

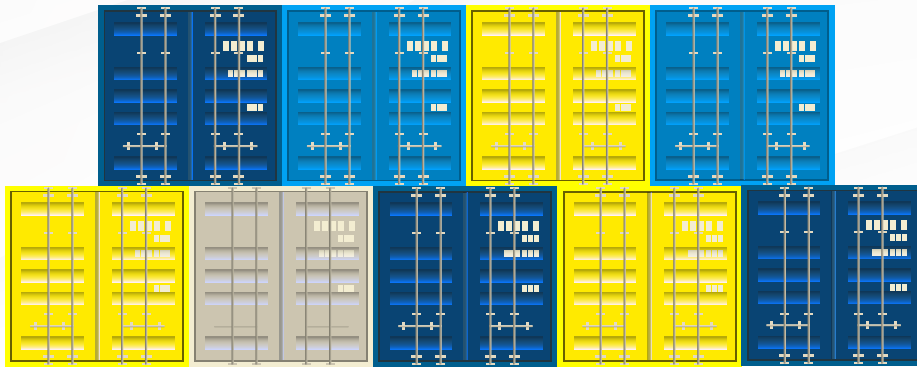


CONTRATO DE TRANSPORTE DE CARGA Y CONTRATO DE COMODATO DE CONTENEDOR

Coleccionables ^{Nº} 5



CONTRATO DE TRANSPORTE DE CARGA Y CONTRATO DE COMODATO DE CONTENEDOR



I. NORMATIVIDAD

- Código Civil, arts. 2200 al 2220.
- Código de Comercio, art. 822, 981 al 999, 1008 al 1035.
- Sentencia de Corte Suprema de Justicia - Sala de Casación Civil y Agraria N° T 1100102030002016-02950-00 de 26 de octubre de 2016.
- Artículo de El Container: Contrato de transporte y Comodato de contenedores de octubre de 2016.
- Normas ISO 6346 y 668
- Resolución 009606 de 2003 Mintransporte
- Manual sobre control de contenedores de la CAN
- Decreto 390 de 2016. Estatuto Aduanero.

II. CONTEXTO

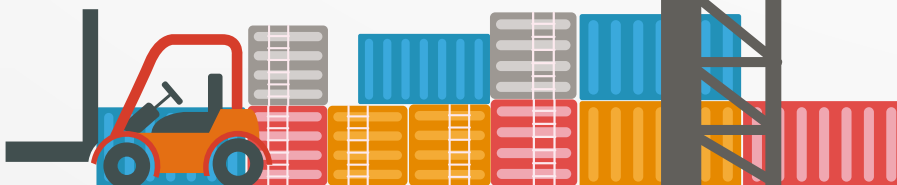
Antecedentes

La necesidad de reducir los tiempos en el proceso de carga y descarga de la mercancía del camión al buque llevó en los años 50 al señor Malcolm Malean, transportador terrestre de New Jersey Estados Unidos, a crear a partir del camión sin ruedas acoplado al buque, el contenedor moderno, de esta manera la protección a la carga y la reducción de los tiempos operativos constituyen los mayores beneficios que acompañan su invención.

Actualmente más de 250 millones de contenedores –TEUS- al año se mueven en el mundo.

Resulta aconsejable realizar un análisis de esta figura a la luz de las obligaciones que se desprenden del contrato de transporte, toda vez que a partir de la lectura del artículo 1027 del Código de Comercio **“Cuando las cosas a transportar consistan en contenedores, paletas, guacales y en general, unidades cerradas, selladas o precintadas, éstas se considerarán como unidad de carga y deberán ser entregadas por el transportador en el mismo estado en que las recibe”.**

1 Decreto 390 de 2016. Artículo 1. Contenedor. Es un elemento de equipo de transporte reutilizable, que consiste en un cajón portátil, tanque movable u otro elemento análogo, total o parcialmente cerrado, destinado a contener mercancías para facilitar su transporte por uno o varios modos de transporte, sin manipulación intermedia de la carga, de fácil llenado y vaciado y de un volumen interior de un metro cúbico, por lo menos.



III ESTADO DEL ARTE

El **Contrato de transporte de mercancías** es definido en el artículo 981 del Código de Comercio como un negocio jurídico en virtud del cual una de las partes - **Transportador habilitado**- se obliga para con la otra- **Remitente y/o destinatario**- a cambio de un precio, a conducir de un lugar a otro, por determinado medio y en el plazo fijado, personas o cosas y entregar éstas al destinatario.

El **Comodato del contenedor** es también un contrato entre el usuario (importador o exportador) y la empresa naviera (comodante), para que esta preste el contenedor por un periodo de tiempo determinado para que el contenedor sea devuelto en las mismas condiciones que se entregó, por lo que el usuario (comodatario) debe responder por los daños que se llegaren a causar al bien, y con la obligación de pagar las demoras convenidas vencido el término.

El comodato ha evolucionado a otras formas y vinculaciones contractuales propias del comercio internacional como los denominados **Master Lease Agreement**, el **Long Term Agreement** y el **short Term Agreement**, cuyo

contenido está referido al tiempo en que se arriendan los contenedores individualmente o por cantidad, sin que implique variaciones en los elementos de contrato de locación descrito.

El contrato de comodato no vincula contractualmente al transportador, sí al usuario (importador o exportador) y la línea marítima, imponiendo en el usuario obligaciones concernientes al embalaje tales como: devolver o restituirlo en el estado en que lo recibió y en el sitio y fecha acordados (**drop off**), el manejo adecuado y transporte de mercancías lícitas, responder por los daños ocasionados al contenedor durante el tiempo que estuvo bajo su custodia, etc.

En consecuencia el riesgo sobre el embalaje-contenedor como cuerpo cierto cuya entrega se debe en este caso en cumplimiento del Comodato, es siempre a cargo del usuario importador o exportador.

Destacan las siguientes diferencias de los contratos citados:

Particularidades	Contrato de Transporte	Contrato de Comodato
Fuente normativa	Artículo 981 y siguientes del Código de Comercio	Artículo 2200 y siguientes del Código Civil
Partes	Se suscribe entre la empresa de transporte y el remitente o generador de la carga.	Entre la línea naviera y el generador o remitente de la carga.
Contenido general	Se especifica la mercancía, el valor del flete, el sitio de entrega de la carga y del contenedor (aclarando que la devolución del contenedor no es responsabilidad del transportador, y en caso de que el generador de la carga requiera que el contenedor sea llevado a un patio o al puerto, se debe especificar el costo del flete por este concepto).	Se definen los derechos del uso del contenedor, su estado físico, el lugar y forma de restitución. También se debe especificar el monto y sitio del pago del Drop-Off (este pago es responsabilidad exclusiva del generador de la carga).
Obligaciones	Conducir de un lugar a otro, por determinado medio y en el plazo fijado, personas o cosas y entregar éstas al destinatario.	Restituir la misma especie después de terminar el uso.

IV ¿ES OBLIGACIÓN DEL TRANSPORTADOR LA ENTREGA DEL EMBALAJE-CONTENEDOR EN QUE SE MOVILIZÓ LA MERCANCÍA?

- La devolución de la unidad de cargue (Contenedor) como unidad separada de la mercancía que la contiene, no es obligación del transportador y por tanto su traslado causa flete y stand by por mora en el recibo.
- La empresa de transporte tiene derechos, obligaciones y responsabilidades exclusivamente en el marco del contrato de transporte, y no está llamada a asumir cargas contractuales propias del comodato del contenedor.

Así las cosas, no se podrá cobrar valor alguno al transportador por manejos o movimientos del contenedor:

- a. En el sitio de cargue o descargue.
- b. En el patio de contenedores.
- c. Por concepto de la descarga del contenedor vacío.

Lo anterior, ya que los costos asociados al manejo, entrega, devolución en vacío etc., son a cargo del generador.

V. CUADRO DE FLUJO DE PROCESO DEL CONTENEDOR

Se ilustran los siguientes procesos del comercio exterior asociados al embalaje contenedor en las operaciones de Importación y Exportación:

FLUJO DE PROCESO DEL CONTENEDOR REPOSICIÓN DE VACÍOS



VI. MEDIDAS DE PRECAUCIÓN EN EL MANEJO DE CONTENEDORES

El transportador debe asegurarse de recibir el contenedor en las condiciones descritas en el contrato de comodato, ya que deberá firmarlo a título de verificación y aceptación del estado físico.

Una vez arribe la mercancía al lugar de la entrega o destino pactado en el contrato de transporte, el transportador debe dar aviso al destinatario de la llegada de la mercancía en una unidad de carga, y ponerla a su disposición para su entrega, lo cual resulta necesario para hacer cesar su responsabilidad y así evitar cualquier mora que se le quiera imputar en el contrato de transporte.

Se debe estipular expresamente en el documento de

transporte (RTC), las condiciones de la entrega de la mercancía cuando esta se recibe como unidad cerrada y sellada.

El EIR (Acta de Inspección de entrega de contenedor), debe ser verificada por el transportador en forma física, evitando observaciones que no correspondan a la realidad.

Esta verificación al momento de recibir y entregar el contenedor permite salvar su responsabilidad por cualquier daño ocasionado al contenedor, e igualmente al momento de entregar el contenedor en el puerto, se debe realizar la revisión externa entre el transportador y el operador del puerto.

VII. CONCLUSIONES

Uno es el Contrato de Transporte que involucra y obliga a los sujetos empresa de transporte y remitente o destinatario; otro es el contrato de Comodato del Contenedor que relaciona a la línea naviera y al exportador.

Cada uno tiene su génesis propia y se rigen por reglas de derecho también diferentes, pues el primero tiene como objeto el acarreo o traslado de una mercancía, por un medio adecuado y de un lugar a otro, y el segundo el préstamo de uso (a título gratuito por lo general) de un embalaje o contenedor y su devolución por el exportador a la línea naviera.

Por transparencia del negocio jurídico es importante estipular expresamente en el documento de transporte (Remesa Terrestre de Carga u otro), las condiciones de la entrega de la mercancía cuando esta se recibe como unidad cerrada y sellada.

La verificación física externa del estado del embalaje-contenedor que se realice por el transportador y la firma de su recibido debe expresarse siempre que es en cumplimiento de la "obligación de recibir" que nace del contrato de transporte de las mercancías y así debe dejarse constar, sin que por ello se esté asumiendo el carácter de sujeto del contrato de comodato.

Esta verificación al momento de recibir y entregar el contenedor permite salvar su responsabilidad por cualquier daño ocasionado al contenedor, e igualmente al momento

de entregar el contenedor en el puerto, se debe realizar la revisión externa entre el transportador y el operador del puerto.

