

LA RESPONSABILIDAD DEL TRANSPORTADOR
EN EL CONTRATO DE TRANSPORTE MARITIMO DE MERCANCIAS

CARLOS JULIAN PARADA GARCIA

PONTIFICIA UNIVERSIDAD JAVERIANA
FACULTAD DE CIENCIAS JURIDICAS
ESPECIALIZACION EN DEREHO COMERCIAL
BOGOTA D.C.

2015

TABLA DE CONTENIDO

INTRODUCCION	1
1. LA RESPONSABILIDAD DERIVADA DEL CONRATO DE TRANSPORTE	2
2. RESPONSABILIDA CONTRATUAL	3
3. EL CONTRATO DE TRANSPORTE MARITIMO	4
4. CONTRATO DE TRANPORTE MARITIMO BAJO CONOCIMIENTO DE EMBARQUE	6
5. RESPONSABILIDAD CONTRACTUAL DEL TRANSPORTADOR MARITIMO DE MERCANCIAS.....	7
CONCLUSIONES	10

INTRODUCCION

En un mundo donde la globalización se ha abierto camino y los países han percibido que la mejor forma de activar sus economías es a través del comercio internacional gracias a las nuevas tecnologías implementadas en el sector del transporte, para de esta forma generar grandes beneficios a largo, mediano y corto plazo, ya que el sector externo de cada país juega un papel un papel importante y protagónico en el desarrollo de los mismos o puede ser el salvavidas en los periodos de necesidades. Es así como el comercio internacional de mercancías continúa siendo el protagonista de la internacionalización del comercio ya que envuelve una mayor participación de mano de obra y compromete la mayor parte de los factores de producción de un país.

Ahora bien el comercio internacional de mercancías puede realizarse de varias formas, ya sea por medio terrestre, aéreo o marítimo, siendo este último el más utilizado toda vez que por medio de este se pueden transportar grandes de cantidades de mercancías en un mismo viaje, y por consiguiente el mismo es el que presenta mayores riesgos en su ejecución debido a las grandes cantidades de mercancía que son transportadas y cualquier accidente por pequeño que sea, genera diferentes consecuencias para los diferentes agentes intervinientes en el contrato de transporte marítimo.

Por lo anteriormente expuesto el presente trabajo tiene como finalidad exponer la diferente normatividad nacional e internacional respecto de la responsabilidad del transportador en el contrato de transporte marítimo de mercancías, haciendo un repaso breve por la responsabilidad derivada del contrato de transporte, la responsabilidad contractual, el contrato de transporte marítimo y el contrato de transporte marítimo bajo conocimiento de embarque.

1. LA RESPONSABILIDAD DERIVADA DEL CONTRATO DE TRANSPORTE

Iniciare el estudio del presente tema diciendo que la responsabilidad aquí referida es la civil, en la cual la obligación que se tiene es la de reparar un daño ocasionado a las personas o al patrimonio ajeno. Para que se configure la responsabilidad civil se requiere la concurrencia de los siguientes requisitos a saber: un hecho, la inimputabilidad, debe presentarse un daño a consecuencia de ese hecho y debe existir un nexo causal entre el hecho y el daño.

1.1. Hecho: “Es todo fenómeno suceso o situación que da lugar al nacimiento, adquisición, modificación, conservación, transmisión o extinción de derechos u obligaciones”¹. Adriano Cupis opina que “para que ese daño produzca una relación jurídica, aparte de recaer en un interés humano, debe además derivar de un hecho humano”². De lo anterior concluimos que el hecho debe provenir del actuar del hombre y debe constituir una infracción a un deber jurídico.

1.2. La Inimputabilidad: Según Florián “Es la determinación de la condición mínima necesaria para que un hecho pueda ser atribuido a alguien como autor del mismo objeto de que deba soportar sus consecuencias”, es decir, que la infracción al deber jurídico debe ser atribuible a un sujeto.

Así las cosas tenemos que la conducta que contraría el ordenamiento jurídico es ilícita, y la misma puede ser subjetiva u objetiva. Se dice que la conducta es subjetiva cuando es querida por el autor que conoce y debe conocer su antijuridicidad y es objetiva cuando la conducta no se ajusta a derecho apartándose de toda apreciación sobre el conocimiento que el agente pueda tener de esa antijuridicidad.

1.3. El Daño: “Es el menoscabo o perjuicio a las facultades jurídicas que tiene una persona para disfrutar de un bien patrimonial o extrapatrimonial. Ese daño es indemnizable cuando en forma ilícita es causado por alguien diferente de la víctima”³. Acorde con lo anterior tenemos que el perjuicio es un elemento constitutivo de la responsabilidad civil ya que como lo manifiestan Mazeaud-Tunc entre los elementos constitutivos de la responsabilidad civil, el perjuicio es aquel

¹Cabanellas Guillermo. Diccionario de Derecho Usual. Tomo II, Editorial Heliasta S.R.L. Buenos Aires, p. 287.

²De Cupis Adriano. El Daño Teoría General de la Responsabilidad Civil – Traducción de la segunda edición por Angel Martínez Sarrión – Bosch. Casa Editorial Barcelona 1975, p. 129.

³ Tamayo Jaramillo Javier. De la Responsabilidad Civil – De los Perjuicios y su Indemnización – Segunda reimpresión de la primera edición – Tomo II Editorial Temis 1996. p. 5

cuya existencia suscita menos discusiones ya que ese requisito aparece integrando la esencia de la responsabilidad civil, puesto que se trata de reparar el menoscabo causado a una persona”⁴.

La Corte Suprema de Justicia en la sentencia del 21 de febrero de 1997 expresa que “el daño o perjuicio es la lesión patrimonial causada al acreedor por la inejecución absoluta, ejecución imperfecta o retardo al ejecutar el objeto a que está obligado el deudor”.⁵

1.4. La Relación Causal: Para el Doctor ArrublaPaucar “para que pueda hablarse de una acción dañosa punible, es indispensable que entre el hecho imputable y el daño, medie una relación o nexo causal, es decir, que el daño tiene que ser la consecuencia de ese obrar antijurídico imputable.” Así las cosas podemos afirmar que para que se configure la relación de causalidad entre daño y hecho imputable, la consecuencia de ese obrar antijurídico debe ser el daño ocasionado.

2. RESPONSABILIDAD CONTRACTUAL

Una vez estudiado el tema de la responsabilidad civil en términos generales, pasando por los requisitos para que se configure, entraremos a dar una breve descripción del concepto de la responsabilidad contractual.

La responsabilidad contractual proviene de un contrato y consiste en “la obligación de indemnizar el incumplimiento o cumplimiento imperfecto o tardío de una obligación que de él emana; por lo tanto, para que exista responsabilidad contractual se necesita la presencia de un acreedor y de un deudor de una obligación contractual y el incumplimiento por parte del deudor de dicha obligación”⁶. De la anterior definición podemos decir que la responsabilidad se basa en la reparación de un daño cometido por una persona a otra, premisa está en la que se fundamenta la responsabilidad.

⁴Mazeaud Henri, Mazeaud León y TUNC André. Tratado Teórico y Práctico de la Responsabilidad Civil Delictual y Contractual – Traducción de la Quinta Edición por Luis Alcalá-Zamora. Tomo Primero, Volumen I. Ediciones Jurídicas Europa-América, Buenos Aires. p. 293.

⁵Sentencia del 21 de febrero de 1977, M.P. Ricardo Uribe Holguín.

⁶Duci Carlos, Responsabilidad Civil, Santiago de Chile, p. 17

3. EL CONTRATO DE TRANSPORTE MARITIMO

Nuestra codificación mercantil no define el contrato de transporte marítimo, razón por la cual debemos remitirnos a la definición establecida en el artículo 981 del mismo, el cual establece que “el transporte es un contrato por medio del cual una de las partes se obliga para con la otra, a cambio de un precio, a conducir de un lugar a otro, por determinado medio y en el plazo fijado, personas o cosas y a entregar éstas al destinatario.

El contrato de transporte se perfecciona por el solo acuerdo de las partes y se prueba conforme a las reglas legales”

3.1. Características.

3.1.1. Bilateralidad, ya que las partes contratantes se obligan recíprocamente, puesto que el transportador se obliga a trasladar de un lugar a otro, mediante determinado medio de transporte y en el plazo fijado personas o cosas. Mientras que el remitente se obliga al pago de un precio o flete, como contraprestación al traslado realizado por el transportador.

3.1.2. Consensualidad, puesto que se perfecciona por el acuerdo de las partes con su consentimiento, por la concurrencia de voluntades.

Respecto de lo anterior la Corte Suprema de Justicia, en sentencia del 25 de marzo de 2003, ha ratificado el carácter de consensual del contrato de transporte en los siguientes términos: “Se trata de un contrato eminentemente consensual, ya que el mismo se perfecciona con el acuerdo de voluntades de las partes contratantes, y se puede probar por cualquiera de los medios legales, máxime cuando no se expide carta de porte, pues cuando ocurre lo contrario tal documento facilita la prueba”.⁷

3.1.3. De Resultado, puesto que el transportador adquiere la obligación de conducir a las personas o cosas, salvas al lugar pactado con el remitente.

3.1.4. Onerosidad, porque al tener un carácter mercantil la movilización de las personas o cosas asumida por el transportador genera un precio o flete.

⁷Sentencia 033 del 25 de marzo de 2003, M.P. José Fernando Ramírez Gómez.

3.1.5. Conmutativo, ya que ambas partes conocen y pueden determinar el alcance y verdadero sentido de sus pretensiones.

3.1.6. De Tracto Sucesivo, en la medida que las obligaciones nacidas del contrato se extienden por el tiempo que dure el transporte de las mercancías.

3.2. Partes.

Frente a las partes intervinientes en contrato de transporte tenemos al remitente, transportador y destinatario. “El remitente es la persona que entrega los efectos al transportador para que los traslade de un lugar a otro, es la persona que realiza el encargo y puede actuar por cuenta propia o ajena; el transportador o porteador, es la persona que se encarga de forma profesional de realizar el transporte de las cosas; y por último el destinatario que puede ser una tercera persona o el mismo remitente y es a quien se deben entregar los efectos transportados en el lugar de destino, por parte del transportador.”⁸

En la Sentencia del 30 de noviembre de 2004, la Corte Suprema de Justicia advierte lo siguiente sobre las partes del contrato de transporte: “Tratándose de del transporte de cosas, asumen la calidad de partes, de un lado el remitente, que es la persona que se obliga por cuenta propia o ajena, a entregar las cosas que deben ser acarreadas, en las condiciones, lugar y tiempo convenidos, y del otro, el transportador que es quien se compromete a recibir, conducir y entregar los objetos materia del contrato.

El destinatario, que puede ser el mismo remitente, o una persona diferente, y es aquel a quien se envían las cosas transportadas y a quien deben entregarse en el lugar de destino. El destinatario asumirá el rol de parte cuando acepte el respectivo contrato”.⁹

3.3. Objeto.

La carga es el objeto central en esta clase de contrato y es definida por el artículo 1634 del código de comercio como los bienes, objetos y artículos de cualquier clase, con excepción de los animales vivos y del cargamento que, según el contrato de transporte, se declare colocado sobre cubierta y sea efectivamente transportado así. Esta carga puede ser total o parcial, es total cuando

⁸ArrublaPaucar Jaime, Contratos Mercantiles, Contratos Típicos, Editorial Legis, ps. 45 y 46.

⁹Sentencia S-210-2004, M.P. Jaime Alberto ArrublaPaucar.

la carga de un mismo remitente ocupa la totalidad de la embarcación y será parcial cuando ocupe una parte del buque.

3.4. Flete.

“Es la prestación que debe pagar el remitente al transportador para que transporte la carga, este precio es impuesto al remitente quien en principio no puede negociarlo, ya que fue establecido en conferencias marítimas teniendo en cuenta las rutas, tráfico y armadores marítimos”¹⁰.

4. CONTRATO DE TRANSPORTE MARITIMO BAJO CONOCIMIENTO DE EMBARQUE

El artículo primero del Convenio de las Naciones Unidas sobre Transporte Marítimo de Mercancías de 1978 o Reglas de Hamburgo establece que el conocimiento de embarque es un documento que hace prueba de un contrato de transporte marítimo y acredita que el porteador ha tomado a su cargo o ha cargado las mercancías, y en virtud del cual éste se compromete a entregarlas contra la presentación del documento. Constituye tal compromiso la disposición incluida en el documento según la cual las mercancías han de entregarse a la orden de una persona determinada, a la orden o al portador.

Según Hildebrando Leal Pérez las características principales del conocimiento de embarque son: a) Es prueba del contrato de transporte, pero no es el contrato; b) Es prueba de que el transportador ha asumido la custodia de la carga a bordo del buque; c) El documento permite al titular destinatario recuperar la carga en el sitio de destino; d) El conocimiento es un título valor nominativo a la orden o al portador y por ende endosable.

Aunado a lo anterior el artículo 1645 del Código de Comercio dispone que “todas las estipulaciones de las partes y las modificaciones lícitas de las normas legales, deberán hacerse constar en el conocimiento de embarque.”

De lo expuesto anteriormente podemos concluir que el conocimiento de embarque es la prueba fundamental de la existencia de un contrato de transporte marítimo y le da la facultad a una persona determinada establecida en la misma o al portador de esta, de exigir al transportador la

¹⁰ Hildebrando Leal Pérez, El Contrato de Transporte, Editorial Leyer, pg. 116.

entrega de la mercancía puesta bajo su cuidado, en las mismas condiciones y estado que las recibió, y en el lugar pactado para la entrega, so pena de responder por los daños y perjuicios causados a la mercancía durante el trayecto en el que el porteador la tuvo bajo su custodia.

5. RESPONSABILIDAD CONTRACTUAL DEL TRANSPORTADOR MARITIMO DE MERCANCIAS

Explicada la responsabilidad derivada del contrato de transporte, el contrato de transporte marítimo y el contrato de transporte bajo conocimiento de embarque nos ocuparemos a continuación de la responsabilidad del transportador marítimo de mercancías, haciendo un repaso por la diferente normatividad contenida en nuestro Código de Comercio y el Convenio de las Naciones Unidas sobre transporte marítimo de 1978.

El Código de Comercio dispone en su artículo 1633 que “el transportador será responsable de las pérdidas o daños acaecidos a las mercancías con arreglo al valor que el remitente haya declarado por bultos o unidad”. Igualmente los artículos 986 y 987 ibídem establecen que cuando varios transportadores intervengan sucesivamente en la ejecución de un contrato de transporte, por uno o varios modos o se emita billete, carta de porte, conocimiento de embarque, los mismos responderán solidariamente del cumplimiento del contrato en su integridad, al igual que serán responsables por los daños ocurridos durante el recorrido a su cuidado.

Aunado a lo anterior el artículo 1646 establece que al no emitirse conocimiento de embarque único o directo, el transportador podrá exonerarse, mediante estipulación expresa, de responsabilidad en cuanto al tiempo anterior al embarque o posterior al desembarque de la cosa. Pero será responsable si se le prueba alguna culpa en acaecimiento del daño.

Ahora bien el Convenio de las Naciones Unidas sobre Transporte Marítimo de Mercancías de 1978 o Reglas de Hamburgo, establece que el transportador será responsable de la pérdida o el daño de las mercancías, así como del retraso en su entrega, si el reclamante prueba que la pérdida, el daño o el retraso, el hecho o circunstancia que lo causó o contribuyó a causarlo, se

produjo durante el período de responsabilidad del transportador establecido en el artículo 4 del citado convenio.¹¹

Igualmente lo será de la totalidad o de parte de la pérdida, el daño o el retardo en los siguientes eventos: a) Si el reclamante prueba que hay culpa del transportador, de cualquier parte ejecutante, del capitán o algún miembro de la tripulación del buque, de los empleados del transportador o de una parte ejecutante o de cualquier otra persona que ejecute o se comprometa a ejecutar alguna de las obligaciones del porteador con arreglo al contrato de transporte, en la medida en que dicha persona actúe, directa o indirectamente, a instancia del porteador o bajo su supervisión o control, causó o contribuyó a causar el hecho o la circunstancia que el porteador alega en su descargo.

b) Si el reclamante prueba que un hecho o circunstancia diferente a la fuerza mayor, riesgos, peligros, accidentes del mar o de otras aguas navegables, guerras, hostilidades, conflictos armados, piratería, terrorismo, motines, tumultos, restricciones por cuarentena, huelgas, incendios a bordo del buque, vicios ocultos que no puedan descubrirse obrando con la debida diligencia, actos u omisiones del cargador, pérdida de volumen o de peso, cualquier otra pérdida o daño que sea imputable a la naturaleza, salvamento o tentativa de salvamento de vidas en el mar, medidas razonables para salvar o intentar salvar bienes en el mar y medidas razonables para evitar o tratar de evitar daños al medio ambiente, contribuyó a causar la pérdida, el daño o el retraso y el porteador no puede probar que ese hecho o circunstancia no es imputable a su culpa ni a la culpa de ninguna de las personas mencionadas anteriormente.

c) Si el reclamante prueba que la pérdida, el daño o el retraso fue o es probable que haya sido total o parcialmente causado por, el estado de innavegabilidad del buque, las deficiencias en el armamento, el avituallamiento o la tripulación del buque o el hecho de que las bodegas u otras partes del buque en donde se transporten las mercancías, o de que algún contenedor suministrado por el porteador y sobre el cual o en cuyo interior se transportaron las mercancías, no estuviesen en las condiciones debidas para recibirlas, transportarlas y conservarlas.

¹¹Convenio de las Naciones Unidas sobre Transporte Marítimo de Mercancías de 1978, Artículo 4, Período de Responsabilidad del Transportador: La responsabilidad del porteador por las mercancías en virtud del presente Convenio abarca el período durante el cual las mercancías están bajo la custodia del porteador en el puerto de carga, durante el transporte y en el puerto de descarga.

d) Si el porteador no puede probar que ninguno de los hechos o circunstancias mencionados anteriormente causó la pérdida, el daño o el retraso o que cumplió con su obligación de obrar con la debida diligencia.

Así las cosas vemos que este Convenio regula el tema de la responsabilidad contractual del transportador marítimo de mercancías en forma más ordenada y clara que el Convenio de Bruselas de 1924, en la medida en que establece un principio general de responsabilidad, ya que uno de los puntos más significativos de esta regulación es que el transportador ya no resultará exonerado por las culpas náuticas de su tripulación, resultando de esta forma más gravoso para los transportadores.

CONCLUSIONES

- Para que se configure una responsabilidad derivada del contrato de transporte se requiere de la existencia de 4 requisitos esenciales a saber, un hecho, una inimputabilidad, un daño a consecuencia de ese hecho y la existencia un nexo causal entre el hecho y el daño.
- Para que las Reglas de Hamburgo se apliquen a un contrato de transporte marítimo, no es necesario que el mismo conste en un conocimiento de embarque o en documento similar a éste.
- La responsabilidad contractual del transportador marítimo va ligada a la inexecución de sus obligaciones, y en esa medida se origina cuando recibe las cosas y culmina cuando las entrega.
- El transportador es responsable durante el período en que las cosas están bajo su custodia y control; período que no necesariamente coincide con el tiempo durante el cual las mercancías están a bordo del buque.
- Código de Comercio y el Convenio de las Naciones Unidas sobre transporte marítimo de 1978, establecen taxativamente las causales de responsabilidad contractual del transportador marítimo de mercancías.