable del naviero poner un buque apto para la navegación al comienzo del viaje, sino que la nave deberá conservar dicha aptitud hasta el final del trayecto.

3.3.3.3. Eximentes de responsabilidad y varios transportadores.

Las Reglas de Hamburgo, junto con alterar substancialmente el estándar de la responsabilidad del naviero al sustituir el principio de la "Debida Diligencia" por el de las "Medidas Razonables", suprimen el listado de excepciones que proporcionaban las Reglas de La Haya-Visby.

Asimismo, se regula la responsabilidad cuando varios transportadores intervienen; a efectos del transporte en forma sucesiva por varios porteadores o cuando el transporte ha sido contratado con una empresa determinada y es, en definitiva, transportada por otra, dando lugar a lo que se denomina "Transportador de papel".

122 DUALDSON John. "El Standart de la Razonabilidad en la Responsabilidad del Transportador de Mercaderías por Agua". Milano-Dott. A. Guiffre Editore. 1983. Página 67.

123 TETLEY William. "Marine Cargo Claims". International Shipping Publications. National Libray of Canada. 1988. Página 377.

La disposición del Artículo 10° de Las Reglas de Hamburgo es el primer intento por introducir normas directamente vinculadas con la responsabilidad por transporte multimodales.

Se refiere a la responsabilidad solidaria del porteador y del porteador efectivo cuando el primero ha contratado con la carga, apareciendo de este modo como transportador responsable ante ella.

Estas previsiones fueron incorporadas con el objetivo de establecer una normativa que se adapte a la realidad del transporte marítimo, al multimodalismo y participación de varios agentes.

3.4. Convenio de las Naciones Unidas sobre el contrato de transporte internacional de mercancías total o parcialmente marítimo: Reglas de Rotterdam, 2008.

3.4.1. Precisiones preliminares.

El Convenio, adoptado por la Asamblea General de Naciones Unidas del el 11 de diciembre de 2008, establece un régimen legal uniforme y moderno por el que se regulan los derechos y obligaciones de los cargadores, porteadores y destinatarios sujetos a un contrato de transporte puerta a puerta que comprenda un tramo internacional por vía marítima.

El Convenio desarrolla y moderniza los antiguos convenios que venimos de ver.

Las Reglas de Rotterdam ofrecen un marco en el que se consideran novedades tecnológicas y comerciales que se han producido en los transportes marítimos desde que se adoptaron esos antiguos convenios, **concretamente el aumento del transporte en contenedores**, el deseo de englobar en un único contrato el transporte de puerta a puerta y la aparición de los documentos electrónicos de transporte.

El Convenio brinda a los cargadores y porteadores un régimen universal vinculante y equilibrado que regula el funcionamiento de los contratos marítimos de transporte que puedan comprender otros modos de transporte.

La situación actual en cuanto al tratamiento de esta Convención es la siguiente:

Estado	Notas	Firma	Ratificación, adhesión(*), aprobación(†), aceptación(‡) o sucesión(§)	Entrada en vigor
Armenia		29/09/2009		
Camerún		29/09/2009		
Congo		23/09/2009	28/01/2014	
Dinamarca		23/09/2009		
España		23/09/2009	19/01/2011	
Estados Unidos de América		23/09/2009		
Francia		23/09/2009		
Gabón		23/09/2009		
Ghana		23/09/2009		
Grecia		23/09/2009		
Guinea		23/09/2009		
Guinea-Bissau		24/09/2013		
Luxemburgo		31/08/2010		
Madagascar		25/09/2009		
Malí		26/10/2009		
Níger		22/10/2009		
Nigeria		23/09/2009		
Noruega		23/09/2009		
Países Bajos		23/09/2009		
Polonia		23/09/2009		
República Democrática del Congo		23/09/2010		
Senegal		23/09/2009		
Suecia		20/07/2011		
Suiza		23/09/2009		
Togo		23/09/2009	17/07/2012	

Estados parte: 3: (SE REQUIERE EL DEPÓSITO DE 20 INSTRUMENTOS PARA QUE EL CONVENIO ENTRE EN VIGOR).-

3.4.2. **Principales características del Convenio**.

El ámbito de aplicación del Convenio refiere a que se aplicará a todo contrato de transporte en el que el lugar de recepción y el lugar de entrega de las mercancías estén situados en Estados diferentes y en que el puerto de carga y de descarga de ese mismo transporte, estén situados en Estados diferentes, siempre que conforme a la ruta estipulada por las partes, alguno de los siguientes lugares se encuentra ubicado en un Estado Contratante del Convenio: (i) El lugar de recepción; (ii) El puerto de carga; (iii) El puerto de descarga; (iv) El lugar de entrega.

Por contrato de transporte, se entiende todo contrato por el cual un porteador se comprometa, a cambio del pago de un flete, a transportar mercancías de un lugar a otro.

Dicho contrato deberá prever el transporte marítimo de las mercancías y podrá prever, además, su transporte de otros modos.

Debe ser internacional, así el lugar de recepción y de entrega de las mercancías deben estar ubicados en distintos países siempre que contemple un trayecto marítimo internacional, es decir, que el puerto de carga y el puerto de descarga estén ubicados en distintos países; o contemple trayectos por varios modos de transporte, siempre que prevea un trayecto marítimo internacional.

El Artículo 6°, refiere a que el Convenio se aplica al tráfico de líneas regulares, no al transporte ocasional o servicios "Tramp."

Adicionalmente, se excluye expresamente su aplicación a los contratos de fletamento y a otros contratos de utilización de naves o de espacio a bordo de naves (fletamentos de "slots" y fletamentos de espacio).

Se define a la "parte ejecutante marítima" como la persona distinta del porteador que ejecuta o se compromete a ejecutar algunas de las obligaciones del porteador previstas en el contrato de transporte, respecto a la recepción, carga, manipulación, estiba, transporte, cuidado, descarga o entrega de mercancías y su salida del puerto de descarga del buque; en la medida que dicha persona actúe directa o indirectamente a instancia del porteador o bajo su supervisión o control.

Se regula **"el contrato de volumen"**, como aquél que prevé envío de una cantidad determinada de mercancías en diferentes despachos, durante un período de tiempo, estableciendo mínimos, máximos o márgenes entre ellos.

Se establece la libertad contractual en los contratos de volumen, siempre y cuando se cumplan ciertas condiciones: (i) Que el contrato señale visiblemente que se han incluido condiciones distintas a las Reglas de Rotterdam; (ii) Que haya sido individualmente negociado o señale visiblemente cambios; (iii) Que se haya dado al cargador oportunidad de celebrar el contrato sujeto al contenido de las Reglas de Rotterdam; (iv) Que no se hagan cambios por remisión a otro contrato; (v) Que no sea un contrato de adhesión.

Interior_UM_N27_v4.indd 323 8/5/2015 4:40:04 PM

La responsabilidad del transportador bajo este Convenio no está limitada al denominado periodo comprendido entre el momento en que las mercancías son cargadas a bordo del buque hasta cuando son descargadas del mismo ("Gancho a Gancho"), ni tampoco al periodo comprendido entre el momento en que las mercancías están bajo su custodia en el puerto de carga y hasta que son entregadas en el puerto de descarga ("Puerto a Puerto"), **sino que el Convenio cubre el periodo de responsabilidad que comienza desde el momento en que el porteador reciba las mercancías para su transporte y termina en el momento de su entrega ("Puerta a Puerta")**.

Para cumplir con las obligaciones derivadas de la aplicación de esta regla "Puerta a Puerta" la Convención ha previsto el uso de varias formas de transporte para cumplir con el contrato, dando origen a operaciones de transporte multimodal.

Se estipula la responsabilidad solidaria con el transportador cuando el daño o pérdida ha ocurrido en su período de responsabilidad.

Con respecto a este tipo de operaciones, las Reglas de Rotterdam han establecido el sistema de responsabilidad conocido como **"sistema de red o camaleón"** según el cual cuando es posible identificar el modo de transporte en que ha ocurrido el daño o pérdida de la carga y se ha verificado que el mismo no ha sucedido durante la ejecución del transporte marítimo las Reglas, en principio, no aplican sino que aplica es la Convención Internacional que regula el modo de transporte en el cual ocurrió la pérdida o daño.

Para que tal Convención Internacional aplique, es necesario que la misma contenga normas que regulen expresamente la responsabilidad del porteador, su limitación, o el plazo de que se disponga para el ejercicio de sus acciones.

Ahora bien, si la Convención Internacional no regula estos temas o si no es posible determinar el modo de transporte en que sucedió el daño o pérdida de la mercancía o si no existe una Convención internacional aplicable, el régimen de responsabilidad de las Reglas de Rotterdam deberá aplicarse.

Las Reglas de Rotterdam han aumentado los límites de responsabilidad por los perjuicios resultantes de la pérdida, daño de la mercancía.

En estas reglas el límite de responsabilidad establecido es de 875 unidades de cuenta por bulto o unidad de carga y de 3 unidades de cuenta por kilogramo de peso bruto de las mercancías que sean objeto de reclamación o litigio.

La unidad de cuenta es el Derecho Especial de Giro (DEG).

Se incrementan los topes indemnizatorios del transportador marítimo en relación a los previstos por sus predecesores (Artículo 59).

Se consagra la responsabilidad del transportador por retraso en la entrega de las mercancías (Artículo 21).

Se prevén también el beneficio de exoneraciones y limitaciones de responsabilidad.

Las Reglas de Rotterdam están llamadas a ser interpretado teniendo en cuenta su carácter internacional (Artículo 2°). Es decir, no más ya a partir de precedentes jurisprudenciales y/o normativa de nación alguna en particular.

Se eliminan las exoneraciones de responsabilidad del transportador por culpa náutica e incendio (dejando sólo el incendio a bordo).

Asimismo, permitiría instaurar una demanda judicial en contra del transportador marítimo o su representante en el lugar de entrega o puerto de entrega bajo ciertas condiciones (Artículo 66°).

Las Reglas de Rotterdam facilitan la operatividad de mecanismos alternativos de resolución de conflictos, de arraigo en la región, como ser el arbitraje (Artículo 75° y ss.).

Por otra parte, se facilita el uso de documentos electrónicos (Artículo 8° y ss.).

Las Reglas de Rotterdam dan cabida, dentro de su ámbito de operación y a diferencia de las Convenciones anteriores, a la aplicabilidad en algunos casos de instrumentos subregionales que regulan el transporte por otros modos, como sería el caso de la Decisión 399 de la Comunidad Andina en Materia de Transporte Terrestre Internacional de Mercancías.

3.4.3. Las críticas al Convenio del sector vinculado a los intereses de la carga.

En primer lugar, se ha criticado la complejidad, extensión e inseguridad en la interpretación, por tratarse de un documento complejo y de difícil interpretación en muchos de sus puntos.

También que en su texto, se eliminan institutos que tenían siglos de aceptación en el transporte marítimo (conocimiento de embarque, armador, y fletamento).

En segundo lugar, se cuestiona que se introducen conceptos absolutamente nuevos (documento de transporte electrónico, contrato de volumen, parte ejecutante marítima, parte controladora) y que, dichos conceptos, traerán inseguridad en la interpretación y aplicación de las nuevas reglas a lo que es la realidad del transporte marítimo.

En tercer lugar, se critica que a efectos de la limitación de la responsabilidad, se parte de la base del derecho de los transportistas marítimos a gozar de limitación de responsabilidad, como algo indiscutible.

Así, se establece (Artículo 59°) en ochocientas setenta y cinco (875) unidades de cuenta por bulto o en tres (3) unidades de cuenta por Kilogramo.

La unidad de cuenta es el Derecho Especial de Giro (DEG)[124].

Se dice, como crítica a esta norma, que resulta irrisoria en su monto y está fijada en una unidad de cuenta afectada por inflación.

124 A la fecha (abril de 2014) 1 Derecho Especial de Giro (DEG) = U$S 1,545,

En cuarto lugar, se menciona que la limitación de responsabilidad no se pierde por parte del transportista en caso de culpa grave (Artículo 61°) y que solamente se pierde en caso de dolo.

En quinto lugar, la limitación de responsabilidad no es de orden público, pueden pactarse límites menores, siempre que ello se haga en un "contrato de volumen" (Artículo 79°). Sobre el contrato de volumen se menciona que está definido en el Artículo 1.2. y que bastaría tener una relación habitual de cliente con un armador para que la clausula de irresponsabilidad total del contrato sea totalmente válida.

En sexto lugar, se menciona que todas las Convenciones anteriores dejaban en libertad al reclamante de elegir el Tribunal entre varias opciones, cosa que no sucede bajo Rotterdam. Y que se declaraban nulas las clausulas de jurisdicción exclusiva que obligara al reclamante a ir a los Tribunales del domicilio del armador o a cualquier otro domicilio lejano y que hiciera imposible el acceso a la justicia.

El nuevo sistema de las Reglas de Rotterdam acepta las clausulas de elección de Tribunal y la elección de jurisdicción exclusiva que imponga el transportador en el documento de transporte.

El Artículo 67°, por su parte, establece que el Tribunal acordado entre cargador y porteador tendrá competencia exclusiva, siempre que la clausula forme parte de un contrato de volumen.

Y, además, para que la clausula valga es suficiente con que haya sido acordada entre cargador y porteador.

Los críticos de Rotterdam, agregan que se olvida que el transporte es una relación entre tres partes (cargador, porteador y destinatario) y que, en la enorme mayoría de los casos, los daños los sufre el destinatario.

Dicen que de esta forma, los usuarios de transporte, de países importadores, se ven totalmente privados de protección y se les impone un acuerdo celebrado por los otros dos comerciantes (cargador y porteador), que lo remite exclusivamente a Tribunales del mundo desarrollado, lo que hace imposible ir a un juicio. Se agrega que el propósito no es elegir el Tribunal adecuado, sino de dificultar los reclamos a los armadores.

Debiéndose tener presente, señalan, que solamente un reclamo muy importante puede justificar ir a litigar a otro país, en virtud además del límite de responsabilidad vigente.

Por lo que serían clausulas de irresponsabilidad y no de jurisdicción.

En séptimo lugar, se menciona la desaparición de la figura del armador quién, para las Reglas de Rotterdam, desaparece como sujeto de derecho y obligaciones y no es responsable de nada.

Se limita a regular las relaciones y responsabilidades del cargador con el porteador

(que es el transportador contractual o sea quien celebre un contrato de transporte con el cargador) y la parte ejecutante (que se define como quien se comprometa a ejecutar alguna de las obligaciones del porteador).

En octavo lugar, que si bien el Artículo 20° establece la responsabilidad solidaria del porteador y una o más partes ejecutantes, dado lo dicho sobre la figura del armador que desaparece como tal, queda en evidencia: (i) Que el porteador (transportador NVOC) es por definición insolvente; (ii) Que la parte ejecutante, generalmente, es un arrendador de buque que lo explota pero no es dueño, por lo que también sería insolvente; (iii) Que el propietario del buque no es más responsable, siendo los únicos responsables el porteador y la parte ejecutante.

Ambos pueden ser insolventes (se dice que generalmente ninguno de los dos tiene bienes a su nombre) y que el porteador subcontrata servicios de terceros y los "ejecutantes" utilizan barcos arrendados.

Finalmente, como conclusión a las críticas efectuadas a las Reglas de Rotterdam, se menciona que todo el sistema limitativo en el transporte marítimo se origina en normas proteccionistas impuestas por las grandes potencias navieras a favor de la industria armadora.

De esta forma, todo el sistema limitativo de responsabilidad, perjudica y daña a los usuarios de fletes marítimos, de los países que carecen de flota mercante.

Por lo que, en conclusión, las Reglas de Rotterdam son una tentativa de imponer una legislación contraria al interés nacional y en la que el principio de responsabilidad limitada se lleva a los extremos; siendo un concepto impuesto por los países proveedores de servicios armatoriales para su exclusivo beneficio[125].

125 AGUIRRE RAMIREZ Fernando. Declaración de Montevideo. En dicha instancia, se efectuó por parte de juristas de la región la siguiente declaración, criticando las Reglas de Rotterdam, e instando a los Gobiernos de la Región a no adherir ni ratificar dicha Convención.

DECLARACION DE MONTEVIDEO: Un grupo de ciudadanos y especialistas en Derecho Marítimo contrarios a que sus respectivos países adhieran y ratifiquen las llamadas "REGLAS DE ROTTERDAM" ("Convención sobre el contrato de transporte internacional de mercaderías total o parcialmente marítimo", abierta a la firma el 23 de setiembre de 2009 en Rotterdam), han acordado emitir la siguiente declaración:

Dicha Convención es altamente inconveniente para los importadores y exportadores de los países latinoamericanos, en su casi totalidad usuarios del transporte marítimo internacional.

No proporciona la equidad y provecho recíproco en el comercio internacional, constituyendo un instrumento jurídico sumamente complejo, reglamentarista, lleno de remisiones entre sus disposiciones, con definiciones tautológicas e introduciendo un neo lenguaje marítimo, que deja sin valor la abundante jurisprudencia internacional desde 1924 a la fecha y que provoca por su deficiente técnica legislativa interpretaciones muy disímiles.

Constituye un retroceso de las normas y las prácticas vigentes en el transporte multimodal, al excluir otros medios de transporte cuando no está presente el transporte marítimo: sólo regula el tramo marítimo y los trayectos vinculados (plus marítimo). Además, en sí no es un convenio de alcance uniforme y universal, ya que permite apartarse de sus propios términos, como ocurre en el llamado contrato de volumen, y permite a los países además no ratificar las reglas de Jurisdicción y Arbitraje (Caps. 14 y 15), las que pasan a ser o no obligatorias para los contratantes.

Introduce definiciones jurídicamente intranscendentes para el contrato de transporte, como lo son: el contrato de volumen, el transporte de línea regular o no regular, la parte ejecutante o la parte ejecutante marítima, disgregaciones que no alteran el concepto ni el objeto del contrato de transporte.

Introduce el concepto de embarcador documentario, distinto de embarcador, que la propia Convención admite no ser la otra parte verdadera en el contrato de transporte, así como también elimina la figura del transitario o agente transitario de carga.

3.4.4. Situación regional en cuanto a la ratificación de las Convenciones Internacionales.

Elimina los términos de consignatario y endosatario de la carga, consagrados en casi dos siglos por las legislaciones, doctrina y jurisprudencia internacionales, sustituyéndolos por términos sin significado jurídico, como portador del documento de transporte destinatario, derecho de control y parte controladora

Elimina el término conocimiento de embarque, consagrado en todas las legislaciones, doctrina y jurisprudencia, sustituyéndolo por vagos términos de documento de transporte o documento de transporte electrónico.

Declara equivocadamente que el sustituto del conocimiento – el documento de transporte – es el contrato de transporte, cuando él no es más que una prueba de su existencia y se ignoran sus otras funciones de constituir recibo de mercancías a bordo y título de crédito,

Admite la inserción de cláusulas especiales en el documento de transporte, alterando lo actual, que ello sólo es admisible en contratos de fletamento libremente negociados.

Admite la validez de las cláusulas de adhesión insertas en el documento de transporte que atribuyan jurisdicción exclusiva a los tribunales que elija el transportador. Esto, en la práctica, obligará a los usuarios a concurrir siempre a los tribunales de los domicilios de los transportadores, excluyendo así a los órganos jurisdiccionales de los países consumidores de servicios de transporte, y en especial, impedirá al damnificado de un incumplimiento contractual recurrir a los tribunales del lugar de destino.

No se aplica a conocimientos o documentos de transporte emitidos en razón de contratos de fletamento total o parcial de un navío, forma comercial que tiene muchos años de pacífica aplicación.

Deja al transportador el arbitrio de recibir a bordo o destruir mercancías, si ellas, en cualquier momento, se pueden tornar peligrosas en el curso del transporte, y exonera de responsabilidad al transportador por cualquier pérdida natural de volumen o peso, sin establecer límites específicos para cada tipo de mercadería. Asimismo, permite al transportador desviarse de ruta, sin perder el derecho a la exoneración o la limitación de responsabilidad, por tal desviación.

Cambia las reglas claras que regulaban hasta la fecha la responsabilidad del transportador y aumenta gravemente la carga de la prueba sobre el reclamante (destinatario o cargador), alterando sustancialmente el onus probandi. No existen motivos para abandonar el sistema tradicional donde al damnificado sólo le cabe probar la existencia del contrato de transporte y el incumplimiento de éste: Hasta aquí al porteador le incumbe acreditar la causa extraña que lo pueda exonerar de responsabilidad. Queda en la nebulosa si el transportador se obliga a un resultado con el cúmulo de excepciones desaparece para el transportador la obligación de custodiar, lo que recibe a bordo. Si el contrato es en esencia con obligación de resultado, ello conduce a una obligación básica para el transportador: custodiar las mercancías. Respecto de la carga y estiba en la nave, al permitirse que el transportador traslade estas operaciones al embarcador o terceros operadores, resultará para el transportador una liberación de sus obligaciones de custodia y súper vigilancia de la buena estiba, siendo que esta compromete la buena navegabilidad.

Fija límites ínfimos de responsabilidad por pérdida o avería – 875 DEG por bulto y 3 DEG por kilogramo de peso bruto – que implican una rebaja radical de la medida de los límites fijados en las Reglas de La Haya Visby. Además, la medida de cuenta (DEG) es una unidad monetaria afectada por inflación, lo que significará a lo largo de los años un aumento progresivo de la irresponsabilidad de los transportadores. El límite de responsabilidad por atraso (dos veces y media el valor del flete) también parece insuficiente. Tampoco son claras las reglas sobre el valor de la indemnización debida cuando hubiere valor declarado de las mercancías. La limitación de responsabilidad es solo para el porteador, pero no para el cargador, cuyas obligaciones regula (arts. 17/24), y cuya responsabilidad es íntegra e ilimitada, por lo que consagra un privilegio inaceptable para el primero.

La limitación de responsabilidad de los transportadores es perjudicial para los usuarios del transporte, implica una transferencia de costos en beneficio de los navieros y afecta la balanza de pagos de los países consumidores de servicios armatoriales. Hacemos notar que en la legislación de muchos países de esta región no se admite la limitación de responsabilidad (como Brasil o Uruguay), y que los límites adoptados por la República Argentina y otros países ratificantes de las Reglas de La Haya, son sustancialmente superiores.

Con el afán de conseguir unanimidad, se han introducido en estas nuevas Reglas, principios y normativas de la tecnología jurídica adoptada por las Reglas de La Haya 1924, y también por las Reglas de Hamburgo. Esto dicho en otros términos, sobre un esqueleto con origen en el Common Law se ha puesto un ropaje extraído de las Reglas de Hamburgo (las que tienen un sustrato del derecho civil continental codificado). Cuando se dice que se busca la uniformidad del derecho aplicable para facilitar el comercio marítimo transnacional, se ignora la incoherencia del cúmulo de artículos de Rotterdam, por dejar conforme a todos, habrá de llevar a una verdadera Torre de Babel jurisprudencial, mucho más inconfortable que el estudiar legislaciones foráneas que se han logrado en protección de los derechos de los usuarios; esto es de exportadores e importadores. Las modernas tecnologías de la informática, ponen a disposición de todo el universo, las reglamentaciones locales con sus interpretaciones doctrinarias y judiciales. O sea, no es tan difícil conocer las normativas transoceánicas. En resumen es una falacia anunciar que las Reglas de Rotterdam terminarán con "el desorden mundial que reina actualmente en la materia", como lo sostienen los entusiastas de esta nueva nomenclatura.

Conclusión: Todas estas razones nos llevan a señalar a los respectivos Gobiernos y Parlamentos que no adhieran ni ratifiquen las llamadas Reglas de Rotterdam.

En Latinoamérica, no son uniformes los criterios que han llevado adelante los diferentes países, en lo que refiere a la ratificación de las Convenciones Internacionales que venimos de analizar.

► **Reglas de La Haya**: Argentina; Bolivia; Cuba; Perú.

► **Reglas de La Haya- Visby**: Ecuador; México (con el Protocolo SDR de 1979).

► **Reglas de Hamburgo**: Chile; Paraguay; República Dominicana.

► **No han ratificado ningún Convenio**: Brasil; Costa Rica; Guatemala; Honduras; Nicaragua; Puerto Rico; Venezuela; Colombia; El Salvador; Haití; Jamaica; Panamá; Uruguay.

Sin embargo, algunos de los países referidos, que no han ratificado las Convenciones, cuentan en su derecho interno con normas bastante modernas en la temática del derecho marítimo[126].

Respecto de las Reglas de Rotterdam, cabe mencionar que ningún país de la región ha iniciado los procesos internacionales necesarios a efectos de ratificarlas, si bien como veremos, se está avanzando en el estudio serio de la normativa.

2.4.5. Algunas sentencias de nuestros Tribunales que aplicaron derecho extranjero.

Como dijimos, por lo que es nuestra normativa de derecho internacional privado del Apéndice del Código Civil, es común que se resuelvan en jurisdicción Uruguaya, reclamos por incumplimientos de contrato de transporte marítimo, en lo que resulta aplicable la normativa vigente en los países de destino.

Mencionaremos, a modo de ejemplo, tres casos, en los que se aplicó por parte de nuestros Tribunales normativa extranjera, haciéndose lugar a excepciones de prescripción y/o caducidad de la acción así como entendiéndose que el daño por el que se reclamaba se había producido luego de concluido el período de responsabilidad temporal del transportista marítimo efectivo.

Como se comprenderá, sin demasiada dificultad, teniendo en cuenta lo que vimos del régimen legal de las principales Convenciones Internacionales en la materia, estos procesos resultaron favorables para los intereses de las empresas navieras.

También debemos mencionar, que resultó más fácil situar la realidad del caso a la normativa aplicable, debido al alcance de la regulación misma de las Convenciones.

3.4.5.1. Carga de exportación de carne con destino a España.

126 Venezuela cuanta con una Ley de Comercio Marítimo de 2001. Dicha Ley fue publicada en la Gaceta Oficial N° 5.551 del 9 de noviembre de 2001 – Decreto N° 1.506 del 30 de octubre de 2001. El Artículo 253 de la Ley Comercio Marítimo de Venezuela dispone expresamente:

"Todas las acciones derivadas del contrato de transporte de mercancías por agua prescriben transcurrido que sea un (1) año, contado a partir de la fecha en que el porteador haya entregado la mercancía al consignatario, o en la fecha en la cual han debido ser entregadas…".

Se trató de una carga de exportación de carne bovina congelada desde Uruguay con destino al puerto de Valencia, España.

Al llegar la carga a destino, existieron inconvenientes con el comprador de la carga por lo que se demoró el retiro de la misma desde el puerto de Valencia.

Asimismo, cuando otro comprador fue a despachar la carga, se constató que faltaba el precinto de sanidad del Ministerio de Agricultura y Pesca de Uruguay. Esto motivó una inspección, por un tema formal, constatándose además que la mercadería no estaba en condiciones sanitarias adecuadas, por la cercanía de fechas de vencimientos, ordenándose su destrucción.

El caso se resolvió bajo la Ley Española para un caso de transporte marítimo bajo conocimiento de embarque, que era la Ley de 22 de diciembre de 1949, sobre unificación de reglas para conocimientos de embarque en los buques mercantes, que introdujo las Reglas contenidas en el Convenio de Bruselas de 25 de agosto de 1924 (Reglas de La Haya).

El Artículo 22 de la Ley de 22 de diciembre de 1949 decía que el porteador y el buque estarán exentos de toda responsabilidad por pérdidas o daños, a menos que se ejercite una acción dentro del año siguiente a la entrega de las mercancías o a la fecha en que éstas hubieran debido ser entregadas.

En caso de pérdida o daños, ciertos o presuntos, el porteador y el receptor de las mercancías se darán recíprocamente todas las facilidades razonables para la inspección de las mercancías y de la comprobación del número de bultos[127].

La sentencia definitiva de primera instancia, amparó el argumento de que la acción había sido promovida fuera del plazo legal de un año aplicable al asunto, de acuerdo al derecho Español, declarando la caducidad de la acción[128].

La sentencia no fue apelada por el frigorífico reclamante.

3.4.5.2. Carga de exportación de aceite con destino a México.

127 Se alegó en juicio los criterios jurisprudenciales de los Tribunales Españoles al respecto. La STS (sala 1º) del 30.05.1984 dispuso:

"…si es de caducidad el plazo del párrafo 4º del artículo 22º, es llano que, por el criterio y conforme a un cuerpo de doctrina constituido, los diferentes modos de interrumpir la prescripción no son aplicables a los plazos de caducidad, pues la prescripción y la caducidad aunque sirvan a la finalidad de evitar que permanezcan indefinidamente inciertos los derechos, ofrecen como nota que las distingue, aparte de otras, la de que, en la primera el factor tiempo puede ser detenido en su marcha tendente a la extinción si median actos obstativos al designio prescriptivo, lo que no ocurre con la caducidad en la cual no cabe la interrupción ni la suspensión sino el propio ejercicio del derecho dentro del plazo…"

En similar sentido, la STS (sala 1º) de 14/12/1986 señaló:

"…el lapso anual previsto en este artículo debe calificarse de caducidad y no de prescripción, y ello no sólo porque de la literalidad del citado precepto se desprende que a la acción concedida para reclamar por pérdidas o daños se le concede una duración limitada de forma que la inactividad durante el referido plazo exonere en todo caso de responsabilidad al porteador y al buque, sino también, y con independencia de cualquier otra consideración, porque así lo tiene declarado esta Sala en sentencias de 31/10/1978, 30/05/1984, 29/11/1985, etc., calificación de caducidad que lleva aparejada que los modos interruptivos aplicables a la prescripción, como la interposición de la demanda de conciliación, no lo sean a la caducidad según constante doctrina de este Tribunal Supremo…."

128 Sentencia del Juzgado Letrado de Primera Instancia en lo Civil de 13° Turno N° 67/2013 del 11 de noviembre de 2013.

Fue una operativa de exportación de aceite refinado de girasol desde Uruguay con destino a México.

La carga llegó sin inconvenientes al puerto de destino, siendo descargado el contenedor por el operador portuario interviniente, sin observaciones, quedando el contenedor depositado en la playa de contenedores del operador que efectuó la descarga desde el buque de la naviera.

Posteriormente a la descarga, días después, el contenedor es cargado en un camión a efectos de un traslado interno dentro del puerto, para que luego se pudiera cumplir con el desaduana miento de la carga.

Durante ese transporte interno en el puerto de destino, se constata una pérdida de aceite desde dentro del contenedor.

Efectuada la inspección de la carga por las Autoridades, se certifica rotura en el flexitanque[129] y se ordena la destrucción del aceite.

El transporte marítimo había sido efectuado FCL/FCL y el flexitanque había sido proporcionado al cargador (exportador) por una tercera empresa, que no era parte del juicio. La consolidación del aceite había sido efectuada en la planta del exportador, por su propio personal.

La normativa aplicable al caso, fueron las Reglas de La Haya-Visby -pues México accedió a las Reglas de La Haya de 1924 y a sus protocolos de Visby de 1968 y el SDR de 1979-.

Como analizamos, de acuerdo esa normativa, el período de responsabilidad del transportista marítimo culmina al momento de la descarga[130].

En el juicio, se logró acreditar que al momento de la descarga, no había pérdida alguna de aceite ni daño, habiendo sido descargado el contenedor sin observaciones por parte del operador portuario interviniente; sin emitirse Documento de Intercambio de Equipo.

Se hizo hincapié en que la carga fue consolidada por el propio exportador, que el flexitanque había sido proporcionado por una tercera empresa, y en el hecho de que había informes de peritos marinos efectuados en destino (agregados por la parte actora del proceso) que decían que la causa de la rotura del flexitanque había sido el roce con el protector generado con el vaivén del camión al transitar, hasta que se rompió[131].

129 Es el recipiente en el que va consolidado el aceite dentro del contenedor.

130 Es el criterio "Gancho a Gancho".

131 El Informe de la causa de la avería decía que:

"El inspector local encontró que uno de los protectores de metal se había salido de lugar. Aparentemente, porque se encontró el flexitanque manchado de óxido similar al de este protector en el lugar donde se rompió, el inspector consideró que el flexitanque había sido rozado el protector con el vaivén del camión al transitar hasta que se rompió."

La sentencia definitiva de primera instancia[132] desestimó la demanda en todos sus términos, siendo los principales fundamentos la normativa aplicable al respecto.

En efecto, la sentencia dispuso que conforme a las Reglas de La Haya-Visby (Artículo 1ero literal a, b y c, Artículo 2); el período de responsabilidad del transportador se extiende desde el momento en que carga la mercancía a bordo del buque hasta que la descarga en el puerto de destino, además, refirió que conforme al conocimiento de embarque, el que calificó como "la ley de partes", el transportista recibió en el puerto de Montevideo un contenedor conteniendo 20,5 toneladas de aceite y se comprometió a transportarlo a México, siendo el puerto de descarga pactado el de Altamira, en México.

Analizando el conocimiento de embarque, la sentencia refirió a que se trató de un transporte marítimo pactado puerto a puerto y no un transporte combinado, el espacio correspondiente al mismo texto en el documento se encuentra libre, dijo.

En definitiva, concluyó que el transportista marítimo dio cumplimiento al contrato en el momento de efectuar la descarga en el puerto de Altamira, sin observaciones de ningún tipo.

Refiriéndose al momento de la producción del daño, señaló que quedó probado que no se notó falta ni daño alguno a la descarga y que fue varios días después, cuando el contenedor ya estaba en poder de otro agente, que se produjo el daño a la carga.

Asimismo, se hizo referencia a que fue el exportador quien llenó el contenedor con su producto, realizando las tareas de consolidación y que, además, fue una tercera empresa la encargada de suministrarle el flexitanque donde se colocó el aceite.

Esto deja en evidencia, señala el fallo, que el transportista marítimo no acondicionó el flexitanque dentro del contenedor, no se lo proporcionó al exportador, y que el transportista marítimo se obligó a transportar el contenedor en las mismas condiciones que lo recibió, desde el puerto de Montevideo hasta el puerto de Altamira (FCL/FCL y STC).

Finalmente, agregó la sentencia, incluso, cabría hacer lugar a la eximente de responsabilidad invocada en subsidio, prevista en el Artículo 4° de la Convención, que señala que ni el porteador ni el buque serán responsables de las pérdidas o daños que provengan de: Embalaje insuficiente y vicios ocultos que escapen a una diligencia razonable; disponiéndose al respecto que también quedó acreditado que el daño en el flexitanque pudo haberse producido por la deficiencia de embalaje (que estuvo a cargo de la asegurada de la actora) o de los vicios ocultos que escapan a una diligencia razonable, lo que eximiría de responsabilidad al transportista marítimo.

La sentencia referida no fue apelada por la Compañía de Seguros actora.

3.4.5.3. Carga de exportación de leche larga vida con destino a Venezuela.

El tercer caso que queremos referir, se trata de una exportación de leche larga vida en

132 Sentencia del Juzgado Letrado de Primera Instancia en lo Civil de 13° Turno N° 56 del 30 de septiembre de 2013.

caja con destino a Venezuela.

En el puerto de destino, se constató que se habían roto los palletes en que estaba estibada la carga, produciéndose rotura de cajas, lo que contaminó el producto, ordenándose la destrucción por parte de las Autoridades Sanitarias.

Se aplicó el derecho Venezolano, la Ley de Comercio Marítimo de 2001, publicada en la Gaceta Oficial N° 5.551 del 9 de noviembre de 2001 – Decreto N° 1.506 del 30 de octubre de 2001.

Conforme a dicha normativa, que recoge como derecho interno de Venezuela, las Reglas de Las Haya-Visby, la naviera interpuso la excepción de prescripción de la acción, debido a que la demanda fue presentada fuera del plazo legal de un año, previsto en el Artículo 253 del la Ley referida[133].

Por sentencia interlocutoria[134], la Sede actuante amparó la excepción de prescripción, en base al Artículo de la Ley de Comercio Marítimo de Venezuela que venimos de mencionar.

La sentencia, en definitiva, dispuso que la demanda fue presentada pasado el plazo de un año de prescripción previsto en la norma aplicable al caso y que se notificó el emplazamiento a los demandados fuera de dicho plazo, por lo que no se interrumpió válidamente la prescripción y, consecuentemente, la acción se encontraba prescripta.

La referida sentencia fue apelada por la Compañía de Seguros.

El Tribunal de Apelaciones en lo Civil de 6° Turno, confirmó en todos sus términos la sentencia de primera instancia[135].

4. IMPLICANCIA PRÁCTICA DEL RÉGIMEN JURÍDICO VIGENTE EN NUESTRO PAÍS.

Venimos de analizar el régimen legal del transporte marítimo por contenedores, tanto a nivel nacional como internacional.

Entendemos que ha quedado en evidencia las diferencias existentes al respecto, que implican un tratamiento legal dispar para los intereses de la carga y para el sector armador.

Sin duda, podemos afirmar que el régimen legal vigente en nuestro país, resulta mucho más beneficioso para el sector que defiende los intereses de la carga, relegando, claramente, al transportista marítimo o naviero.

133 Artículo 253 de la Ley Comercio Marítimo de Venezuela dispone:

"Todas las acciones derivadas del contrato de transporte de mercancías por agua prescriben transcurrido que sea un (1) año, contado a partir de la fecha en que el porteador haya entregado la mercancía al consignatario, o en la fecha en la cual han debido ser entregadas…".

134 Sentencia interlocutoria del Juzgado Letrado de Primera Instancia en lo Civil de 13er Turno N° 3273/2013 del 23 de octubre de 2013.

135 Sentencia del Tribunal de Apelaciones en lo Civil de 6° Turno N° 380/2014 del 13 de junio de 2014.

En este punto, retomaremos lo analizado anteriormente, dejando ver la judicialización que existe en nuestro país, por parte de los sectores vinculados a la carga, que ha llevado con los años ha establecer un sistema jurisprudencial que les resulta claramente favorable. Ello en detrimento del sector naviero o armador lo que, teniendo en cuenta la realidad de nuestro país, en el sentido de apostar al desarrollo sostenido del puerto de Montevideo, conjuntamente con otras medidas relacionadas a la actividad, nos permite afirmar la necesidad de reformas legislativas al respecto, teniendo en cuenta el régimen legal actual y lo que implican las Convenciones Internacionales.

Veremos también los Proyectos que han existido al respecto que, sin embargo, no han tenido el impulso necesario ni el apoyo de todos los involucrados pero que, sin duda alguna, intentaban dar rápida solución a grande temas de conflicto, que aún se mantienen en nuestra práctica legal sin resolver correctamente.

4.1. Las principales "premisas" del sistema legal Uruguayo.

La normativa vigente en nuestro país favorece claramente a los intereses vinculados a la carga en detrimento del sector naviero o armador.

Alcanza revisar las grandes características de nuestro sistema legal interno, impuestas algunos de ellos por criterios jurisprudenciales mayoritarios a lo lago de los años, para percatarse de ello.

Dentro de estas premisas fundamentales, verdadero "buque insignia" de los reclamos judiciales promovidos en nuestra jurisdicción, bajo normativa interna, podemos referir:

i. Plazo de prescripción de la acción de responsabilidad de veinte (20) años.

No cabe duda que resultaba ser un plazo sumamente excesivo y totalmente alejado de la dinámica de la operativa, así como de lo que indican las Convenciones Internacionales que analizamos.

Es muy común, en el ejercicio profesional en esta rama de actividad, que se deba explicar varias veces que el plazo de prescripción es de veinte años en nuestro país, repitiéndose la sorpresa de los involucrados, generalmente empresas armadoras del exterior, acostumbrados a los plazos de las Convenciones Internacionales (1 o 2 años, según la Convención).

Por ello, aplaudimos lo regulado por la reciente Ley 19.246 al respecto, reduciendo el plazo a dos años, en la línea de lo previsto en las principales Convenciones Internacionales.

ii. Solidaridad e indivisibilidad de la obligación de todos los involucrados en la operativa de transporte marítimo por contenedores (armadores, propietarios registrales, propietarios gerentes, operadores portuarios, depósitos portuarios).

Este es otro concepto fundamental que se cuela como "palabra santa" en nuestros Tribunales.

De esta forma, la práctica indica, que los reclamantes (generalmente Compañías de Seguros que actúan por subrogación de acuerdo al Artículo 669 del Código de Comercio), inicien este tipo de procesos contra todos los involucrados en la cadena de transporte marítimo, sin diferenciar responsabilidades, pese a muchas veces tener los elementos para hacerlo.

Se pide una **condena solidaria e indivisible**, de un agente de cargas u operador NVOC que recibió carga suelta, la consolidó en un contenedor, así como del transportista marítimo efectivo en un puerto del mundo recibió el contenedor para su traslado hacia el puerto de Montevideo.

Esto también sin diferenciar las condiciones en que llegó ese contenedor, teniendo en cuenta todo lo que analizamos sobre las diferentes clausulas que rigen para el transporte marítimo por contenedores, operativa logística y comercial llevada adelante en origen, por ejemplo (FCL/FCL; LCL; etc.).

Nuestro Juzgados están llenos de reclamos en que se involucra a un transportista marítimo efectivo, por un faltante que claramente sucedió en origen.

Con el análisis de algunos elementos básicos en la operativa, se puede sacar esa conclusión, casos pactados FCL/FCL en los que el transportista marítimo efectivo entregó el contenedor en destino con el mismo número de precinto con que recibió el contenedor en el puerto de carga, sin observaciones.

En estos casos, es claro, por lo que indica la práctica logística así como las mismas constancias FCL/FCL y STC, que se trató de maniobras sobre la carga efectuadas en origen, en la etapa de consolidación, antes de que se cerrara y se precintara el contenedor, antes también de que fuera entregado al transportista marítimo efectivo para su transporte.

Aplaudimos, por ende, los fallos judiciales que van recogiendo, tímidamente, que no se está en el caso del transporte marítimo internacional de contenedores ante una obligación que sea solidaria e indivisible. También las sentencias que distinguen las operativas llevadas adelante y las formas de transporte marítimo realizado, a efectos de deslindar las responsabilidades de los diferentes agentes, caso a caso, según la forma de transporte marítimo pactado, y sin aplicar sin más el concepto de "obligación de resultado" y la "solidaridad e indivisibilidad de la obligación".

iii. Momento de configuración de la entrega por parte del transportista marítimo y su período de responsabilidad temporal.

Vimos la problemática que genera, teniendo en cuenta la operativa portuaria desde la Ley 16.246, la intervención de los operadores portuarios que se encargan de la estiba y desestiba de los contenedores desde los buques, el depósito de los mismos en playas de contenedores, así como la intervención de los depósitos portuarios.

Sin duda, es otro de los puntos en los que hay zonas grises, y que genera una sobre-

protección de los intereses de la caga, facilitándose al máximo el reclamo judicial.

No distinguiéndose los diferentes períodos de responsabilidad (plenamente identificables), los diferentes involucrados (plenamente identificables también), así como lo que indican los usos y costumbres en la operativa portuaria (emisión de documentos de intercambio de equipos, controles a la descarga del buque por parte de operadores portuarios, retiro de los contenedores llenos de importación desde el puerto de Montevideo, suscripción de documentos de intercambio de equipos por parte del importador, etc.).

Las Convenciones Internacionales, con diferente alcance, como vimos, regulan claramente lo que se entiende por período de responsabilidad temporal del transportista marítimo.

A esto ahora debemos sumar lo previsto en el Artículo 1ero de la Ley 19.246, especialmente lo relativo al régimen de recibo de las mercaderías e inspecciones conjuntas y como comiencen a operar en la práctica, conforme señalamos.

iv. Responsabilidad ilimitada por los daños.

Otra de las características de nuestro sistema legal. Esto genera inseguridad jurídica en una actividad que claramente es de volumen.

Sin duda es difícil un equilibrio, pero nuestro régimen actual es el de reparación integral del daño del derecho común.

Eso lleva que puedan darse juicios en los que se reclama daño emergente (que sería el valor de la mercadería perdida o averiada), lucro cesante (por supuestas pérdidas de ganancias, como ser reventa en plaza de mercaderías importadas) e incluso daño moral (de empresas por daños a su imagen o de personas físicas en casos de pérdidas de enseres personales).

Existen juicios de estas características, si bien no son la mayoría, dado que como señalamos generalmente actúan Compañías de Seguros por subrogación, limitándose el monto de sus reclamos judiciales a lo abonado a sus clientes, según lo establecido en las pólizas de seguros respectivas.

Esta característica de reparación integral del daño que rige en nuestro derecho, evidentemente, implica una exposición económica desmesurada para el sector armador, teniendo en cuenta el tipo de actividad de la que estamos hablando.

Tan es así que, como analizamos, desde las Convenciones Internaciones de 1924, se regula este aspecto de la limitación económica de la responsabilidad, que si bien ha variado en cuanto a la fórmula del cálculo, no lo ha hecho en cuanto al concepto.

Limitación de responsabilidad que, por otro lado, no es exclusivo del derecho marítimo sino que también es moneda corriente en el derecho aéreo y, en ese medio de transporte, nuestro país ha recorrido el camino de la ratificación de Convenciones In-

Interior_UM_N27_v4.indd 336 8/5/2015 4:40:04 PM

ternacionales que regulan el transporte aéreo[136], cuando años atrás regían prácticamente los mismos principios y conceptos que estamos analizando; particularmente la no limitación de los montos de responsabilidad.

v. Obligación de resultado del transportista marítimo. Eximentes de responsabilidad aplicables por el transportista marítimo y la forma en que se ha pronunciado mayoritariamente la jurisprudencia nacional.

Este punto está relacionado con lo que vimos sobre al alcance que se le da a la obligación de resultado y a las eximentes de responsabilidad que pueden ser alegadas por el transportista marítimo.

Claramente es muy restrictivo la valoración que al respecto han hecho nuestros Tribunales y, en los hechos, prácticamente es inexistente la posibilidad de que un transportista se eximido de responsabilidad por haberse configurado a su respecto las eximentes legales del Artículo 168 del Código de Comercio.

Según referimos, el criterio de las Convenciones Internacionales, es el de prever eximentes de responsabilidad para los transportistas marítimos, en determinados casos, a efectos de que no se aplique sin más su responsabilidad.

4.2. Reclamos judiciales por daños a la carga en el transporte marítimo en Uruguay, tomando como "buque insignia" algunos de los conceptos analizados.

En base a estos puntos referidos, principalmente, se ha construido en nuestro país un sistema jurisprudencial, que favorece a los intereses de la carga y, particularmente, de las Compañías de Seguros.

La jurisprudencia ha sido así totalmente favorable a amparar los reclamos de las Compañías de Seguros que actúan por subrogación por pagos efectuados a sus clientes importadores, de acuerdo al Artículo 669 del Código de Comercio.

A nuestro entender, llevando adelante como bandera la obligación de resultado y la solidaridad e indivisibilidad de la obligación, la limitación a los eximentes de responsabilidad factibles de ser alegadas por el transportista marítimo efectivo, además de los otros puntos reseñados, como "buque insignia", nunca mejor aplicada la metáfora.

A esto se sumaba el plazo de prescripción de la acción que rige en nuestro derecho (20 años), lo que a todas luces es un exceso, hoy ya reducido a dos años, conforme señalamos.

Esto, principalmente, genera inseguridad jurídica para el sector armador, que opera en todo el mundo, al amparo, en la mayoría de los casos, de las Convenciones Internacionales analizadas o de normas internas, con idéntico contenido.

A la luz de este régimen, no pocas veces consideramos que sucede, que las Compañías de Seguros cubren siniestros a sus clientes y, amparados luego en la reclamación

136 Ley 18.169 del 14 de agosto de 2007; que aprobó el Convenio de Montreal para la unificación de ciertas reglas en materia de transporte aéreo internacional de 1999.

por subrogación, habilitados por las características de la normativa interna y del sistema legal impuesto, inician reclamos contra los armadores, sin prueba o elementos suficientes, pero bajo el gran paragua de de estos conceptos o principios.

Aquí entran en juego, los informes sobre causas de la avería y liquidaciones de avería, que efectúan en casos de siniestros que actúan Compañías de Seguros, los denominados Peritos Marinos. Informes a todas luces son necesarios, pero que se llevan adelante, muchas veces, sin la rigurosidad que deberían tener lo que ha llevado a que se emitan informes de este tipo, sin haber visto el contenedor ni la carga, basándose no ya en constataciones de un Inspector de Confianza, sino del propio asegurado.

Si la Compañía de Seguros, contra esos informes, decide igualmente cubrir un siniestro, no deja de ser una decisión comercial. Sin embargo consideramos, al menos como peligroso, que se reclamos judiciales utilizando como prueba esos informes.

Por eso, sin duda, resulta importante que exista una regulación específica sobre los métodos que se deben cumplir para la elaboración/emisión de estos informes, con protocolos establecidos y dándose las garantías del caso a todos los involucrados.

Lamentablemente, si bien la Ley 19.246 reguló su validez, nada estableció sobre los protocolos o regímenes que se deben llevar adelante, por lo que no cambia esta problemática.

4.3. Uruguay en la región.

El 60% de los países de Latinoamérica no ha ratificado ninguno de los Convenio Internacionales vigentes sobre el contrato de transporte marítimo por mercancías que referimos.

Esto parece implicar que, para la mayoría de los países latinoamericanos, no son satisfactorias las Convenciones Internacionales vigentes.

► **Reglas de La Haya**: Argentina; Bolivia; Cuba; Perú.

► **Reglas de La Haya- Visby**: Ecuador; México (con el Protocolo SDR de 1979).

► **Reglas de Hamburgo**: Chile; Paraguay; República Dominicana.

► **No han ratificado ningún Convenio**: Brasil; Costa Rica; Guatemala; Honduras; Nicaragua; Puerto Rico; Venezuela; Colombia; El Salvador; Haití; Jamaica; Panamá; Uruguay.

Por los diferentes regímenes legales de estas Convenciones, para los sectores involucrados en la operativa, parece claro que la pregunta que en cuanto a la conveniencia del régimen legal aplicable y su necesidad de cambios debería estar arriba de la mesa en nuestro país.

Más aún teniendo en cuenta la competencia de puertos instalada en la región, que

Interior_UM_N27_v4.indd 338 8/5/2015 4:40:04 PM

ha quedado de manifiesto en los últimos meses del 2013 primeros meses de este año, con las medidas argentinas respecto de la prohibición de trasbordos de exportaciones Argentinas en el puerto de Montevideo[137] y las medidas dispuestas que afectan el Puerto de Nueva Palmira[138].

137 **ADJ 128/2013: Subsecretaría de Puertos y Vías Navegables. PUERTOS.** Disposición 1108/2013. **Mercosur. Cargas de exportación.** Bs. As., 25/10/2013

VISTO el Expediente Nº S02:0008337/2012 del Registro del MINISTERIO DEL INTERIOR Y TRANSPORTE, y CONSIDERANDO:

Que el ACUERDO SOBRE TRANSPORTES MARITIMOS ENTRE LA REPUBLICA ARGENTINA Y LA REPUBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL, aprobado por la Ley Nº 23.557 establece en su Artículo III, inciso 1 que "Las mercaderías originadas en puertos argentinos, y destinadas a los puertos brasileños, y viceversa, serán obligatoriamente transportadas en buques de bandera nacional de las Partes Contratantes, con participación en partes iguales, en la totalidad de los fletes generados".

Que el Acuerdo mencionado en el primer considerando no admite operaciones de trasbordo en puertos de terceros Estados.

Que pese a los reiterados esfuerzos realizados por la REPUBLICA ARGENTINA, en el ámbito del Subgrupo de Trabajo Nº 5 -TRANSPORTES del MERCOSUR, no se ha logrado consolidar un Acuerdo de Transporte Marítimo Multilateral - MERCOSUR.

Que consecuentemente corresponde fortalecer la operativa de transporte de carga por agua, en el marco de los Acuerdos Bilaterales vigentes.

Que esta SUBSECRETARIA DE PUERTOS Y VIAS NAVEGABLES dependiente de la SECRETARIA DE TRANSPORTE del MINISTERIO DEL INTERIOR Y TRANSPORTE es Autoridad de Aplicación de la Ley Nº 24.093 de Actividades Portuarias en virtud del Artículo 22 del Decreto Nº 769/1993, revistiendo el carácter de AUTORIDAD PORTUARIA NACIONAL.

Que dentro de las funciones y atribuciones de la AUTORIDAD PORTUARIA NACIONAL previstas en el Artículo 22, inciso d) de la Ley Nº 24.093 figura la de promover y hacer efectiva la modernización, eficacia y economicidad de cada uno de los puertos del ESTADO NACIONAL.

Que asimismo corresponde a la AUTORIDAD PORTUARIA NACIONAL de acuerdo a la atribución otorgada por el artículo 22, inciso j) de la Ley Nº 24.093 coordinar la acción de los distintos organismos de supervisión y control del Estado Nacional que actúan dentro del ámbito portuario, con el fin de evitar la superposición de funciones, y facilitar el funcionamiento eficiente del puerto en sí mismo y de los servicios que en él se prestan; todo ello, sin perjuicio de las leyes y reglamentos vigentes en la materia.

Que en orden a las consideraciones vertidas precedentemente, corresponde dictar el presente acto administrativo.

Que la DIRECCION GENERAL DE ASUNTOS JURIDICOS dependiente del MINISTERIO DEL INTERIOR Y TRANSPORTE ha tomado la intervención de su competencia.

Que el suscripto está facultado para el dictado de la presente medida, en virtud de las competencias atribuidas en el Artículo 22 del Decreto Nº 769/1993 y el Decreto Nº 875 de fecha 6 de junio de 2012.

Por ello,

EL SUBSECRETARIO

DE PUERTOS Y VIAS NAVEGABLES

DISPONE:

Artículo 1° — Dentro del ámbito geográfico de los países que integran el MERCOSUR las cargas de exportación originadas en puertos argentinos, únicamente podrán ser transbordadas en otros puertos de jurisdicción nacional o en puertos de los Estados Parte del MERCOSUR y sus Estados asociados que mantengan vigentes acuerdos de transporte marítimo de cargas con la REPUBLICA ARGENTINA.

Art. 2° — Notifíquese a la PREFECTURA NAVAL ARGENTINA dependiente del MINISTERIO DE SEGURIDAD y a la DIRECCION GENERAL DE ADUANAS dependiente de la ADMINISTRACION FEDERAL DE INGRESOS PUBLICOS, entidad descentralizada en el ámbito del MINISTERIO DE ECONOMIA Y FINANZAS PUBLICAS.

Art. 3° — Comuníquese, publíquese, dése a la Dirección Nacional del Registro Oficial y archívese. — Horacio L. Tettamanti.

138 La operativa de Nueva Palmira está siendo afectada al no recibir carga procedente desde Paraguay. El motivo fue una resolución de la subsecretaría de Puertos y Vías Navegables de Argentina de clausurar un embarcadero (por motivos de seguridad y por incumplir un plan de inversiones comprometido) en la isla La Paloma (frente a la terminal coloniense) que era utilizada por las barcazas paraguayas como sitio de amarre a la espera de tener lugar de atraque en Nueva Palmira.

También se limitó el tamaño de los convoyes con barcazas que navegan por la hidrovía rumbo a Nueva Palmira y la Pre-

Si Uruguay apuesta a ser un país que juegue fuerte como polo logístico, con actividad portuaria que apunte a la región, como puerto Hub, compitiendo con otros puertos como receptor de carga (de importación o de exportación), con actividad armatorial, debería plantearse seriamente la necesidad de cambios en su sistema normativo.

Dado que, como establecimos, el régimen vigente en nuestro país resulta claramente perjudicial para estos intereses, debido a que habilita todo tipo de reclamos de los sectores vinculados a los intereses de la carga contra el sector armador o naviero.

Obviamente, hay otros temas de interés, conjuntamente con el cambio normativo, que deberán ser evaluados, dado incluso las últimas medidas Argentinas en relación a nuestros puertos.

Uno de esos temas, es avanzar con Argentina y Brasil en un tratado multilateral sobre transporte marítimo, como el que existe actualmente entre esos dos países.

Más teniendo en cuenta que la medida argentina ha disminuido la llegada a nuestro puerto de buques porta contenedores[139].

Se deberá seguir negociando el acuerdo Mercosur de tránsito marítimo único, sin perjuicio de que se pueda avanzar en un acuerdo bilateral de carga provisorio.

Otros de los puntos trascendentes en esta temática, es la situación por el dragado del Canal Martín García[140], que también ha dado lugar a enfrentamientos con Argentina en

fectura Naval dispuso que todos los convoyes con barcazas que utilicen los amarradores argentinos (como el caso de los paraguayos) deben formalizar la entrada o salida del país.

Esto provoca un sobrecosto a los propietarios de la mercadería en tránsito. La previsión de los operadores privados es que la decisión de las autoridades marítimas argentinas les hará perder al puerto unos 1,5 millones de toneladas. Mensualmente la terminal coloniense recibía unas 200 barcazas desde Paraguay, de las cuales 100 vienen de ese amarradero de La Paloma.

Los especialistas han dicho que el puerto de Nueva Palmira no se sustenta sin la llegada de carga Paraguaya, esto teniéndose presente que el 40% de la mercadería que maneja Nueva Palmira es carga Paraguaya.

139 Estos barcos son los que transbordaban en Montevideo fruta procedente de la Patagonia argentina durante la zafra, con un punto alto de actividad entre septiembre y abril.

Por mes, llegaban en promedio 11 buques regionales que descargaban esa mercadería en la terminal montevideana para luego ser embarcada en barcos de ultramar, según datos del Centro de Navegación.

La previsión es que el puerto recibirá entre 65 y 70 barcos menos que el año pasado cuando aún no regía la prohibición dispuesta por la Subsecretaría de Puertos y Vías Navegables de Argentina que está vigente desde el 7 de noviembre 2013. Luego de esos seis meses de zafra, el arribo de estos buques a Montevideo se reduce en forma considerable.

Esta falta de mercadería en tránsito marítimo hace que los buques de ultramar partan desde Montevideo hacia sus destinos finales con menos carga.

Igualmente, a pesar de ese menor volumen de mercadería transportada, las compañías marítimas no han decidido que la terminal montevideana quede fuera de sus itinerarios.

En el primer trimestre luego de aprobada la medida argentina (entre diciembre del año pasado y febrero de 2014) el puerto perdió casi la mitad de los transbordos que recibía. La intención de Puertos y Vías Navegables es que las cargas argentinas sean movilizadas por terminales portuarias de su país.

Incluso, desde esa dependencia gubernamental se manejó que el gobierno uruguayo conocía 20 meses antes de tomada la medida cuáles eran las expectativas del gobierno argentino respecto al manejo de las cargas de exportación.

Puertos y Vías Navegables también decidió limitar la capacidad de los convoyes de barcazas que llegaban al puerto de Nueva Palmira y el clausuró un embarcadero en la isla La Paloma que era utilizado como sitio de espera por barcazas paraguayas que aguardaban su turno para amarrar en la terminal coloniense lo que complicó la llegada de la zafra paraguaya.

140 El canal Martín García es la llave para el desarrollo del segundo frente económico del país que lo constituye el litoral

los últimos años.

Particularmente en este tema, han existido avances en los últimos meses, entre los Ministerios de Relaciones Exteriores de ambos países[141].

uruguayo.

A partir del dragado que se realizó entre 1997 y 1998 el crecimiento de la actividad de Nueva Palmira en el manipuleo, carga y trasbordo de granos ha sido un crecimiento totalmente exponencial. Esas profundidades ayudan a mejorar la competitividad del comercio exterior uruguayo en el mercado internacional al tener la posibilidad de bajar fletes.

El aumento del calado de ese canal, que es la principal vía de salida de la producción agrícola uruguaya, es una vieja aspiración de productores, exportadores y agentes marítimos.

Mario Baubeta, presidente del Centro de Navegación, afirmó en diferentes medios de prensa que la historia en el tema del dragado indica de que lo que se firma después no se cumple.

En febrero de 2007 Comisión Administradora del Río de la Plata) anunció el dragado de Martín García a 36 pies, señaló Baubeta que la licitación, forma que Uruguay eligió para aumentar el dragado a 34 pies, es el camino más largo.

La actual concesión de Martín García se resolvió en más de tres años.

Todas estas licitaciones internacionales tienen un proceso.

Hay un proceso de precalificación, luego hay que estudiar esas precalificaciones, un proceso de llamado a licitación, hay que analizar el informe técnico.

O sea, antes de un año no se va a poder adjudicar.

Si Uruguay y Argentina tienen la suerte de que no hay ninguna impugnación (de quienes pierdan la licitación), bueno tal vez a partir de un año el concesionario pueda hacer la implementación de obra. Pero si hay impugnaciones puede llevar más de dos años. Puede llegarse a cuatro años, dijo Baubeta.

Baubeta afirmó que mientras se va tramitando toda la licitación en Uruguay para que la obra, una vez terminada, tenga un calado a 34 pies, Argentina va a dragar el canal Mitre a 36 pies.

Refirió luego:

"Antes de que se pueda adjudicar una concesión del dragado de Martín García, Argentina va a oficializar los 36 pies en el Canal Mitre. Lo que sucede es que todavía no está oficializado.

Actualmente la profundidad oficial del Mitre es 34 pies, entonces hoy tenemos un acuerdo con Argentina y tenemos que llevar el canal Martín García al mismo calado, 34, pero mañana Argentina va a oficializar el canal a 36 y vamos a quedar dos pies de diferencia, como lo hemos tenido hasta ahora".

141 Esto trascendió el 13 de abril de 2014.

Ver por ejemplo www.lr21.com.uy: A través de un comunicado conjunto que lleva la firma de ambos cancilleres, se expresa que "con respecto al dragado de profundización a 34 pies al 0 de mareas y 38 pies en fondos duros del Canal Martín García, que resulta de interés para el comercio exterior de ambos países", se encomienda a la Comisión Administradora del Río de la Plata a "concluir los estudios técnicos de trazas alternativas en los canales del Río de la Plata entre el kilómetro 37 (Barra del Farallón) y el kilómetro 0 del Río Uruguay, para evitar los fondos duros de Puerto Pereyra y de Punta Diamante".

Los cancilleres acordaron que **ambos países procederán a "aportar, por partes iguales, los medios financieros para llevar a cabo las obras".**

Se instruirá a la Comisión Administradora del Río de la Plata (CARP) para que proceda a "concretarlas a la brevedad a través de la obtención de los medios técnicos que sean necesarios". Con respecto al dragado del río Uruguay, y en base a la "exitosa experiencia de los trabajos conjuntos llevados a cabo por los organismos estatales de ambos países para el mantenimiento y administración del Canal Martín García, los cancilleres decidieron "avanzar en el dragado del río Uruguay en base a la misma modalidad". Para ello **instruyeron a la Comisión Administradora del Río Uruguay (CARU) a que "inicie el proceso de obra del dragado** y balizamiento entre el kilómetro 0 y el kilómetro 187 del Río Uruguay a 23 pies de navegación (25 pies de profundidad), incluyendo el canal de acceso al puerto de Concepción del Uruguay, y los canales entre el kilómetro 187 y el kilómetro 206, Puerto de Paysandú, a 17 pies de navegación (19 pies de profundidad)".

En la declaración conjunta se expresa que la obra resulta de "interés" de ambos países, ya que "abaratará los costos y facilitará de forma sustancial la salida de los productos de exportación de las localidades ribereñas uruguayas y de las provincias mesopotámicas argentinas".

En tal sentido, ambos países aportarán los recursos financieros necesarios. Otro de los acuerdos que alcanzaron ambos jerarcas se refiere a la construcción de un puente binacional que conecte las ciudades de Monte Caseros y Bella Unión.

Timerman instruyó a su delegación ante la CARU a aprobar los términos que conforman el pliego de licitación pública binacional-internacional para el "estudio de viabilidad técnica, económica y ambiental para la construcción de un puente internacional sobre el río Uruguay entre las ciudades de Monte Caseros y Bella Unión". Almagro y Timerman instruyeron "dar inicio de forma inmediata al llamado a licitación correspondiente".

Es claro la "Guerra de Puertos" continúa hoy en día[142]-[143] y Uruguay debe recorrer las mejores alternativas para no perder competitividad en la región.

Tan es así que se ha señalado que detrás de las medidas tomadas por Argentina, sin perjuicio de lo político, persiguen componentes estratégicos como ser despojar a Uruguay de su condición de puerto Pub y concentrar cargas de lado Argentino[144].

Esto teniendo en cuenta la cercanía con importantes puertos como ser el Rio de Janeiro, Santos, Navegantes, Rio Grande, en Brasil y Buenos Aires, La Plata, San Lorenzo, en Argentina.

Por tanto, consideramos que son varios puntos los que debería encarar nuestro país, a efectos de no perder competitividad en la región y apostando a la actividad de puerto Hub.

Dentro de esos temas, lo señalado sobre la normativa en la actividad del transporte marítimo, entendemos, no es un tema menor y debe ser considerado.

142 Nota en El Diario El País del 30 de marzo de 2014 en www.diarioelpais.com.uy.

El gobierno de Cristina Fernández de Kirchner tomó en los últimos cinco meses varias medidas que perjudicaron -intencionalmente o no- a los puertos uruguayos. Además, el subsecretario de Puertos y Vías Navegables de Argentina, Horacio Tettamanti reivindicó que su país maneje la carga que se origina en él. Ahora, otra declaración de Tettamanti carga contra el puerto de Nueva Palmira.

El diario El País de Madrid realizó una nota titulada "Uruguay y Argentina se disputan los puertos del Río de la Plata" donde consultó, entre otros, a Tettamanti. El funcionario argentino afirmó allí que "la presencia de Nueva Palmira no tiene sentido ni antecedentes históricos desde el virreinato, la carga de la Hidrovía del Paraná le corresponde a Argentina".

El 7 de noviembre del año pasado, la Subsecretaría de Puertos y Vías Navegables de Argentina resolvió que las exportaciones de mercadería argentina solo podrían salir a su destino final desde puertos argentinos o de puertos de países del Mercosur que tengan un acuerdo de reserva de cargas. Uruguay no lo tiene y el puerto de Montevideo perdió en los primeros meses 40% de la actividad de transbordo.

Ese mismo día, limitó el tamaño de los convoyes que llegaban con barcazas a Nueva Palmira y el pasado 7 de marzo clausuró un amarradero argentino en La Paloma donde las barcazas esperaban para ir a la terminal coloniense.

Además, el funcionario argentino criticó en el diario español la política portuaria uruguaya, sin mencionarla. Tettamanti califica las zonas francas (como hay en Nueva Palmira) de "política portuaria de las multinacionales".

"Hay dos maneras de definir un puerto: un mero espacio de transferencias de materias primas o una plataforma logística de agregado de valor al servicio de un modelo de industrialización. Argentina ha elegido la segunda", expresó el funcionario.

Tettamanti rechaza el calificativo de "proteccionista" para su política: "proteccionismo es lo que se hace en Estados Unidos o la Unión Europea" a favor de los puertos o las navieras, responde. El subsecretario piensa que "Argentina tiene derecho a fijar políticas de su propia carga".

Algo similar había dicho en entrevista con El País hace 12 días. "Establecimos una política que no está relacionada con ninguna otra cuestión que no sea razonable para un país. Es proteger su carga y exportar su producción a través de sus puertos", había afirmado.

También había señalado que no se sentía "para nada" como "el malo de la película".

"Estoy agradecido, en mi caso y en nombre de todo nuestro equipo, por el trato que tenemos por parte de las autoridades portuarias uruguayas. Podremos haber sido el malo para algún interés que seguramente no forma parte del interés genuino de nuestros pueblos", había agregado.

Tettamanti había dicho que "en todos los conflictos más serios y más importantes que llevaron a situaciones de desencuentro" entre los dos países, "casi en todos los casos, encuentro siempre entremezclado el interés de multinacionales".

143 Se ha dicho, sin medias tintas, que el objetivo del Gobierno Argentino en este tema es que las cargas argentinas se movilicen en sus puertos y no utilizar el puerto de Montevideo. Objetivo y medida que ha merecido el calificativo de "demencial" por parte del Presidente del Centro de Navegación Mario Baubeta. Ver nota de El Diario El País del 20 de abril de 2014.

144 Dr. Pablo Labandera. Entrevista en El Observador. Suplemento de Comercio Exterior y Transporte. 24 de abril de 2014.

4.4. Necesidad de reformas legislativas.

A modo de ejemplo, ya nos están sacando ventaja en la región, nada menos que Brasil, que está estudiando en forma seria la conveniencia o no de ratificar las Reglas de Rotterdam.

El Ministerio de Relaciones Exteriores de Brasil, con competencia en una parte del transporte marítimo internacional, encargó a la Agencia Nacional de Transporte Navegable, una encuesta entre los principales entes empresariales: cargadores, seguros, bancos, etc.

La evaluación final se mandará al Ministerio de Relaciones Exteriores de Brasil para poder elevar luego al Congreso.

Entendemos que es un buen modelo de cómo debería proceder Uruguay y no limitarse a análisis claramente sectoriales[145] y con intereses también sectoriales.

Cabe decir que el camino de la ratificación de Convenciones Internacionales no es desconocido para nuestro país, dado que en temas de transporte aéreo de cargas, Uruguay ratificó la Convención de Montreal por Ley 18.169 del 14 de agosto de 2007, que aprobó el Convenio de Montreal para la Unificación de Ciertas Reglas para el Transporte Aéreo Internacional de 1999.

Dicha normativa, por ejemplo, implicó que rijan en nuestro país limitaciones de responsabilidad para los casos de transporte aéreo; similar a lo que sucede en las Convenciones Internacionales que analizamos[146].

Sin duda, es difícil el justo equilibrio, pero consideramos que Uruguay debe recorrer los caminos para ratificar Convenciones Internacionales en este sentido, a efectos de tener, a los ojos del mundo, reglas claras y conocidas, para terminar de desarrollar la actividad portuaria como objetivo país.

4.4.1. Ley 19.246 de Derecho Comercial Marítimo.

Vimos el alcance de la mencionada Ley y sus principales innovaciones en la materia, conforme señalamos.

Aplaudimos el nuevo plazo de prescripción del Artículo 3ero, en clara línea con lo regulado en las principales Convenciones Internacionales.

El régimen de inspecciones conjuntas, que no es nuevo, entendemos también que es muy buena cosa su regulación expresa en la Ley.

Creemos, sin embargo, como señalamos, que quedan algunas dudas operativas y prácticas al respecto, también en su alcance, lo que sin duda va a traer cola a nivel judicial y jurisdiccional.

145 Nos referimos a lo analizado sobre la Declaración de Montevideo en contra de las Reglas de Rotterdam.

146 Límite de 17 DEG (Derechos Especiales de Giro) por Kilogramo de mercadería.

Desconocemos a la fecha la existencia de casos judiciales resueltos bajo la nueva Ley, pero particularmente el régimen del Artículo 1ero de la Ley, consideramos que va a traer diferentes interpretaciones prácticas y defensas legales de diverso índole, dadas las zonas grises que existen en su regulación (que por otra parte son textos copiados de otras normativas[147]).

Vimos que en la exposición de motivos de la Ley, justamente, se hacía referencia al objetivo de dar solución a una docena de problemas, que la práctica judicial en la materia vuelve en ciertas oportunidades engorroso de resolver.

Consideramos que la Ley quedó realmente "corta", con buenas intenciones sin duda, pero que logró resolver muy pocos temas (nos animamos a decir que exclusivamente el tema de la prescripción) y, además, entendemos que se abrirá grandes diferencias judiciales por lo que es la regulación del Artículo 1ero de la Ley, principalmente, el régimen legal de las inspecciones conjuntas y su alcance.

También con lo referido a los peritos navales, comisarios de averías, sorveyors e inspectores, que si bien se establece a texto expreso la posibilidad de agregar estos peritajes privados, de gran utilidad por cierto, nada se dijo sobre el procedimiento para la elaboración y emisión de los mismos situación que, como referimos, también genera importantes problemas en la práctica.

4.4.2. Proceso de ratificación de Convenciones Internacionales.

Sin perjuicio de que algunos de los cuestionamientos a la Ley 19.246 que realizamos puedan ser enmendados con la Reglamentación de la Ley, Ley interpretativa u Leyes posteriores que se dicten en la materia, evidentemente y a nuestro entender, es necesario que Uruguay de un paso más y se embarque en el proceso de ratificación de Convenciones Internacionales en materia de transporte marítimo.

Lógicamente, como vimos, la tendencia mundial al respecto comenzó con las Convención de La Haya, La Haya-Visby, Reglas de Hamburgo y, finalmente, Las Reglas de Rotterdam.

Parece lógico que si se inicia un camino en ese sentido, sea el de acompañar Las Reglas de Rotterdam, última normativa al respecto, aún en proceso.

Sería buena cosa efectuar un estudio al nivel que lo está haciendo Brasil, tratando realmente de efectuar al respecto un análisis global de actividad y no sectorial, como se efectuó en nuestro país, con la llamada Declaración de Montevideo. Teniendo en cuenta, también, lo que son los procesos de ratificación de Convenciones Internacionales en la región.

Es claro que la normativa interna en nuestro país, aún con la reciente Ley 19.246 sobre la mesa, resulta sumamente desfavorable para el sector naviero, favoreciendo claramente los intereses de la carga y de ese sector de actividad.

147 Particularmente Convención de Bruselas de 1924.

A la luz de lo analizado, consideramos que Uruguay debería evaluar seriamente que caminos legislativos seguir en la materia, y el proceso de ratificación de Convenciones Internacionales resulta, a nuestro entender, es insoslayable.

La entrada en vigencia de estas nuevas reglas (Reglas de Rotterdam) es una buena oportunidad para que se abra un debate sobre la conveniencia de adoptar un Convenio Internacional que regule el transporte por vía marítima; teniéndose presente que Uruguay no ha ratificado ninguna de las Convenciones Internacionales que analizamos.

Si realmente queremos ser un país que apueste al desarrollo de un puerto Hub, con proyección en la región como receptor de carga, tanto para importar como para exportar, conjuntamente con otra serie de decisiones que se deberán encarar como país, es impostergable recorrer el camino de la ratificación de Convenciones Internacionales en la materia.

No podemos, como país, cerrar los ojos y desconocer lo que está sucediendo a nivel mundial, la tendencia que se impone, que es buscar la uniformidad en ciertas materias, como el transporte marítimo, para generar una seguridad jurídica que garantice y mejore la eficiencia y previsibilidad del transporte internacional de mercancías.

Particularmente, en las políticas de distribución de riesgos del transporte, que se caracterizan por la consagración de períodos de responsabilidad del transportador, causales exonerativas de la responsabilidad del transportador, límites indemnizatorios a la responsabilidad del transportador y términos cortos de prescripción de la acciones derivadas del contrato de transporte.

Estas características están presentes, sin excepción, en todos los Convenios e instrumentos Internacionales que regulan el contrato de transporte, en la modalidad que sea, tanto a nivel internacional como regional[148].

Mientras que Uruguay no adopte ningún convenio en la materia marítima, difícilmente estemos realmente cerca de los grandes tráficos marítimos internacionales, pues las grandes navieras y los generadores de carga preferirán seguir concentrando sus operaciones en aquellos países en los cuales conozcan la normatividad que les es aplicable en caso de cualquier pérdida o daño de la mercancía, "uniformizando criterios", cosa que no sucede, tal como analizamos, en nuestro régimen legal interno.

5. CONCLUSIONES.

Veamos finalmente las conclusiones de la investigación, de acuerdo a lo que fue nuestro planteo inicial para el presente trabajo.

5.1. **Conclusiones finales**.

148 Ver el Convenio de Montreal de 1999 (Transporte Aéreo), las decisiones 331, 393 (Transporte Multimodal) y 399 (Transporte Internacional de mercancías por carretera) de la Comunidad Andina, Reglas de La Haya, Haya-Visby y Hamburgo (Transporte Marítimo), COTIF, CMR, entre otros.

Hemos cubierto el área de investigación proyectada para este trabajo, logrando determinar el régimen jurídico del contrato de transporte marítimo por contenedores tanto a nivel nacional como internacional, identificando en forma, las principales características y consecuencias que uno u otro régimen trae aparejado para los intereses de los principales operadores en la materia (el sector armador y los intereses de la carga), en la resolución judicial de casos tramitados en nuestra jurisdicción.

Quedó en evidencia la implicancia práctica que estos regímenes tienen para los intereses de las partes involucradas y como juega ello en la operativa de nuestro puerto actual así como a futuro.

Asimismo, identificamos el camino legislativo que a los efectos entendemos debería recorrer nuestro país para no perder competitividad frente a los puertos de la región, teniendo en cuenta el desarrollo planificado del potencial portuario de Uruguay.

Cumplimos así con el objetivo de principal de la investigación.

Consideramos, también, que abarcamos en forma los objetivos secundarios de investigación, en virtud de haber logrado en el presente trabajo:

i. Determinar el régimen jurídico vigente en Uruguay para el transporte marítimo por contenedores.

ii. Identificar los principales aspectos que dicho régimen jurídico trae aparejado para los principales involucrados en el transporte marítimo por contenedores.

iii. Establecer el régimen jurídico de las convenciones internacionales en materia de transporte marítimo aplicables al transporte marítimo por contenedores.

iv. Determinar las consecuencias que dicho régimen jurídico trae aparejado para los principales agentes involucrados en el transporte marítimo por contenedores.

v. Establecer si es necesario que nuestro país efectúe algún tipo de reforma legislativa a efectos de alinear su legislación con los países de la región y el mundo, para no perder competitividad como puerto.

Asimismo, hemos contestado nuestras preguntas de investigación formuladas oportunamente de la siguiente manera:

¿Cuáles son los puntos de interés para los principales involucrados en la operativa de transporte marítimo por contenedores dispuestos en la normativa nacional e internacional aplicable al transporte marítimo por contenedores?

¿Cuál es el régimen jurídico vigente en Uruguay para el transporte marítimo de contenedores?

¿Cuáles son los principales aspectos o temas jurídicos que el régimen jurídico vigente en Uruguay trae aparejado para los agentes involucrados en la operativa de transporte

marítimo por contenedores?

¿Cuál es el régimen jurídico establecido en las convenciones internacionales no ratificadas por Uruguay aplicables al transporte marítimo por contenedores?

¿Cuáles son los principales aspectos que las convenciones internacionales establecen para los agentes involucrados en la operativa de transporte marítimo por contenedores?

¿Cómo repercute, todo lo anterior, en los procesos judiciales por incumplimientos de contratos de transporte marítimo, tramitados en Uruguay, desde el punto de vista los intereses de los principales involucrados en la operativa de transporte marítimo por contenedores?

¿Qué debería hacer nuestro país para no perder competitividad frente a la región en virtud de la normativa aplicable en Uruguay?

Concluido el presente estudio, podemos determinar que la normativa a nivel internacional en materia de derecho de transporte marítimo resulta más favorable para los intereses del sector armador y, por otro lado, hemos dejado en evidencia que la normativa vigente en Uruguay tiene grandes carencias de regulación, no adaptada a las nuevas características/condiciones del contrato de transporte marítimo ni a la realidad del mismo.

En la misma línea, estamos en condiciones de afirmar que la normativa vigente en nuestro país y los criterios jurisprudenciales aplicables por nuestros Jueces, a lo largo de los años, en los reclamos judiciales por incumplimientos de contrato de transporte marítimo, son notoriamente favorables a los intereses del sector usuario de fletes marítimos o cargador y que, además, resulta imperioso que nuestro país efectúe modificaciones a su régimen legal a efectos de proyectarse con competitividad frente a la región.

Son grandes los desafíos que en el sector se presentan, a nivel país, entre los que está la necesidad de reformas legislativas que impliquen que Uruguay comience el proceso necesario a efectos de ratificar Convenciones Internacionales en la materia.

Pese a toda la situación contextual contraria que venimos de referir, cabe señalar que los armadores siguen siendo fieles a Montevideo, no han cambiado sus escalas, ni por la situación regional en cuanto a todas las medidas argentinas del año 2013 ni por el estancamiento en la normativa legal aplicable, que les resulta francamente desfavorable, aunque están cargando un 40% menos que el año pasado[149]. Aunque debemos mencionar que según datos de mayo de 2014, el movimiento de contenedores cayó por tercer mes consecutivo, siendo la caída de un 14% en abril de 2014, con respecto a igual período de 2013[150].

149 Nota al Presidente del Centro de Navegación Mario Baubeta. Diario El País del 20 de abril de 2014.

150 Noticia del 6 de mayo de 2014 en www.observador.com.uy.

Penado por la disposición argentina de prohibir que la carga de exportación de ese país pase por las terminales portuarias de Uruguay, el puerto de Montevideo registró en abril pasado –en relación con mismo mes de 2013–, una nueva caída en el movimiento de contenedores en tránsito, aunque más leve que la percibida en marzo de este año, según datos brindados por el Centro de Navegación (Cennave).

El informe mensual del Cennave indicó que los contenedores en tránsito, medido en boxes, cayeron 13,7% en abril en la

Sin embargo, siempre es factible que se reestructuren tráficos y que, de esa forma, el puerto de Montevideo quede fuera de los grandes movimientos de carga. Ello resulta a todas luces muy grave, dado la dificultad que luego implica recuperarlos y que nuevamente estén en el itinerario de las grandes líneas marítimas.

Además, de la pérdida directa que se puede dar por la pérdida de los tráficos, también puede verse perjudicado, sin lugar a dudas, el comercio exterior nacional debido a un incremento de costos, en el caso de que la carga tenga que salir en tránsito hacia Brasil, si finalmente los armadores no opten por el puerto de Montevideo y si por puertos Brasileños.

Resulta claro, a nuestro entender, de acuerdo a todo lo analizado, los pasos que debería seguir Uruguay para realmente "comenzar a convertirse" en un país que apueste a la actividad portuaria de tráficos de carga marítima, con todo lo que ello implica.

******

BIBLIOGRAFÍA

ABUAUAD DAGACH Ricardo. "Limitación de responsabilidad de la empresa naviera. Constitución del fondo de limitación". Editorial Jurídica de Chile. Chile. 2007.

AGUIRRE RAMIREZ Fernando FRESNEDO DE AGUIRRE Cecilia. "Curso de Derecho del Transporte. Transporte Multimodal". Fundación de Cultura Universitaria. Montevideo. 2000.

AGUIRRE RAMIREZ Fernando FRESNEDO DE AGUIRRE Cecilia. "Curso de derecho del transporte. Transporte Marítimo". Volumen III. Fundación de Cultura Universitaria. Montevideo. 2011.

BLAS SIMONE Osvaldo. "Compendio de derecho de la navegación". Depalma. Buenos Aires. 1987.

comparación interanual (11.618 contenedores en abril pasado y 13.473 en abril de 2013), y en el análisis general, que incluye en contenedores en tránsito, importaciones, exportaciones y vacíos, la caída resultó ser de 0,2% (40.001 contenedores en 2013 y 39.888 este año).

Las importaciones cayeron 3,1%, mientras que crecieron las exportaciones (27%) y los vacíos (0,9%) crecieron en actividad en abril de 2014.

Por tercer mes consecutivo se registró un descenso en el tránsito de contenedores en el puerto de Montevideo, aunque esta vez la caída fue menos impactante, sobre todo porque en la comparación de abril frente a marzo de este año ese movimiento cerró con un alza de 4%.

En marzo pasado, en comparación al mismo mes de 2013, el movimiento de contenedores en tránsito desbarrancó 30% y en febrero había sido de 7,3%.

En la variación enero-abril de 2014 con mismo período del año pasado también se concretó un descenso con los contenedores en tránsito, de 10,1%, en los vacíos, de 20,7%, en las importaciones, de 2,1%, y en la contabilidad general, de 6,2% (152.827 contenedores en enero-abril de 2013 y 143.367 en 2014), de acuerdo a las cifras del Cennave.

Solo aumentaron los contenedores de exportación en un 23%.

En tanto, en la comparación del año móvil mayo 2013-abril 2014 frente a mayo 2012-abril 2013 sí se dio un incremento, de 24,5%, en el movimiento de los contenedores en tránsito en el puerto capitalino.

CAFFERA Gerardo y MARIÑO Andrés. "Obligaciones de Medio y de Resultado". ADCU Tomo XXVII.

DUALDSON John. "El Standart de la Razonabilidad en la Responsabilidad del Transportador de Mercaderías por Agua". Milano-Dott. A. Guiffre Editore. 1983.

ENRIQUEZ David. "UNCITRAL y las oscilaciones del régimen jurídico del transporte marítimo internacional de mercancías. Advertencias en torno a la búsqueda de una tercera vía."

ESCOBAR GUZMÁN José Vicente. "El contrato de transporte marítimo de mercancías bajo conocimiento de embarque". Universidad Externado de Colombia. Colombia. 2007.

FERNÁNDEZ Raymundo GÓMEZ Osvaldo. "Tratado de derecho Comercial". Edición Depalma. Buenos Aires. 1991.

GAMARRA Jorge. "Responsabilidad Contractual". Tomo 2. Montevideo. Fundación de Cultura Universitaria. Montevideo. 1997.

JAVUREK GISELLE. "Responsabilidad del transportador de mercaderías por agua". Editorial Lerner Editora S.R.L. Córdoba. 2009.

LORENZO IDIARTE Gonzalo A. "Transporte por Contenedores en el derecho Uruguayo y otras cuestiones actuales". Fundación de Cultura Universitaria. Montevideo. 2000.

MARTINEZ SANZ Fernando. "Manual de Derecho del Transporte". Madrid. Marcial Pons Ediciones Jurídicas y Sociales S.A. Madrid. 2010.

MESSINEO Francesco. "Manual de Derecho Civil y Comercial". Tomo 1. Ediciones Jurídicas Europa-América. Buenos Aires. 1955.

MEZZERA ALVAREZ Rodolfo. "Curso de Derecho Marítimo". Tomo 2. Editorial Acali. Montevideo. 1977.

MEZZERA ALVAREZ Rodolfo. "Curso de Derecho Comercial". Tomo 3. Editorial Acali. Montevideo. 1977.

OPERTTI Didier."Transporte Internacional Terrestre de Mercaderías. Tratado de Derecho Comercial Terrestre Internacional de Montevideo de 1939-40". Revista Uruguaya de Derecho Internacional. Tomo 1. 1972.

RADOVICH Jorge. "El Freigth Forwarder. Caracterización, obligaciones, responsabilidad por daños o faltantes de mercaderías". Revista de Transporte y Seguros N° 3.

RUIZ José. Citado por David Enriques: "UNCITRAL y la oscilaciones del régimen jurídico del transporte marítimo internacional de mercancías. Advertencias en torno a la

búsqueda de una tercera vía".

TETLEY William. "Marine Cargo Claims". International Shipping Publications. National Libray of Canada. 1988.

VIDAL AMODEO Julio. "Transporte marítimo. Descarga de mercaderías. El reconocimiento judicial del Artículo 1256 del Código de Comercio". En Revista de Transportes y Seguros N° 1.

Revistas jurídicas y Anuarios de Derecho:
Revista de Transporte y Seguros.
Revista de Derecho Procesal.
Anuario de Derecho Civil Uruguayo.
Anuario de Derecho Comercial Uruguayo.

Sitios web:
www.laleyonline.com.uy
www.lju.com.uy
www.elderechodigital.com.uy
www.poderjudicial.gub.uy
www.diarioelpais.com.uy
www.elobservador.com.uy
www.espectador.com
www.lr21.com.uy
www.anp.gub.uy

Otras fuentes de información:
Jurisprudencia nacional e internacional identificada en la investigación.
Datos proporcionados por empresas privadas consultadas en el marco de la investigación.
Datos obtenidos del Centro de Navegación del Uruguay en el marco de la investigación.

******