

Consideraciones legales al contratar transporte marítimo en Chile

Importadores y Exportadores, entre otros, deben tener ciertas nociones de las reglas que se aplican al transporte; cuales son las reglas que se aplican, ante quien, y dentro de que plazo puede reclamar en caso de pérdida de mercancías, que arriben dañadas o lo que ha venido sucediendo últimamente que haya retraso en el transporte, considerando que el transporte marítimo continúa siendo el principal medio.

La ley aplicable se contiene principalmente en el Libro III del Código de Comercio que en materia de transporte recoge las llamadas Reglas de Hamburgo de 1978, que corresponden a un Convenio UNCITRAL. Se trata de reglas que protegen en general al titular de la carga.

El acuerdo o contrato de transporte es consensual es decir que para que exista basta solo un acuerdo de voluntades. En el momento en que las partes acuerden los términos principales del transporte, flete y mercancía a transportarse, es que se entiende existente el contrato de transporte. Normalmente este acuerdo se traspasa luego al Booking emitido por la naviera o empresa de servicios logísticos, y finalmente al Bill of Lading o B/L por sus siglas.

En términos generales, los actores son: un exportador que usualmente toma el nombre de cargador quien acuerda el transporte con porteador o transportador, que se denomina documenta y que puede o no emitir un conocimiento de embarque, un porteador o transportador efectivo que es quien realiza el transporte y el consignatario que el habilitado para exigir la entrega de las mercancías en destino y que usualmente, corresponde con el importador.

Algunas claves son las siguientes:

- 1) Lo que establece el reverso del conocimiento de embarque no es válido en tanto se aparte de las normas imperativas que establece el Código de Comercio y Las Reglas de Hamburgo. Así, por ejemplo, la cláusula usual por al que se debe interponer cualquier acción según lo que establezca el B/L, ej. Arbitraje en Londres o Nueva York no se aplica: Siempre se puede demandar ante un tribunal del puerto de zarpe (exportación) o de arribo (importación), entre otros casos.
- 2) Si se acuerda el transporte con un forwarder u operador logístico, por regla general éste será responsable en forma solidaria con la naviera aun cuando la responsabilidad del daño recaiga en el último. El operador logístico tendrá luego la posibilidad de repetir contra el naviero.
- 3) Luego de cargar las mercancías sobre el buque se emitirá un conocimiento de embarque. Si este documento se encuentra limpio es decir sin reservas, se presume legalmente la buena condición de la carga.
- 4) Ambos porteadores son responsables de todo daño, pérdida o retraso en la entrega si éstos se producen durante el lapso en que custodien las mercancías. Y si se presenta una protesta oportuna en destino se presume que el mal arribo.
- 5) Para determinar en qué casos se ha entregado retrasada la carga en destino hay que revisar si se acordó o no un plazo expreso. Lo usual es que no se haya acordado. En este caso el retraso existe si no se entrega dentro de los plazos usuales atendidas las circunstancias del caso.

6) Es esencial que el exportador o importador en su caso mantengan una copia del booking note o reserva de espacio y que éste contenga el ETD o tiempo estimado de zarpe y el ETA o fecha estimada de arribo, puesto que en base a estos plazos contrata quien acuerda el transporte.

7) Entre muchas particularidades del transporte marítimo se encuentra la posibilidad de arraigar una nave o buque por algún daño que ocasione o derive en un denominado crédito privilegiado para el afectado, como los derivados de incumplimiento de transporte marítimo. El arraigo puede recaer sobre la nave que causó el daño – nave ofensora – como sobre cualquier otra nave del mismo propietario, administrador u operador – nave hermana -, con el objeto de obtener una garantía, la nave o garantía que la reemplace, sobre la que se ejecutará una eventual sentencia favorable.

ESTABLECER RESGUARDOS

En el transporte marítimo de perecibles es frecuente la ocurrencia de siniestros de transporte, derivados principalmente de daños por variación de la temperatura al transportista y de retraso en la entrega.

Para poder fundar debidamente cada uno de los reclamos que se deriven, sea al seguro del agroexportador, o bien, directamente a la naviera u operador logístico de que se trate, es imprescindible contar con la trazabilidad de las mercancías exportadas. En este sentido, es ideal que existan informes de calidad preembarque realizados a la fruta, debidamente documentados, entre otros.

Se recomienda que –antes de embarcar perecederos– cada exportador deje constancia sobre la temperatura y ventilación de la carga, así como el detalle de los termógrafos incorporados y si existe atmósfera controlada, antecedentes que forman parte del *booking* (o acuerdo marco entre exportador y transportista) y que después deben ser traspasados al BL”.

Asimismo, al momento de contratar transporte marítimo, el exportador debe conocer el *transit time* o el tiempo de tránsito de la naviera, especialmente respecto de la última fruta de la estación, el que debe ser acorde al *shelf live* o vida útil del perecible que se está exportando.

Es recomendable revisar las pólizas de transporte y que en el caso de los perecederos incluyan cláusulas sobre temperatura, refrigeración, huelga, partidas demoradas, arribo tardío y rechazo de productos en la fase marítima del viaje, a lo cual se puede agregar la etapa terrestre anterior y/o posterior del viaje por mar. Adicionalmente, sugiere contratar seguros de crédito en casos de incumplimiento financiero de los recibidores.

En caso de siniestro, es necesario que el consignatario en destino efectúe las protestas a la naviera dentro de determinados plazos, lo que establecen presunciones sobre la condición de entrega de la carga por parte de la naviera. Tratándose de daños visibles debe realizarse la protesta dentro de las 24 horas siguientes a la recepción del recibidor o consignatario. Por el contrario, cuando estos daños o pérdidas no sean aparentes, este plazo se extiende a 15 días. De todas formas, para evitar problemas lo ideal es cumplir con el primer plazo”.

En este punto, el especialista recomienda no sólo quedarse con la información que recopile el *surveyor* de la compañía de seguros, sino que sugiere contratar adicionalmente a un segundo experto independiente que entregue una segunda opinión sobre la causa de los daños.

Finalmente, cada agroexportador debe tener presente que en caso de que se haya producido un siniestro de transporte, a consecuencia de la negligencia del transportista, se deben efectuar las gestiones necesarias para obtener el recupero de las pérdidas económicas sufridas. Para ello, se debe efectuar a la brevedad la denuncia del siniestro frente al seguro contratado, y en caso que no se haya contratado seguro, o bien éste no responda, presentar las acciones pertinentes en contra de la naviera u operador responsable. Y que, en todas estas gestiones, será de gran trascendencia el respaldo documental que haya recopilado en cada una de las etapas de la exportación, con lo que se fortalecerá su postura.

Rafael Durán S.
Socio
Legal Export Abogados