

TRANSPORTE

Por: Néstor Restrepo Rodríguez, Gerente Restrepo Asociados, Abogados Asesores.

Imagen: Contenedores. obtenido de: mexico-maine.olx.com



¿QUÉ SABE USTED ACERCA DEL CONTENEDOR MARÍTIMO?

INTRODUCCIÓN.

Hace 43 años aproximadamente, por el puerto de Buenaventura, entró por primera vez a Colombia un contenedor marítimo con mercancía que llegaba para dicho terminal. Empezaba así una verdadera revolución en el proceso marítimo y portuario de transporte y manejo de la carga, y todavía no se hablaba de gestión logística, gestión de la distribución física, multimodalismo, etc., figuras que más tarde irrumpirían en este apasionante mundo del comercio internacional.

La complejidad que supuso en ese entonces el manejo de dicho contenedor corrió aparejada entre otros factores, por el desconocimiento que se tenía de su marco operativo, la escasez de legislación al respecto, los supuestos altos costos para el usuario, el inadecuado espacio para su operación, la ausencia de equipos adecuados para su manipuleo, los que sumados dieron como resultado una cierta aversión y temor al manejo de ese "...enorme e incómodo cajón...", que, al parecer, todavía existen como veremos más adelante.

Increíblemente hoy, todavía persiste un notable desconocimiento sobre este importante instrumento, que se traduce en frecuentes litigios entre el usuario y /o la línea naviera, su agente marítimo, la sociedad portuaria, el operador portuario, el agente de aduana, el agente de carga, el depósito de aduana, el transportador terrestre, el patio de contenedores, la aseguradora, la aduana, la policía fiscal aduanera, la policía antinarcóticos, la fiscalía, que se traduce en serio desgaste para los protagonistas de los mismos, y lo que es peor, en altos sobrecostos económicos, lo que no se compadece con la importancia y la realidad de este proceso.

En sustento de lo anterior oigamos al Dr. Jaime Sorzano, Presidente de COLFECAR (Federación Colombiana de Transportadores de Carga por Carretera) cuando, refiriéndose a la problemática de los contenedores, escribe en el diario La República, en su edición de junio 15 de 2012, "...paradójicamente esta herramienta inventada en los años 50 para facilitar y generar eficiencia en los procesos logísticos, en nuestro medio sirve para todo lo contrario, es decir conlleva mayores costos, mayores tiempos de operación e ineficiencia a lo largo de la cadena...", y consecuente con esta grave queja, propone soluciones que pasan por la "...debidamente comprensión por la autoridad competente y fijación de normas, procedimientos básicos y reglas de juego con auténtico sentido de cadena. ...Deben intervenir además los integrantes de la cadena con auténtica vocación portuaria y del manejo de contenedores, naviero y las sociedades portuarias,...en el entendido de que sus mismos contenedores y clientes, lo son en el litoral marítimo y en el interior del país...".

Es por lo anterior que dedicaremos este trabajo a repasar y puntualizar algunos aspectos sobre esta figura, que se





convirtió a no dudarlo en la más extraordinaria herramienta para el manejo de la carga marítima, pero que a la luz de la autorizada queja anterior, no se está manejando como debe ser.

CONCEPTO.

Nuestra legislación aduanera lo describe con cierto nivel de detalle y por vía general como "...recipiente consistente en una gran caja con puertas o paneles laterales desmontables, normalmente provistos de dispositivos (ganchos, anillos, soportes, ruedas) para facilitar la manipulación y estiba a bordo de un medio de transporte, utilizado para el transporte de mercancías sin cambio de embalaje desde el punto de partida hasta el punto de llegada, cuya capacidad no sea inferior a un metro cúbico..."

TIPOS DE CONTENEDORES.

Existen en el mercado varias clasificaciones de contenedores marítimos, las cuales reseñamos muy brevemente a continuación por razones de espacio:

Cerrado. El más común, se adapta a varios tipos de carga, y el más usual es el de 20 pies conocido como TEU, hay otro más grande de 40 pies, igualmente cerrado.

Semiabierto. No tan usual, indicado básicamente para cargas a granel.

Abierto. Amplia variedad de ellos en uso actualmente, para cargas no muy delicadas y que requieren algún grado de ventilación.

Insulado con calefacción. Ideal para cargas secas propensas a daños por humedad, o que requieren mantenerse a ciertas temperaturas de calor, sin que dicho calor se extienda a la carga vecina.

Refrigerado. Son también insulados, para cargas que deben mantenerse en situación de bajas temperaturas, pudiendo llegar hasta 30 grados centígrados bajo cero.

Tanque. Especiales para transporte de líquidos, gases, ácidos, combustibles, etc.

Plataforma. Especiales para carga muy, o extra, pesada.

Plegadizo. Por su configuración se usa cuando no hay carga de retorno, y se puede plegar para su transporte de manera tal que ocupe un espacio mínimo.

Flexible. Como en el caso anterior, su flexibilidad permite que en caso de no haber carga de retorno, se pueden desinflar, enrollar, etc., reduciendo volumen con mínimo espacio para su regreso.

2

Nota al margen.- Los materiales utilizados para la construcción de estos contenedores pueden ser: acero, aluminio, madera contrachapada, madera simple, fibra de vidrio, etc, dependiendo siempre del tipo de carga a embalar, y del modo de transporte a utilizar.

TRATAMIENTO ADUANERO.

En igual sentido dicha legislación precisa que a la llegada al territorio aduanero nacional del medio de transporte de matrícula extranjera, "...así como del material propio para el cargue, descargue, manipulación y protección de las mercancías que se transporten en el mismo, se entenderá importado temporalmente por el tiempo normal para las operaciones...pero con la obligación de su reexportación...". Obsérvese pues que el contenedor entra al país en calidad de importación temporal y en consecuencia se obliga a salir reexportado una vez cumplida su finalidad.

EL MANEJADOR.

Con el fin de hacer posible el uso del contenedor al usuario exportador e importador, la naviera respectiva (generalmente su propietaria) ha delegado el manejo y control de dicha unidad de carga a empresas especializadas, (usualmente almacenes generales de depósito)



3



en razón a que la línea marítima pierde el manejo del mismo cuando éste sale del puerto con destino al interior del país, para el caso de la importación, o en sentido contrario, para el caso de la exportación.

Es aquí entonces donde la intervención de la empresa controladora delegada se materializa en favor de la naviera, al permitirle facilitar, hacerle seguimiento, localizar, fiscalizar y controlar el uso del contenedor en operaciones puerta a puerta a lo largo y ancho del territorio nacional.

INSTRUMENTO LEGAL PARA SU USO.

El instrumento imperante en Colombia para el uso del contenedor por parte del usuario importador/exportador es el arrendamiento del mismo, herramienta que se materializa a través del Contrato de Comodato, acuerdo de tipo mercantil en virtud del cual la empresa controladora delegada, en representación de la naviera propietaria del contenedor, lo pone a disposición del usuario interesado para que lo use en la operación de transporte y manejo de su mercancía.

OBJETO DEL COMODATO.

Por medio de este instrumento la empresa controladora (siempre en representación de la naviera propietaria) y quien se denomina para estos efectos Comodante, entrega en calidad de préstamo gratuito al usuario interesado, quien se denomina para estos efectos Comodatario, un contenedor determinado, debidamente identificado con sus características, su estado de uso y sus especificaciones, con el compromiso de usarlo exclusivamente como unidad de carga, y de devolverlo en el estado en que lo recibe al finalizar su operación, dentro de un término de tiempo establecido.

4 OBLIGACIONES DEL COMODANTE.

La empresa controladora que funge como tal, (insistimos, siempre en representación de la naviera propietaria) tiene entre sus obligaciones y derechos, los siguientes:

1. Entregar el contenedor al Comodatario en la fecha, lugar, estado y condiciones convenidas.
2. Inspeccionar e inventariar el contenedor al momento de su entrega al usuario, y al momento de su recibo por parte de éste.
3. Si de la inspección anterior hay lugar, disponer la práctica de un peritaje o avalúo de las averías o daños que presente el contenedor al momento de su entrega, gastos que correrán por cuenta del usuario.
4. Exigir por cualquier medio legal al Comodatario la devolución del contenedor que le haya arrendado.

5. Cobrar, facturar y recaudar del Comodatario todos los valores que éste le adeude por concepto del arrendamiento y uso del contenedor.

6. En caso extremo, y dadas ciertas condiciones, ejercer el derecho de retención sobre el contenedor con la carga del usuario, hasta tanto éste cumpla con sus obligaciones convenidas.

OBLIGACIONES DEL COMODATARIO.

Por su parte el usuario del contenedor tiene, entre otras, las siguientes obligaciones, sobre las cuales llamamos particularmente su atención, pues a lo largo de nuestra experiencia profesional hemos detectado que debido a su desconocimiento o inobservancia se presentan una gran cantidad de controversias ciertamente con onerosas consecuencias para él:



5



1. Responder legalmente por la naturaleza, características, clase y condición de la carga que designe e introduzca dentro del contenedor.
2. No disponer, enajenar, arrendar, utilizar, etc., el contenedor recibido para un fin distinto al convenido en el contrato de Comodato.
3. Utilizar el contenedor sólo como unidad de carga, con mercancía lícita, cuya circulación no esté prohibida o restringida por la ley.
4. Devolver o entregar el contenedor en el mismo estado en que lo recibió, en el sitio y en la fecha convenidos, so pena de sanciones.
5. Responder por la destrucción, pérdida, daño, avería, que sufra el contenedor, inclusive si tales hechos son ocasionados por un tercero, durante el tiempo que esté bajo su responsabilidad.
6. Asumir el pago de una cláusula penal por las demoras incurridas en entregar el contenedor. El pago de esta multa no lo exime de la obligación principal de devolver el contenedor.
7. Constituir una garantía de seguros ante el Comodante para el uso del contenedor, de acuerdo con los lineamientos que establece la naviera propietaria del mismo.

COMENTARIOS.- Ténganse en cuenta por parte del usuario, a la luz de estas obligaciones, aspectos vitales al momento de celebrar el Comodato y a lo largo de la utilización del contenedor, como por ejemplo:

- A) Escoger convenientemente el sitio donde se va a devolver el contenedor, para no incurrir en sobrecostos por bodegajes adicionales imprevistos.
- B) Calcular holgadamente el tiempo libre de uso del contenedor, con el fin de no incurrir en demoras excesivas y costosas por una mala estimación de este período.
- C) Negociar adecuadamente el flete marítimo, de manera

tal que se incluya no sólo el precio del transporte del contenedor, sino el precio de su devolución al terminal marítimo, al patio de contenedores, o al punto convenido en el contrato.

D) Negociar y calcular adecuadamente, y en función del tipo de contenedor, el valor de las multas diarias por demoras en su entrega, y los tiempos libres de uso, con el fin de hacer una presupuestación razonable de costos.

E) Inspeccionar minuciosamente, a su recibo y entrega, el estado físico del contenedor, pues responde por cualquier desperfecto que se le cause mientras esté bajo su responsabilidad. En este punto no se puede bajar la guardia.

6 IMPORTANCIA DE UN BUEN SEGURO.

Es claro que una operación como la que venimos comentando no está exenta de una serie de riesgos, a cual más oneroso, que hacen obligatorio para el usuario precaverlos anticipadamente, si no quiere enfrentar sobrecostos que en un momento dado den el traste con su importación o exportación.

En esta materia pues es mejor contar con una adecuada póliza que ampare riesgos tales como daños, pérdidas parciales o totales, limpiezas extraordinarias, lucro cesante sufrido por el contenedor, demoras involuntarias, daños a terceros, propiedades y/o personas, ocasionado por el contenedor, teniendo por supuesto el buen cuidado de asegurar no sólo el proceso completo de la importación o de la exportación, sino también el trayecto nacional en cualquiera de estos dos procesos.





Recuérdese, en apoyo de este punto, que el generador de la carga es responsable de los daños, pérdidas, demoras o limpiezas que sufra el contenedor durante el período comprendido entre su recepción, uso y devolución definitiva al titular del mismo.

Téngase presente también, en materia de la conveniencia del uso del contenedor, que como bien lo afirma el tratadista Alberto Ruibal Handabaka en su importante obra "Gestión Logística de la Distribución Física Internacional", "... la unitarización permite un manipuleo más rápido y eficiente, debido en parte a la utilización de equipos mecanizados con alto rendimiento de operación. Como esta economía de escala influye sobre el costo, tanto los armadores y las líneas aéreas comerciales como las compañías de transporte terrestre o ferroviario, cobran fletes reducidos por la carga unitarizada...", y al final de cuentas esta economía es lo que importa, pues el empresario podrá aumentar y consolidar sus ingresos por concepto de sus ventas al exterior, al tiempo que logrará algunos ahorros al racionalizar los costos de sus importaciones.

MOVIMIENTO DE CONTENEDORES MARÍTIMOS EN COLOMBIA

De acuerdo con cifras consolidadas por PROEXPORT, cortadas a 2010, este movimiento de contenedores en importaciones y exportaciones durante los anteriores 8 años, en miles de unidades, es como sigue, observándose un crecimiento sostenido,

con excepción del año 2009, como producto en ese período de la crisis económica internacional que afectó al comercio mundial:

AÑO	UNIDADES
2003	408,
2004	600.5
2005	590.6
2006	767.5
2007	769.8
2008	782.6
2009	421.5
2010	800.7

8 CONDICIONES USUALES PARA EL TRANSPORTE INTERNACIONAL DE CONTENEDORES.

Actualmente se emplean en el transporte marítimo internacional de contenedores, de forma mayoritaria, las siguientes modalidades de negociación y desplazamiento que reseñamos para una mejor ilustración de los usuarios interesados:

1. F.C.L. (Full Container Load). En esta modalidad los costos de llenado y vaciado del contenedor corresponden respectivamente al embarcador en origen, y al consignatario en destino.



9

2. L.C.L. (Less Than Container Load). Aquí los costos de llenado y vaciado del contenedor corresponden al transportador, ya que lo moviliza a su conveniencia.- Sin embargo, en lugares que no estén bajo control del naviero, dichos costos los asumen respectivamente embarcador y consignatario.

3. Pier to Pier. (Muelle a Muelle). En esta modalidad el transportador asume el transporte del contenedor desde el muelle en el puerto de origen hasta el muelle del puerto de destino convenido.

4. House to Pier. (Casa a Muelle). En esta operación el transportador, o el operador de transporte, se compromete a movilizar el contenedor desde las instalaciones del despachador en origen hasta el muelle del puerto de destino convenido.

5. Pier to House. (Muelle a Casa). Al contrario de la anterior, el transportador, o el operador de transporte, asume la movilización del contenedor desde el muelle del puerto de origen hasta las instalaciones del consignatario en el lugar de destino convenido.

6. House to House o Door to Door. (Casa a Casa, o Puerta a Puerta). En esta modalidad el transportador, o el operador de transporte, se compromete a recibir el contenedor en las instalaciones del despachador en origen, y a entregarlo en las instalaciones del consignatario en destino convenidas.

TIEMPOS LOGÍSTICOS Y SU AFECTACIÓN POR LAS ACTUALES CONDICIONES DE USO DEL CONTENEDOR.

Nos cae como anillo al dedo, para concluir este trabajo, una investigación adelantada por COLFECAR sobre los desplazamientos de 500 vehículos de carga en contenedores, a través de los principales corredores de comercio exterior nacionales, publicada en su periódico El Container de marzo de 2013, cuyas conclusiones reseñamos a continuación, las cuales reflejan con meridiana claridad lo atrasados que estamos en materia de manejo y uso de contenedores, a pesar de estar “lidiando” con ellos hace 43 años aproximadamente:

1. En contenedores de importación su transporte, incluyendo tránsito por carreteras, cascos urbanos e ingresos a destino, representa aproximadamente el 50.3% del proceso logístico, con un tiempo de operación de 44.7 horas en promedio.

2. El cargue y descargue de la mercancía participa aproximadamente con el 8.9% del proceso, con un tiempo de 7.8 horas en promedio.

3. El desplazamiento, entrega y recibo del contenedor participa con el 40,7% del proceso, con un tiempo de operación de 35.9 horas en promedio.

4. En contenedores de exportación el transporte y acti-

vidades señaladas en el anterior punto 1, representa el 52.2% del proceso, con tiempo de operación de 43.2 horas promedio.

5. El cargue y descargue de la mercancía participa con aproximadamente el 14.7 % del proceso, con un tiempo promedio de 12.05 horas.

6. La entrega y recibo del contenedor participa con el 33.2% del proceso, con un tiempo de 27.1 horas en promedio.

Los investigadores concluyen que los tiempos de desplazamiento en carretera deben disminuirse al menos en un 50%, los tiempos de entrega y recibo al patio de contenedores no deben superar las 5 horas, y los tiempos de cargue y descargue en las instalaciones del remitente o destinatario no deben superar las 2 horas.

Sobra pues cualquier comentario adicional frente a tan impactantes cifras.-Sírvese en consecuencia, amable lector, arribar a sus propias conclusiones.

Referencias Bibliográficas:

*Decreto 2685 de 1999.

*Código de Comercio.

*El Container, marzo de 2013.

*La República, junio 15 de 2012.

*CUTMA, El Contrato de Comodato de Contenedores, diciembre 4 de 1996.

*ALMADELCO, Control de Contenedores, 1995.

*PROEXPORT, documentos y estadísticas, 2011.

*RUIBAL H., Alberto, ob. cit., 1994

*Comisión Nacional de Fletes Marítimos, Manual para el Usuario del Transporte Marítimo, 1992.

Referencias Imágenes: Tipos de contenedores:

1. Open Side
2. Flat Rack
3. Dry Ban.
4. Open Top
5. Tanque / Cisterna
6. Refrigerado
7. Plegable
8. Flexitank
9. Big bag

Imágenes: Tipos de contenedores. Obtenido de: <http://transportes2012.blogspot.com/>

Imagen: Contenedor big bag. Obtenido de: www.logismarket.cl

Imagen: Contenedores plegable. Obtenido de: www.puertoalgeciras.org

