

LA RESPONSABILIDAD DEL PORTEADOR POR RETRASO EN EL TRANSPORTE INTERNACIONAL DE MERCANCÍAS Y ESPECIALMENTE EN LAS REGLAS DE HAMBURGO.¹

*Rafael Durán Sanhueza**

I. INTRODUCCIÓN.

El Libro III del Código de Comercio Chileno reconoce expresamente la responsabilidad del porteador por retraso en la entrega de mercancías dentro del contrato de transporte, regulándola en diversos preceptos. Sigue en esta materia, como en las propias del contrato de transporte, a su fuente, las denominadas Reglas de Hamburgo², las que contemplan igualmente esta clase de responsabilidad, a diferencia de la Convención de Bruselas de 1924³ y su protocolo modificatorio de 1968⁴.

La incorporación explícita de la responsabilidad por retraso en las Reglas de Hamburgo si bien comienza una tendencia dentro del derecho marítimo, fue concebida previamente en otras áreas del transporte, como sucede en el derecho aeronáutico⁵, en el transporte de mercancías por carretera⁶, en el transporte por ferrocarril⁷, entre otros. Igualmente se encuentra contemplada dentro del Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Multimodal Internacional de Mercancías de 1980⁸ y recientemente en las denominadas Reglas de Róterdam de 2008⁹.

Por ello, el reconocimiento de esta especie de responsabilidad no es una novedad ni exclusividad del sistema imperante en el Libro III, pero sí deben reconocerse el progreso que importan respecto de las Reglas de la Haya y de la Haya – Visby.

Por otra parte, existen ciertos aspectos que pueden ser considerados grisáceos en la regulación del retraso en el Libro III, dentro de los cuales consideramos a los perjuicios que es posible englobar

¹ Publicado en TOMASELLO HART, Leslie (Coord.), Anuario de Derecho Comercial y Marítimo, Edeval, número 1, 2009, pp. 57-116.

* Abogado. LLM © en Inversiones Comercio y Arbitraje, Universidades de Heidelberg y de Chile. Vicepresidente del Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo.

² Oficialmente denominadas “Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías”, aprobadas por conferencia diplomática del 31 de marzo de 1978 y que entraron en vigencia el 1° de Noviembre de 1992.

³ “Convención Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Conocimientos”, aprobada en Bruselas el 24 de Agosto de 1924. Conocidas como Reglas de la Haya.

⁴ “Protocolo por el que se modifica el Convenio Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Conocimientos de Embarque”, firmado en Bruselas el 23 de febrero de 1968. Conocidas como Reglas de la Haya-Visby.

⁵ “Convenio de Varsovia para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional”, aprobado en dicha ciudad el 12 de octubre de 1929.

⁶ “Convenio relativo al Contrato De Transporte Internacional de Mercancías por Carretera”, aprobado en Ginebra el 19 de mayo de 1956 (CMR).

⁷ Uno de los principales es el Convenio relativo a los Transportes Internacionales por Ferrocarril de 1980 (COTIF) firmado en Berna. Y como uno de sus apéndices, las “Normas uniformes sobre el contrato de transporte internacional ferroviario de mercancías” (CIM).

⁸ Artículo 16.

⁹ “Convenio de las Naciones Unidas sobre el Contrato de Transporte Internacional de Mercancías Total o Parcialmente Marítimo”, aprobadas por la Asamblea General de Naciones Unidas el 11 de diciembre de 2008, principalmente en sus artículos 17, 21, 23 y 60.

válidamente dentro de la concepción del retraso; a la limitación de responsabilidad que resulta aplicable en casos de daños y de retraso; y la relación que existe entre la responsabilidad por retraso del porteador en contraposición a las normas aplicables en el seguro marítimo.

Nos referiremos en términos generales a la responsabilidad por retraso, a su configuración dentro del derecho del transporte, seguiremos por su regulación en el derecho marítimo, y muy particularmente dentro de las Reglas de Hamburgo y de nuestro Código de Comercio, tratando enseguida su relación con el seguro marítimo. Pasaremos luego al estado actual de esta especie de responsabilidad en las denominadas Reglas de Róterdam, finalizar con nuestras conclusiones.

II. EL RETRASO COMO UNA DE LAS VARIANTES DE LA RESPONSABILIDAD EN TÉRMINOS GENERALES.

1. Generalidades.

Los perjuicios que derivan del retraso en la entrega de mercancías a la luz del contrato de transporte de mercancías por mar se enmarcan dentro de un tema mayor; los daños dentro del derecho marítimo¹⁰, que, debido a su particularismo, han recibido un tratamiento especial. Así en diversas convenciones internacionales se han adoptado reglas especiales para definir que se entiende por retraso o demora, especificando los supuestos en que se aplica; los perjuicios que se engloban y que es posible resarcir; la limitación de responsabilidad aplicable, entre otros.

Con todo y reconociendo la particularidad que el asunto encierra, el retraso en la entrega desde la teoría general de responsabilidad de derecho civil, se relaciona con los supuestos de mora y retraso en el cumplimiento, con los efectos que ellos traen aparejados.

Sabido es que del artículo 1556 del Código Civil Chileno se extraen las clases de incumplimiento de las obligaciones en general. Así el incumplimiento existirá en primer término, en caso de inejecución de la obligación, denominada incumplimiento propio o absoluto; cumplimiento imperfecto o también llamado incumplimiento impropio; y finalmente, cumplimiento atrasado¹¹, que engloba precisamente el retraso del que tratamos en el presente trabajo.

En este caso, como indica el profesor Fueyo eventualmente se dará lugar a la indemnización moratoria, a diferencia de los casos de inejecución y cumplimiento forzado, en que la indemnización es compensatoria¹².

A efectos de establecer el estatuto aplicable lo trascendental será la naturaleza de los perjuicios, puesto que si estos perjuicios corresponden a *daños físicos o materiales*¹³, cualquiera sea su causa, incluyendo al retraso, su estatuto será el mismo, a saber, el aplicable a los daños y pérdidas y, por el contrario, si son *perjuicios económicos*¹⁴, únicamente serán indemnizables en caso que deriven del retraso en la entrega de las mercancías. Por ello, no debe confundirse el retraso con los perjuicios que deriven de él.

Dentro del derecho marítimo la responsabilidad derivada de retraso, como confirma la historia de su establecimiento que analizaremos más adelante, fue creada para cubrir daños económicos u otros que se presenten sin causar daños materiales a las mercancías. En definitiva, buscan sancionar al porteador únicamente por el tiempo en exceso que ha tomado en la entrega oportuna de mercancías cuyo porteo se le ha encomendado, y es por ello que la limitación de responsabilidad aplicable a

¹⁰ Sobre el particular puede verse entre nosotros, el artículo de Tomasello Hart, Leslie: *Los daños bajo el prisma del derecho marítimo* en Estudios de Derecho Marítimo, pp. 89-154. En derecho comparado véase, Chandler III, George: *Damages to Cargo: The Measure of Cargo-Redux*, en "Tulane Law Review", Vol. 72, pp. 539-569

¹¹ Fueyo Laneri, Fernando, *Cumplimiento e incumplimiento de las obligaciones*, p. 252.

¹² Fueyo Laneri, Fernando, ob. cit., p. 254.

¹³ Physical Damages.

¹⁴ Economic Losses.

estos supuestos se establece considerando el flete del respectivo transporte. Es decir, existe una correlación directa entre la utilidad esperada por el porteador con la medida de su responsabilidad, representada en ambos casos por la totalidad del flete.

2.- Concepto.

La definición legal de retraso se encuentra en el artículo 985 del Código de Comercio, el que reproduce el artículo 5° párrafo 2° de las Reglas de Hamburgo, estableciendo que “*Hay retraso cuando las mercancías no han sido entregadas en el puerto de descarga previsto en el contrato de transporte marítimo, dentro del plazo expresamente acordado o, a falta de tal acuerdo, cuando no han sido entregadas dentro del plazo que, atendidas las circunstancias del caso, sería razonable exigir de un transportador diligente.*”

Al caracterizarse el retraso se otorgan pautas que permiten su juzgamiento por parte del juez quien habrá de establecer el plazo de entrega, a falta de pacto expreso. Dicho plazo debe ser razonable y ha de ser exigible a un porteador razonable. En consecuencia, como indica Simone, debe aceptarse que el simple hecho del retraso en la entrega de las mercancías porteadas no importará la responsabilidad consiguiente del porteador. Para configurarla, será necesario que ese retraso en la entrega provoque un perjuicio. Con lo cual pueda afirmarse que no siempre que haya retraso existirá la obligación de indemnizar¹⁵.

3.- Requisitos Generales.

Simone, a la luz de las Reglas de Hamburgo, indica que deben concurrir los siguientes requisitos para que se configure la obligación de indemnizar:

- a.- Que las mercancías transportadas sean entregadas con retraso al consignatario, en relación al plazo acordado, o bien con aquel en que lo habría hecho un porteador diligente.
- b.- La existencia de perjuicio.
- c.- Que exista una relación causal entre ese perjuicio y el retraso referido.

Realizando un análisis de las normas precedentes con otras contenidas en las Reglas de Hamburgo, se concluye como sigue:

i.- Que será nula y no tendrá valor alguno, la posible cláusula exonerativa que el porteador pudiera insertar en el conocimiento de embarque u otro documento para exonerarse de responsabilidad por los perjuicios derivados del retraso.

ii.- Que en caso alguno el plazo para cumplir quedará al arbitrio del porteador sino al análisis casuístico bajo los parámetros de razonabilidad y diligencia que contempla la norma.

Como indica el mismo autor, es muy poco frecuente la estipulación de un pacto expreso relativo al plazo en que deberán entregarse las mercancías; lo normal, por el contrario, es la ausencia del mismo. Por ende, deben analizarse las “*circunstancias de cada caso*” y el concepto de “*porteador diligente*”.¹⁶

Con respecto al perjuicio, se indica que corresponde al lucro cesante que se experimente a consecuencia de la mora del porteador en el cumplimiento de su obligación. Así generalmente se tratará de un menor valor en el precio que las mercancías hayan experimentado entre la fecha pactada o razonable de entrega y aquella en que efectivamente la entrega se efectuó.

¹⁵ Simone, Osvaldo Blas, *Las Reglas de Hamburgo. Análisis Normativo*, p. 50.

¹⁶ Un autor extranjero ha indicado que para estos efectos, sería deseable que se exigiese a los porteadores indicar en los conocimientos de embarque la fecha pactada de entrega de las mercancías, vid. Tony Kegels (ed), *The Hamburg rules: a choice for the E.E.C?*, Antwerp, MAKLU Uitgevers, 1994, p. 149, citado por Lindström, Thony: *Carrier delay in multimodal transport*, p. 20.

A su turno, debe existir una relación de causalidad entre el perjuicio y el retraso referido, la que si bien es un requisito general de la responsabilidad, no requiere ser acreditada por el reclamante, ya que la redacción de la norma base en este sentido, el artículo 984 del Código de Comercio, hace responsable al porteador en caso de pérdida, daño o retraso, si el hecho que ha causado la pérdida, el daño o el retraso, se produjo cuando las mercancías estaban bajo su custodia en los términos de los artículos 982 y 983, a menos que pruebe que él, sus dependientes o agentes, adoptaron todas las medidas que razonablemente podían exigirse para evitar el hecho y sus consecuencias. De esta forma, la culpa como la relación de causalidad son presumidas por el solo hecho de producirse el hecho causante de la pérdida, daño o retraso mientras las mercancías se encontraban bajo la custodia del porteador.

3.1. Sobre los conceptos de circunstancias del caso; porteador diligente y razonabilidad.

3.1.1. *Circunstancias del caso*: Deben considerarse todos los factores que sean relevantes, como el trayecto, la congestión del puerto de zarpe y de arribo, entre otros, para determinar el grado de incidencia que pudieran tener en el retraso. Siempre debe tenerse presente la existencia de eximentes indicadas en las mismas Reglas y luego extrapoladas a nuestro Código de Comercio, en que el porteador no responde por los supuestos de pérdida, daño o retraso de las mercancías, como en el salvamento de vidas humanas, o en las medidas razonables adoptadas para el salvamento de mercancías en el mar¹⁷.

Como hemos indicado se trata claramente de un concepto jurídico indeterminado.

3.1.2. *Plazo del porteador diligente*: Se remite a los plazos promedios que otros porteadores, con buques de similares medios técnico-constructivos y con parecidas modalidades operativas, empleados para el mismo transporte. En cuanto al concepto de porteador diligente, debe tratarse de uno activo, resuelto y rápido en la actividad que presta.¹⁸

Hay que tener presente que la referencia a la diligencia no es utilizada en el sentido de exigir culpa para configurar la responsabilidad del porteador, puesto que siguiendo el artículo 5.1. de las Reglas (reproducido luego en el art. 984 Código de Comercio), solamente será necesario acreditar los perjuicios derivados del retraso y que éstos se produjeron bajo la custodia del porteador, para configurar su responsabilidad.

3.1.3. *Razonabilidad*: Como indica Simone, el concepto jurídico de razonabilidad se traduce en un acto de reflexión, mediante fórmulas flexibles, de lo que se supone lógico y prudente. La noción de razonabilidad trasciende todo el marco normativo de las Reglas de Hamburgo y su principal manifestación se encuentra en la norma fundamental sobre responsabilidad del porteador; su artículo 5.1. José Domingo Ray, lo hace equivalente a las medidas que debe tomar un buen transportador para que no le sean imputables el daño, la falta o la demora. Agrega que equivale al equilibrio conveniente¹⁹.

Entre nosotros, y refiriéndose al artículo 984 de nuestro Código de Comercio, se ha indicado que la prueba de la razonabilidad de las medidas implica una diligencia cierta empleada por el transportador, muy vinculada a la doctrina romanista, que busca evitar daños de carácter previsible, dentro de las condiciones del contrato²⁰.

¹⁷ Artículo 990 del Código de Comercio.: “En caso de prestarse auxilios a terceros, el transportador no será responsable, salvo por avería gruesa, cuando la pérdida, el daño o el retraso en la entrega, hayan provenido de medidas adoptadas para el salvamento de vidas humanas o de medidas razonablemente adoptadas para el salvamento de bienes en el mar”.

¹⁸ Blas Simone, Osvaldo, ob, cit, p. 51.

¹⁹ Ray, José Domingo, *Derecho de la Navegación*, tomo II, p. 511.

²⁰ García Infante, Félix, *Derecho del Transporte Marítimo. Comentarios, legislación comercial y administrativa*, p. 271.

Fuera del ámbito del derecho marítimo, la Convención de las Naciones Unidas sobre Contratos de Compraventa Internacional de Mercaderías, suscrita en Viena en 1980²¹, realiza frecuentes alusiones a la razonabilidad. En efecto, encontramos referencias a este término en numerosas de sus disposiciones, entre otras, en sus artículos 8, 16, 18, 25, 33, 35, 38, 39, 43, 44, 46, 47, 48, 49, 60, 63, 64, 65, 72, 73, 75, 76, 77, 79, 85, 86 y 88, aludiéndose en varias de ellas a un “plazo razonable”.

Sobre los criterios para su determinación su artículo 18.2. otorga ciertos parámetros a considerarse al momento de calificar la razonabilidad; “2) *La aceptación de la oferta surtirá efecto en el momento en que la indicación de asentimiento llegue al oferente. La aceptación no surtirá efecto si la indicación de asentimiento no llega al oferente dentro del plazo que éste haya fijado o, si no se ha fijado plazo, dentro de un plazo razonable, habida cuenta de las circunstancias de la transacción y, en particular, de la rapidez de los medios de comunicación empleados por el oferente. La aceptación de las ofertas verbales tendrá que ser inmediata a menos que de las circunstancias resulte otra cosa.*”. En términos más generales en lo que a responsabilidad se refiere, su artículo 25 trata sobre la razonabilidad relacionada con el incumplimiento de una obligación²².

A su turno, el artículo 6.1.1. de los Principios Unidroit sobre los Contratos Comerciales Internacionales, que se refiere al momento del cumplimiento, que “*una parte debe cumplir con sus obligaciones: (c) en cualquier otro caso, en un plazo razonable después de la celebración del contrato*”. Este precepto, inspirado en el artículo 33 de la Convención de Viena²³.

En otros términos, en aquellos casos en que no se establezca un plazo en forma expresa, ni el porteador haya indicado fechas estimadas de zarpe y arribo, deberá analizarse su gestión aplicando un test de razonabilidad similar al contenido en las Reglas de la Haya y Haya - Visby²⁴. El objeto de la prueba de razonabilidad, como veremos, tiene por objeto determinar lo que un porteador diligente hubiera hecho en la misma situación que se encontraba el transportista cuestionado, tomando todas las circunstancias en el caso en cuenta.

III. REGULACIÓN DEL RETRASO EN EL TRANSPORTE DE INTERNACIONAL DE MERCANCÍAS AÉREO, TERRESTRE, POR CARRETERA, FERROCARRIL Y MULTIMODAL.

1. Explicación sobre el tema.

La regulación del retraso en el transporte internacional de mercancías es diversa según se trate del transporte aéreo, terrestre, marítimo, multimodal, entre otros. Las diferencias entre uno y otro sistema de transporte no difieren propiamente en lo medular de la regulación, pero sí en cuanto al estado de avance que es posible observar.

Esta circunstancia ha hecho que la configuración del retraso se haya planteado, debatido, desarrollado y plasmado en formas de transporte específicas y que luego con el paso del tiempo, se haya extrapolado a otras áreas del transporte que las han recepcionado aprovechando el evidente estado de avance con que se han encontrado.

Siguiendo lo indicado en la introducción, y en forma muy sucinta expondremos el tratamiento que ha recibido la responsabilidad del porteador en el retraso en la entrega de las mercancías, en algunas de las diferentes clases de transporte existentes.

²¹ En adelante Convención de Viena.

²² Para un análisis en profundidad véase Vidal Olivares, Álvaro: *La noción de persona razonable en la compraventa internacional*, en Antonio Cabanillas Sánchez (coord.) “Estudios Jurídicos en Homenaje al Profesor Luis – Díez Picazo”, Vol. 2, pp. 3277-3306

²³ Puede verse jurisprudencia de este artículo en <http://daccessdds.un.org/doc/UNDOC/GEN/V04/551/53/PDF/V0455153.pdf?OpenElement>. Accesado por última vez el 18 de junio de 2009.

²⁴ Lindström, Thony: ob, cit., p. 20.

2. Transporte aéreo de mercancías.

El artículo 19 del Convenio de Varsovia de 1929 establece que “*El porteador es responsable del daño ocasionado por retrasos en el transporte aéreo de viajeros, mercancías o equipajes.*” En esta materia el Convenio no resulta modificado ni por el Protocolo de La Haya de 28 de septiembre de 1955, ni por ninguno de los Protocolos 1, 2, 3 ni 4 de Montreal de 1975.

Ninguno de los estatutos indicados define que se debe entender por retraso, ni tampoco se pronuncian expresamente sobre la aplicación de los límites de responsabilidad a esta clase de responsabilidad²⁵.

A su turno el “Convenio para la unificación de ciertas reglas en el transporte aéreo internacional” firmado en Montreal el 28 de mayo de 1999²⁶, dispone en su artículo 19 que “*el transportista es responsable del daño ocasionado por retraso en el transporte aéreo de pasajeros, equipaje o carga. Sin embargo, el transportista no será responsable del daño ocasionado por retraso si prueba que él y sus dependientes y agentes adoptaron todas las medidas que eran razonablemente exigibles para evitar el hecho, y que les fue imposible, a unos y otros, adoptar dichas medidas*”.

Desde luego ha de reconocerse el temprano reconocimiento que se efectúa de la responsabilidad por retraso, ya en 1929, y más aún considerando que se reglaba el incipiente transporte aéreo²⁷. No existe una definición de retraso, ni se hace una distinción entre el plazo expresamente acordado, de aquel que razonablemente es dable exigir a un porteador diligente, atendiendo a las circunstancias del caso, como sucede en nuestro Código de Comercio, pero por la amplitud del precepto no se excluyen esas posibilidades.

Al igual que en otros campos del transporte, en Montreal, una vez que el reclamante ha probado la existencia del contrato, el retraso y el daño consecuente, se presume la responsabilidad del porteador aéreo, a menos que desvirtúe dicha presunción cumpliendo el estándar normativo que contempla el precepto.

Como indica un autor, no existe nada que limite la procedencia del retraso a un momento en particular; este se puede producir antes del despegue, durante el transporte o al momento del aterrizaje al aeropuerto destino²⁸.

Tratándose del aviso de protesta, el Convenio establece que éste debe ser presentado dentro del plazo de veintidós días a partir de la fecha en que las mercancías hayan sido puestas a disposición del destinatario (art. 31).

Una manifestación de la responsabilidad de porteador aéreo por retraso en la entrega de las mercancías, al igual que lo que sucede en otras áreas del transporte, se da en particular con las mercancías de naturaleza perecible. Así en un caso en que se habían prohibido las detenciones al transportista, al arribar las mercancías con daños, se tuvo especialmente presente que contrario a lo instruido, el porteador efectuó una escala nocturna por varias horas. La responsabilidad se impuso a la compañía aérea por la demora sin ningún tipo de limitaciones²⁹.

²⁵ Véase Mapelli, Enrique: *Regulación del retraso en el transporte aéreo de viajeros según la legislación internacional y de la Unión Europea*, en “Anuario Jurídico y Económico Escurialense”, N° 37, pp. 336-339.

²⁶ El que entró en vigor recientemente en Chile. Publicado en el Diario Oficial el 19.05.2009, luego de su promulgación mediante Decreto Supremo N° 56 de 24.03.2009. Véanse sus artículos 19, 22 (limitación de responsabilidad), 31 (aviso de protesta oportuno) y 36 (transporte sucesivo).

²⁷ Para una breve historia del transporte aeronáutico véase Eyzaguirre Echeverría, Rafael: *Contrato de transporte y nociones de derecho marítimo y aéreo*, pp. 355-359.

²⁸ Mankiewicz, R. H., *The liability regime of the international air carrier*, Kluwer Law International, London, 1981, primera edición, p. 186, citado por Lindström, Thony: ob. cit., p. 25.

²⁹ *Ibid.*, p. 26.

3. Transporte Terrestre.

Una de las principales convenciones que rigen las relaciones contractuales dentro del transporte terrestre internacional es el Convenio CMR de 1956, encontrándose en vigor en más de 50 países, en su mayoría europeos³⁰.

El artículo 17, párrafos 1 al 5 de la CMR se refiere a la responsabilidad del porteador por el retraso en la entrega. Su párrafo primero dispone: *“El transportista es responsable de la pérdida total o parcial o de las averías que se produzcan entre el momento de recepción de la mercancía y el de la entrega, así como del retraso en la entrega”*.

De su redacción, resulta que el transportista, en términos generales, es responsable de los perjuicios derivados del retraso en la entrega. El porteador es responsable en todo momento a menos que demuestre que la razón de la demora se produjo por un acto ajeno a su esfera de control. Por otra parte, el transportista se verá impedido de esgrimir cualquiera de las defensas disponibles si el retraso es resultado de un vehículo defectuoso, sin distinguir si el porteador es propietario del mismo o no.

Destacable resulta la asimilación efectuada en el Convenio entre responsabilidad por retraso y mora en el cumplimiento³¹. La redacción del art. 23.5 es bastante ambigua, ya que establece una indemnización por "daños", sin especificar su naturaleza. Sin embargo, pronto se estableció que la pura pérdida económica era recuperable en el marco del precepto indicado³².

Existe retraso si no se verifica la entrega dentro del lapso acordado, o a falta de éste, dentro de uno razonable. El artículo 19 dispone: *“Hay retraso cuando la mercancía no ha sido entregada en el plazo convenido; o, si no habiendo plazo convenido, cuando la duración efectiva del transporte sobrepase el tiempo necesario que es razonable otorgar a un transportista diligente, habida cuenta las circunstancias y, especialmente, en el caso de una carga parcial, del tiempo necesario para reunir un cargamento completo en condiciones normales”*. La referencia a un plazo de tiempo acordado no se limita solamente a los que constan en la carta de porte. Esto significa que, si el porteador ha anunciado a la entrega oportuna o un acuerdo de este tipo se realiza verbalmente, esa declaración es obligatoria³³ y será una cuestión de prueba acreditarla.

El artículo 23 párrafo 5° de la Convención establece como limitación de responsabilidad para los casos de perjuicios derivados de retraso, el equivalente al total del flete correspondiente.

Al igual que en el Convenio de Montreal de 1999, el destinatario deberá efectuar una protesta dentro del plazo de veintidós días contados desde aquel en que se pusieron a su disposición las mercancías, bajo sanción de caducidad³⁴.

En Chile, tratándose del transporte terrestre internacional, es aplicable una regulación similar del retraso en la entrega de las mercancías³⁵. En el artículo 16 del acuerdo aplicable, párrafos 1° y 2° se establece que: *“1. El porteador será responsable de la pérdida total o parcial de las mercancías y de las averías experimentadas por éstas, así como de toda demora en la entrega, si el suceso que*

³⁰ Puede verse el listado de dichos países en http://www.unece.org/trans/conventn/agreem_cp.html. Accesado el 9 de junio de 2009.

³¹ Artículo 18.1, únicamente en su traducción al español.

³² Clarke, M.A., *Internacional Carriage of Goods by Road: CMR*, Lloyd's Press Ltd., 2003, 4° edición, p. 220, citado por Lindström, Thony: ob. cit., p. 23.

³³ Ibidem.

³⁴ Artículo 30 párrafo 3°.

³⁵ “Acuerdo sobre el contrato de transporte y la responsabilidad civil del porteador en el transporte internacional de mercancías por carretera”, adoptado por Bolivia; Brasil; Chile; Paraguay; Perú y Uruguay. Promulgado mediante Decreto N° 442 del Ministerio de Relaciones Exteriores, publicado en el Diario Oficial de 05.10.01

dio lugar a la pérdida o avería o demora se produjo cuando las mercancías se encontraban a su cargo, de conformidad con lo previsto en el artículo 15, salvo lo dispuesto en el artículo 17.

2. Habrá demora en la entrega cuando las mercancías no hayan sido entregadas entro del plazo convenido o, en caso de no haberse estipulado plazo, dentro de aquél que sería razonable exigir normalmente a un porteador, teniendo presentes las circunstancias del caso”. La noción de pérdida se crea sobre la base del retraso, indicando que las mercancías se podrán dar por perdidas cuando no hayan sido entregadas dentro de los treinta días siguientes del plazo de entrega, sea el pactado o el que deba determinar el juez³⁶. Nuevamente se limita la indemnización derivada del retraso al importe del flete³⁷ y bajo sanción de caducidad se establece la obligación del destinatario de efectuar una protesta, pero en este caso dentro del plazo de treinta días contados desde que se entregaron las mercancías al consignatario³⁸.

En el caso de transporte internacionales que se efectúen con países diversos a Argentina, Bolivia, Brasil, Paraguay y Uruguay, regirán las normas generales de nuestro Código de Comercio³⁹ o bien las del domicilio del obligado según corresponda.

4. Transporte por ferrocarril

Una de las convenciones con más signatarios en esta materia es el “Convenio relativo a los Transportes Internacionales por Ferrocarril” (COTIF)⁴⁰, y como uno de sus apéndices las “Normas uniformes sobre el contrato de transporte internacional ferroviario de mercancías” (CIM)⁴¹.

De acuerdo al artículo 16 de las CIM, las partes deben acordar un lapso del tránsito. A falta de tal acuerdo, se establecen reglas detalladas, de acuerdo al tipo de mercancías y a la distancia existente entre un punto y otro del transporte. A su turno, el artículo 23 de las CIM hacen responsables al porteador en caso que exceda el lapso de tránsito acordado, o a falta de este, el que sea determinable de acuerdo a su artículo 16. Por otra parte, las mercancías se considerarán perdidas en caso que no sean entregadas en el lugar de destino, dentro de los treinta días contados desde la fecha de entrega (art. 29). A propósito de la limitación de responsabilidad, ésta equivale a un máximo equivalente al cuádruple del flete pagadero (art. 33.1), en donde encontramos una notable diferencia con las normas existentes en esta materia dentro de las diversas ramas del transporte.

En términos generales, se establece una responsabilidad basada en la culpa presumida del porteador, pero con un sistema muy particular⁴².

En Chile a nivel internacional rige el Acuerdo sobre el Transporte Terrestre Internacional⁴³, el que trata sobre el plazo de entrega de las mercancías, entendiendo por tal, aquel que se haya fijado en la carta de porte⁴⁴. Por ello, entendemos, a falta de tal mención expresa se excluye la posibilidad de establecer un plazo por el juez⁴⁵.

³⁶ Artículo 17 párrafo 3°.

³⁷ Artículo 18 párrafo 2°.

³⁸ Artículo 23 párrafo 4°.

³⁹ Vid. arts. 175 N°5, 190, 191, 192, 193, 206 y 207.

⁴⁰ Aprobadas en Berna el 9 de mayo de 1980. Al día de hoy cuenta con 43 estados parte, principalmente europeos. Pueden verse en <http://www.otif.org/en/about-otif/list-of-member-states.html>. Chile no es parte de ninguna de ellas.

⁴¹ Apéndice B. El apéndice A se refiere al transporte de personas y el C, al de mercancías peligrosas. El apéndice B se encuentra disponible en www.otif.org

⁴² Vid. art. 25.

⁴³ Adoptado el 1° de enero de 1990 por Chile, Argentina, Bolivia, Brasil, Paraguay y Uruguay; publicada en el Diario Oficial el 17 de octubre de 1991.

⁴⁴ Artículo 48

⁴⁵ Otra alusión a la demora, se encuentra en el artículo 54.2 el que indica que en caso de indemnización pagada por demora, el cargo es soportado por el ferrocarril que la causó. Y si ha sido causada por varios ferrocarriles, la

5.- Transporte multimodal

En esta materia Chile adoptó el Convenio de Naciones Unidas sobre transporte Multimodal de 1980⁴⁶, el que aún no ha entrado a regir, por no contar con el número de treinta suscripciones y ratificaciones necesarias para ello.

En términos muy similares a las Reglas de Hamburgo se establece la norma general de responsabilidad materia de retraso⁴⁷. Se exige un lapso de 90 días, desde la fecha en que las mercancías debían ser entregadas, sin que lo hayan sido, para considerarlas perdidas⁴⁸. Por otra parte, se limita la responsabilidad a una suma equivalente a dos veces y medio el flete pagadero por las mercancías retrasadas, con un tope igual a la totalidad del flete que deba pagarse en virtud del transporte multimodal⁴⁹. Al igual que en otros casos, se sanciona con la caducidad la falta de protesta, la que debe ser realizada dentro de los sesenta días contados desde la entrega de las mercancías, efectuada de alguna de las formas que se especifican⁵⁰.

Por su identificación con las Reglas de Hamburgo, nuestro Código de Comercio dispone la remisión de la norma base sobre responsabilidad aplicable al transporte multimodal se a las propias del contrato de transporte, contenidas en la sección tercera del párrafo 3^o⁵¹.

No obstante, hay quienes estiman que estas no han comenzado a regir, al no haberse dictado aún el reglamento al que alude el artículo 1041 del C.Co.Ch.⁵².

Aun cuando la convención de 1980 no se encuentre en vigor, a nivel latinoamericano ha inspirado algunas de las normas existentes y aplicables. Así en el “Acuerdo sobre el Transporte Multimodal del MERCOSUR”⁵³, establece normas idénticas a ésta⁵⁴. Por otra parte, la Comunidad Andina⁵⁵, en su Decisiones números 331 de 4 de marzo de 1993⁵⁶ y 393 de 9 de julio de 1996⁵⁷ y la Resolución número 425 de 20 de agosto de 1996⁵⁸ regulan el transporte multimodal de mercancías, incluyendo al retraso en ellas, de forma similar a la convención de Naciones Unidas.

indemnización será repartida entre estos ferrocarriles proporcionalmente a la duración del retraso en sus redes respectivas.

⁴⁶ Promulgado el 2 de Junio de 1982 y publicado en el Diario Oficial el 4 de Agosto de ese mismo año.

⁴⁷ Artículo 16 párrafos 1° y 2°.

⁴⁸ Artículo 16 párrafo 3°.

⁴⁹ Artículo 18 párrafo 4°.

⁵⁰ Artículo 24 párrafo 5°.

⁵¹ Vid. Cornejo Fuller, Eugenio: *Derecho Marítimo Chileno. Explicaciones sobre el Libro III del Código de Comercio: De la Navegación y el Comercio Marítimos*, p. 294 -298.

⁵² Cornejo Fuller, Eugenio: ob cit, p. 297.

⁵³ Decisión N° 15/94. Puede verse en <http://www.cancilleria.gov.ar/comercio/mercotur/normativa/decision/1994/dec1594.html>. Recordemos que son miembros de Mercosur Argentina, Brasil, Paraguay y Uruguay. Accedido por última vez el 28 de junio de 2009.

⁵⁴ La norma fundamental se encuentra en su artículo 11. Con todo, debe apuntarse es necesario que solamente serán indemnizables los perjuicios derivados del atraso (siguiendo su nomenclatura), en caso que el expedidor realice una declaración de interés del plazo de entrega de las mercancías y ésta sea aceptada por el Operador de Transporte Multimodal (art. 9).

⁵⁵ Compuesta por Bolivia, Colombia, Ecuador, Perú y Venezuela.

⁵⁶ En su artículo 10 definen al retraso en la entrega en términos análogos a los vistos. Vid. <http://www.comunidadandina.org/normativa/dec/d331.HTM>. Accedido por última vez el 28 de junio de 2009.

⁵⁷ Vid. <http://www.comunidadandina.org/normativa/dec/d393.htm>. Por esta modificación, igualmente se requiere que el expedidor efectúe una declaración de interés en el plazo de entrega de las mercancías, y que ésta sea aprobada por el Operador de Transporte Multimodal (art. 5° que sustituye el 9° de la Decisión 331). Accedido por última vez el 28 de junio de 2009.

⁵⁸ Vid. <http://www.comunidadandina.org/normativa/res/r425.htm> que establece un Reglamento para el Registro de los Operadores de Transporte Multimodal. Accedido por última vez el 28 de junio de 2009.

IV. REGULACIÓN DEL RETRASO EN EL TRANSPORTE MARÍTIMO

1. *Inicios.*

En el derecho marítimo tradicional, entendiéndose por tal aquel anterior a las codificaciones internacionales del siglo veinte, no se contemplaba la obligación del porteador de entregar las mercancías dentro de un término particular, ni se contemplaba el criterio de razonabilidad a falta de acuerdo, de suerte que el retraso en la entrega, por regla general, no configuraba responsabilidad a su respecto. Fácil resulta advertir que las condiciones de la navegación imperantes en esa época hacían que fuese extremadamente dificultoso aventurar tiempos aproximados en el desarrollo de la travesía marítima y por consiguiente que no fuese aconsejable ni prudente, por los desarrollos tecnológicos de la época, que los navieros fuesen responsables en estos casos. Por esta razón, en un caso fallado en 1877, no obstante, las alegaciones del reclamante, se estableció que los daños derivados de una pérdida de mercado, esto es, del menor valor obtenido por la venta de las mercancías a consecuencia de su retraso en la entrega, no eran recuperables contra el porteador⁵⁹.

2. *La Ley Harter*

La Ley Harter o Harter Act del 1º de Julio de 1893, aprobada en Estados Unidos, previa propuesta de febrero de ese mismo año realizada por el senador Michael Harter⁶⁰, reguló diversos aspectos, entre los que se cuentan, los efectos de ciertas cláusulas insertadas en los conocimientos de embarque que pretendan exonerar de responsabilidad al naviero, armador, agente marítimo y otros, derivados de actos negligentes en general, como carentes de valor e ilegales; el efecto de ilegal y nulo de aquellas cláusulas que pretendan disminuir o atenuar la obligación de ejercer debida diligencia en equipar, avituallar y poner el buque en estado de navegabilidad; sobre la exigencia del porteador de entregar oportunamente el conocimiento de embarque; relativos a la debida diligencia en poner el buque en estado de navegabilidad como forma de exoneración de responsabilidad, entre otros.

Sin embargo, como venimos diciendo, por la época en que fue dictada la Harter Act, no se refiere a la responsabilidad por retraso en la entrega de las mercancías⁶¹.

3. *Reglas de la Haya y de la Haya-Visby y los fallos dictados bajo su vigencia.*

La responsabilidad por dicho incumplimiento no está prevista en las Reglas de La Haya, pero la razón no es otra que la de no haber sido estas normas especialmente sensibles al problema del retraso en la entrega, puesto que el transporte marítimo entonces era más dificultoso que en la actualidad y era, por tanto, más habitual que el viaje sufriera algún tipo de retraso⁶², entre otros hechos que escapan a la mera técnica legislativa.

Analizado bajo el prisma del tiempo, es razonable y comprensible su falta de consideración expresa, no obstante, algunos autores, lo consideren como uno de sus defectos⁶³.

Posteriormente, las denominadas Reglas de La Haya-Visby tampoco incorporan esta responsabilidad en forma expresa, refiriéndose únicamente a los perjuicios derivados de “daño o pérdida”⁶⁴.

⁵⁹ The Parana (1877) 2 P.D (C.A)

⁶⁰ Salgado y Salgado, José Eusebio: *El conocimiento de embarque y su régimen internacional*, pp. 83 a 86.

⁶¹ El texto de la Harter Act y una explicación didáctica sobre su sentido y disposiciones puede verse en: Canfield, George Lewis *et al*, *The law of the sea. A manual of the principles of admiralty law for students, mariners, and ship operators*, pp. 119 -123.

⁶² Fontestad Portalés, Leticia: *El transporte marítimo y sus incidencias procesales*, p. 399.

⁶³ Ghafur Hamid, Abdul *et al*, *Whither Malaysia: The Hague-Visby or Hamburg Rules?*, en “Journal of the Malaysian Bar”, Vol. 33, No. 4, p, 86.

Aun a falta de texto expreso, se indicaba que la responsabilidad por pérdidas o daños ocasionada por el retraso en la entrega era posible basarla en la práctica en su artículo 3 (2) el que establece que “*sujeto a las disposiciones del artículo 4 °, el transportador procederá de manera apropiada y cuidadosa a la carga, manipulación, estiba, transporte, custodia, cuidado y descarga de las mercancías transportadas*”⁶⁵.

Por la anterior y otras razones, pese a la falta de reconocimiento legal explícito, y aún antes del Protocolo de Visby, se había reconocido jurisprudencialmente la obligación de cumplir con la obligación de entrega del porteador dentro de un determinado lapso. Así en Estados Unidos, en el caso conocido como el “Saxon Star”⁶⁶ en que las partes contratantes de un contrato de fletamento acordaron un determinado tiempo de entrega para un cargamento de petróleo. Sin embargo, durante el transporte se produjo el rompimiento del motor de la nave derivado de la falta de previsión razonable exigida a la tripulación, debiendo ser reparado, lo que causó el retraso en la entrega de la carga. El tribunal estableció que era aplicable la versión norteamericana de las reglas de la Haya (USCOGSA⁶⁷) las que contemplan la responsabilidad por pérdidas y daños, pero no se encuentran limitadas a los daños físicos o materiales⁶⁸, por lo que se falló que el reclamante tenía derecho a recuperar las pérdidas económicas que sufrió a causa del retraso⁶⁹.

Se estableció que no existe razón alguna para limitar los perjuicios indemnizables a aquellos daños físicos o materiales a las mercancías y que el concepto de daño o pérdida comprende, entre otros, aquellos que sobrevengan del retraso en la entrega⁷⁰, siempre y cuando deriven en forma directa de “la carga, manipulación, estiba, transporte, custodia, cuidado y la descarga de dichos bienes”.

El fallo es interesante, desde ya, por el hecho de reconocer la obligación del cumplimiento oportuno de las obligaciones dentro del derecho marítimo y, junto con ello asimilar los “perjuicios derivados del retraso” con aquellos consecuenciales o económicos⁷¹. En el caso citado, las mercancías no sufrieron materialmente daños, pero el reclamante a consecuencia del retraso en la entrega, que comprendió 106 días, sufrió diversos perjuicios derivados principalmente de la diferencia de valor (llamada pérdida de mercado o *loss market*) entre aquel que tenía el petróleo en la fecha en que debía ser descargado originalmente, de aquella en que lo fue luego del retraso.

Por otra parte, y desde la óptica de los países en que rigen las Reglas de la Haya – Visby, da a entender que no es necesaria la incorporación previa en el conocimiento de embarque o documento similar de la cláusula correspondiente que contemple la responsabilidad por retraso, sino que la responsabilidad deriva de la obligación general de ejercer la debida diligencia y de mantener el buque en estado de navegabilidad, como fue refrendado posteriormente por parte de la doctrina⁷².

⁶⁴ En el mismo sentido puede verse la opinión del Grupo de Trabajo (Working Group) que desarrolló las Reglas de Hamburgo. Así en: *Yearbook of the United Nations Commission on International Trade Law*, 1974, Volume V, p. 142-143.

⁶⁵ Así en: *Yearbook of the United Nations...*, 1974, Volume V, p. 143.

⁶⁶ *Adamastos Shipping Co. Ltd. v. Anglo-Saxon Petroleum Co. Ltd.* [1959], 1 Lloyd's. Rep. 271.

⁶⁷ Carriage of Goods by Sea Act of the United States de 1936.

⁶⁸ “*physical damages*”.

⁶⁹ Este fallo es citado por Lindström, Thony: ob. cit., p. 9. El tribunal, aplicando una Paramount Clause (por la que se permite determinar el derecho aplicable) contenida en el documento de transporte, estimó que eran aplicables las reglas del USCOGSA.

⁷⁰ Según indicó Lord Keith Of Avonholm.

⁷¹ “*economic or consequential loss*”.

⁷² Sáenz García de Albizu, J.L., *Responsabilidad por retraso en el transporte marítimo*, en “Estudios de Derecho Mercantil en homenaje al profesor Manuel Broseta Pont”, III, pp. 3355-3369; Sánchez Calero, F., *El contrato de transporte marítimo de mercancías*, Ed. Aranzadi, Pamplona 2000, pp. 351-352; Gabaldón García, J.L. y Ruiz Soroa, J.M., *Manual de Derecho de la navegación marítima*, Ed. Marcial Pons, Madrid 1999, p. 472; Górriz López, C., *La responsabilidad en el contrato de transporte de mercancías*, Publicaciones del Real Colegio de España, Bolonia, 2001, pp. 369-373 y Matilla Alegre, R., *Contrato de utilización del buque. Lecciones*, Librería Bosch, Barcelona, 1988, pp. 147-148. Todos citados por Fontestad Portalés, Leticia: ob. cit., p. 399

Luego de la entrada en vigor de Reglas de La Haya-Visby, legalmente la situación no varió, pero los fallos continuaron en la senda instaurada, principalmente, por el caso del Saxon Star.

Así en “The Heron II”⁷³, el reclamante solicitó con éxito la indemnización de perjuicios derivados de pérdida de mercado y de la baja en el precio de un embarque de azúcar derivado del retraso en su entrega. El porteador varió unilateralmente el recorrido acordado (*deviation*), arribando nueve días después de lo acordado al puerto de destino. Durante este lapso el precio del azúcar tuvo una baja considerable y el tribunal consideró que la pérdida era atribuible al porteador ya que existía causalidad entre el retraso y los perjuicios sufridos. A mayor abundamiento, el reclamante dejó en claro la importancia del cumplimiento de los plazos acordados para el transporte, durante la fase de negociación del contrato⁷⁴.

En este sentido, suele indicarse que la *regla mater* para realizar lo que se denomina el *foreseeability test* – traducido como la previsión o habilidad para ver con anticipación o prever el resultado de los actos u omisiones de toda conducta –, en los países del common law, se extrae del antiguo fallo inglés *Hadley vs Baxendale*⁷⁵. En este caso, los demandantes operaban un molino de granos que se vio obligado a suspender sus operaciones al haberse roto una de las flechas de su maquinaria. Uno de los empleados de la demandante, llevó a quienes luego resultaron demandados, el componente averiado del molino a fin que éstos la enviaran a una empresa de ingeniería y que ésta luego la reenviara a los demandantes. Sin embargo, por negligencia de la demandada, tardaron inexcusablemente varios días en enviarla. A consecuencia de esto, el molino permaneció cerrado e inactivo por un lapso mayor de aquel que hubiese resultado del envío oportuno de la flecha rota. La sentencia rechazó la demanda, negando la indemnización de los perjuicios derivados de la pérdida de utilidades que había sufrido el molino. Se extrajeron varias reglas de este fallo; *la primera*: el demandante tiene derecho a verse resarcido de los perjuicios que sean consecuencia del mismo incumplimiento contractual; *la segunda*: los daños resarcibles, deben haber sido previstos o considerados como previsibles a la fecha de celebración del contrato.

En el caso en comento, Baxendale solamente habría sido responsable de los perjuicios, si éstos hubiesen sido previsibles para dicha parte, o bien si Hadley específicamente le hubiese indicado las circunstancias bajo las cuales había celebrado el contrato principal, entendiendo en este sentido al de transporte como uno accesorio o necesario para desarrollar el primero. Específicamente el tribunal estableció que: “*En caso que dos partes hayan celebrado un contrato, si es incumplido por una de ellas, los daños sufridos por la otra deben ser resarcidos en la medida en que sean justos y razonables considerando lo que hubiese sucedido si el contrato hubiese seguido su curso normal, de acuerdo a lo contemplado por cada una de ellas al momento de celebración del mismo*”, lo que entre nosotros equivale a la regla de previsibilidad extraída del artículo 1558 del Código Civil.

En consecuencia, si el porteador sabía o razonablemente debía saber los daños que podían derivarse a las mercancías, el es responsable en caso que éstos se produzcan durante su esfera de custodia. De suerte que para sortear con éxito este *test* de previsibilidad deben ser razonablemente previsibles y

⁷³ C. Czarnikow Ltd. v. Koufos (The Heron II) (1969) 1 A.C. 350, (1967) Lloyd’s Rep. 457, citado por Lindström, Thony, ob. cit., p. 9

⁷⁴ En el mismo sentido y con mayores fundamentos vid. Ganado, Max *et al*: *Marine cargo delays: the law of delay in the carriage of general cargoes by sea*, p. 20.

⁷⁵ (1854) Ex 341. Pueden verse comentarios del mismo en: Magallón Ibarra, Jorge: *La responsabilidad profesional de los médicos* en “Revista de Derecho Privado (nueva época)”, Año I, número 1, enero- abril 2002, pp. 72-73. También en Wilson, John F.: *Carriage of goods by sea*, p. 219. Idéntica opinión en Wilson, John F.: *Basic carrier liability and the right of limitation*, en “The Hamburg Rules on the carriage of goods by sea”, (Samir Mankabady, ed.), *British Institute of International and Comparative Law*, pp. 145-146.

no necesariamente indicados como posibles en forma expresa por alguna de las partes durante el íter contractual⁷⁶.

Reconociendo que existirán diversos casos de difícil solución, y pese a que como indicamos las reglas de la Haya - Visby no contemplan expresamente normas para el recupero de los perjuicios derivados del retraso en la entrega, la doctrina indica que si el retraso trae aparejados daños físicos a las mercancías, por ejemplo un deterioro de su calidad, parece claro que dichos perjuicios son indemnizables bajo su artículo III, regla 2º de dichas Reglas, que impone al porteador un deber general de cuidado respecto de las mismas⁷⁷. Wilson agrega que la solución no es tan clara cuando solamente se reclame una pérdida económica (*economic loss*) o una pérdida de mercado (*loss of market*) derivados del retraso en la entrega, salvo en ciertas legislaciones en que se contemplan normas particulares, como veremos más adelante⁷⁸.

V. LA CONCEPCIÓN DEL RETRASO EN LAS REGLAS DE HAMBURGO.

1. *Primera aproximación.*

Las Reglas de Hamburgo, como sabemos, tratan por primera vez, como convención internacional relativa al transporte marítimo, la responsabilidad del porteador por retraso. Y lo efectúan teniendo presente una distinción que ha sido clave en esta especie de responsabilidad; a saber, si se ha pactado o no un tiempo determinado en que el contrato de transporte marítimo debe ser realizado. En el primero de los casos, existirá retraso en el evento en que el porteador no entregue legalmente las mercancías en el lugar de destino final dentro del tiempo pactado; por el contrario, en caso de no haberse pactado dicho tiempo, que por lo demás constituye la regla general, existirá retardo siempre que las mercancías no hayan sido entregadas, dentro del plazo que atendidas las circunstancias, sería razonable exigir de un porteador diligente, lo que deberá ser calificado por el juez caso a caso. Como veremos a continuación, la técnica legislativa de las Reglas de Hamburgo, reproduce la de las convenciones anteriores en materia de transporte, y que igualmente fue implementada en convenciones posteriores.

2. *Historia del establecimiento de las normas de responsabilidad por retraso en las Reglas de Hamburgo.*

El tratamiento de la responsabilidad del porteador consta en el “*Tercer reporte sobre la responsabilidad de los porteadores marítimos de mercancías: conocimientos de embarque*”⁷⁹, en que se sientan las bases de las normas que regirán posteriormente dicha responsabilidad. Interesante resulta pues, conocer algunas de las consideraciones que se tuvieron presentes por los miembros del Grupo de Trabajo⁸⁰.

En este reporte se contienen las principales conclusiones de dicho Grupo, que, por lo general, tomaron la forma de borradores o *drafts*, que luego serían tratados tanto en las sesiones plenarias como en las comisiones principales realizadas en Hamburgo entre el 6 al 31 de marzo de 1978.

⁷⁶ Lindström, Thony: ob. cit., p. 10.

⁷⁷ Wilson, John F.: *Basic carrier ...*, pp. 145-146

⁷⁸ Wilson, John F.: *ibidem*.

⁷⁹ Documento Uncitral A/CN.9/88/Add.1 de 12 de abril de 1974. Se encuentra incluido en: Yearbook of the United Nations Commission on International Trade Law, 1974, Volume V, pp. 140 – 165. Disponible igualmente en internet en: <http://www.uncitral.org/pdf/english/yearbooks/yb-1974-e/vol5-p140-165-e.pdf>. Consultado por última vez el 12 de junio de 2009. En la quinta sesión del Grupo de Trabajo se decidió que en la sesión siguiente se tratara la responsabilidad por retraso del porteador; así en documento A/CN.9/76.

⁸⁰ El Grupo de Trabajo en Legislación Internacional del Transporte fue establecido por la Comisión de las Naciones Unidas para el derecho mercantil internacional (Uncitral por sus siglas en inglés) en su segunda sesión de 1969.

Nos referiremos primeramente al trabajo contenido en el reporte indicado y luego a las sesiones que tuvieron lugar en 1978.

2.1. Grupo de Trabajo III. Quinta y sexta sesión.

El Grupo de Trabajo III en su quinta sesión decidió que en la sexta se debía considerar, entre otros tópicos, la responsabilidad del porteador por retraso dentro del transporte de mercancías. Al efecto, en la sexta sesión⁸¹, se trató este tema, conteniéndose su discusión en tres documentos de Uncitral; A/CN.9/88/Corr.1-2; A/CN.9/88; y, A/CN.9/88/Add.1.

En el primero de éstos se contiene el “*Tercer reporte sobre la responsabilidad de los porteadores marítimos de mercancías: conocimientos de embarque*”⁸², y enseguida en el último, el “*Reporte del Grupo de Trabajo en Legislación Internacional de Transporte, dentro de su Sexta Sesión*”. En dicho reporte se encuentra un borrador general o *drafting party* en materia de responsabilidad por retraso⁸³.

En el *tercer reporte* establece se anota⁸⁴ que, en aquellos casos en que las mercancías han resultado físicamente dañadas durante el transporte a consecuencia de un retraso en la entrega, el análisis sobre la fuente de la responsabilidad no es diverso al que se presenta en casos de daños físicos ocasionados a las mercancías y que se deriven de una causa diversa.

Se comienza por la revisión de algunas de las disposiciones contenidas en otras convenciones sobre transporte (párrafos 8-12). En seguida el reporte estableció cinco normas en borrador, nominando cada uno de ellos con una letra.

En el borrador o draft A⁸⁵, se establece el principio general en materia de responsabilidad por retraso; en el borrador B⁸⁶ se contiene la definición de retraso; el borrador C⁸⁷ y D⁸⁸ versan sobre la limitación de responsabilidad en esta materia, y finalmente, el borrador E⁸⁹, establece en que casos las mercancías retrasadas en su entrega habrán de considerarse perdidas.

2.2. Reconocimiento de una realidad.

Se comienza por reconocer que el contrato de transporte raramente fija un término o lapso expreso de tiempo en que el porteador se obliga a entregar las mercancías encomendadas. Los calendarios de navegación pueden entregar bases concretas sobre el tiempo de transporte; sin embargo, dichos calendarios, difícilmente se incluyen en el conocimiento de embarque, documento que por el contrario generalmente desconocerá cualquier alusión en este sentido⁹⁰.

Considerando lo anterior, existía una gran dificultad en deducir con éxito un reclamo de carga fundado en el retraso. Sin embargo, aún cuando las Reglas de la Haya no contemplan expresamente

⁸¹ Que tuvo lugar entre los días 4 al 20 de febrero de 1974, en Ginebra.

⁸² En adelante, el Tercer reporte.

⁸³ Se encuentra disponible en <http://www.uncitral.org/pdf/english/yearbooks/yb-1974-e/vol5-p113-140-e.pdf> y particularmente entre sus páginas 115-118.

⁸⁴ Párrafo 5°.

⁸⁵ Párrafo 13.

⁸⁶ Párrafo 17.

⁸⁷ Párrafo 26.

⁸⁸ Párrafo 28.

⁸⁹ Párrafo 37.

⁹⁰ Así por ejemplo, a la fecha de realización del reporte en que se contiene esta discusión, el Conocimiento de Embarque de la Asociación Latinoamericana de Armadores (ALAMAR) expresamente indicaba que “*el porteador no garantiza las fechas de zarpe ni de arribo de la nave o ni por sí mismo a completar el viaje en un determinado espacio de tiempo, como tampoco será responsable de cualquier daño que pudiera resultar para el cargador sea en relación con la carga o por cualquier otra razón...*”. La situación al día de hoy es idéntica. Vid. el conocimiento de embarque tipo de Maersk reproducido en Wilson, John F.: *Carriage of goods by sea*, pp. 488-489.

esta clase de responsabilidad, igualmente se habían dictado sentencias condenatorias conociendo casos de esta especie, fundadas en deber general del porteador contenido en su artículo 3° párrafo segundo. En efecto, se indicaba que en aquellos casos en que a consecuencia del retraso se ocasionaban daños materiales a las mercancías (*physical damages*), el fundamento legal de la acción de recupero no difería de otras acciones fundadas en el artículo 3° párrafo segundo indicado. Y en el mismo sentido, en aquellos casos en que el retraso redundaba en un perjuicio económico (*economic loss*)⁹¹ la misma disposición de las Reglas provee la base del recupero, aunque dejando por establecido que la jurisprudencia es escasa y las dificultades puedan surgir en cuanto a carga de la prueba, y también de las particularidades de cada caso⁹².

2.3. Avanzando en la discusión.

Analizando el tratamiento jurisprudencial que se había hecho principalmente de las Reglas de la Haya y de la Haya-Visby, sobre las que ya hemos tratado, se llegó a la conclusión que evidentemente la cantidad de supuestos que podían presentarse eran innumerables y que no todos debían recibir la misma solución. Tal como resolvieron numerosos fallos, todos los casos deben analizarse bajo el test de previsibilidad que la jurisprudencia estableció.

No obstante, y a fin de uniformar el criterio de interpretación en las nuevas Reglas de Hamburgo⁹³, hubo varias proposiciones que buscaron lograr tal cometido⁹⁴.

Existía consenso en que la responsabilidad por retraso debía ser debidamente tratada y que el concepto de razonabilidad (y previsibilidad) eran importantes al momento de configurarla legalmente. Por lo demás, nadie desconocía que los perjuicios puramente económicos eran indemnizables dentro del concepto de retraso.

Sin embargo, y en este último sentido, existían algunas voces que llamando la atención sobre el que luego sería el artículo que sentaría las reglas en materia de responsabilidad del porteador, a saber, el artículo 5° de las Reglas de Hamburgo, indicaban de que una interpretación literal del precepto en aquella parte que alude a “los daños a las mercancías”, excluiría el daño puramente económico. Y que siendo dicha norma enteramente diversa del artículo 3° párrafo segundo de las Reglas de la

⁹¹ Se argumenta que el ámbito de aplicación de las Reglas de la Haya se contiene en su artículo segundo, en que se indica que se refiere “*en relación a la carga, manipulación, estiba, transporte, custodia, cuidado y descarga*” de mercancías, y que el perjuicio económico del retraso precisamente nace “*en relación*” al transporte y a la descarga, por lo que encontrándose dentro del ámbito de aplicación de las Reglas, encuentran reconocimiento. El Grupo de Trabajo de Uncitral nuevamente cita el caso *Adamastos Shipping Co. Ltd. v. Anglo-Saxon Petroleum Co. Ltd.* [1959], 1 Lloyd's Rep. 271, y agrega citando a Dor, Stephane, *Bill of Lading Clauses and the Brussels International Convention of 1924*, 2 edición, Londres, 1960, p.165.

Sin embargo, otros autores puntualizan que la conclusión anterior solamente es posible extraerla del texto en inglés de las Reglas, pero no así de aquellas en francés ni en suizo. Así en Ramberg, Jan, *The Law of Carriage of Goods - Attempts at Harmonisation*, en “*Scandinavian Studies in Law*”, p. 236-237.

⁹² Así en *Yearbook of the United Nations Commission on International Trade Law*, 1974, Volume V, p. 143.

⁹³ Y debemos agregar, adoptar la redacción de la norma y su criterio de interpretación a nuestro derecho europeo continental.

⁹⁴ Así el Comité Jurídico Consultivo Asiático-Africano, propuso que el transportista no fuese responsable por cualquier pérdida o daño que no pueda haber sido razonablemente prevista; la Cámara de Comercio Internacional indicó en el mismo sentido que el porteador debía responder de los perjuicios económicos razonablemente previsibles. Un tanto más restrictivo, el Comité Marítimo Internacional, propició que la responsabilidad del porteador se limitara a los gastos y costos “*directos y razonables que al tiempo de conclusión del contrato pueda haber previsto razonablemente el porteador como causa posible del retraso*”.

Haya, llevaría a una concepción diversa de la responsabilidad del transportador en materia de retraso⁹⁵.

Por el contrario, otros de opinión diversa, argüían que convenciones internacionales diversas en materia de transporte, como la de Varsovia de 1929, sobre transporte aéreo, la Convención Internacional sobre transporte de mercancías por ferrocarril (CIM) de 1962 y la denominada CMR sobre transporte por carretera⁹⁶, establecían por una parte reglas particulares sobre el perjuicio de pérdida o daño y por la otra, reglas específicas sobre el retraso. De esta manera si el daño material causado por el retraso se encuadra dentro de las primeras, aparece lógico que el daño puramente económico sea englobado dentro de las segundas.

2.4 Propuestas de redacción de las normas centrales sobre responsabilidad por retraso.

2.4.1 Norma general sobre responsabilidad por retraso. Borrador A.

A fin de adoptar una norma general sobre la responsabilidad por retraso, existió consenso en que ella debía ser redactada guardando conformidad con otras convenciones internacionales en materia de transporte⁹⁷, redactándose el siguiente borrador, conocido como *Draft A*:

“El porteador será responsable de los perjuicios resultantes de la pérdida o el daño en relación con las mercancías porteadas, si es que el hecho que ha causado dicha pérdida o daño se produjo cuando éstas se encontraban bajo su custodia en el sentido del artículo (), y por las pérdidas y daños resultantes del retraso en la entrega de las mercancías objeto del contrato de transporte, como se encuentra definido en el artículo(), a menos que el porteador pruebe que él, sus empleados y agentes adoptaron todas las medidas que razonablemente podían exigirse para evitar el hecho o retraso y sus consecuencias”

Además del tratamiento particular de los tipos o variantes de responsabilidad⁹⁸ se indica que la frase “*pérdida o daño en relación con las mercancías*” mantiene la redacción del artículo 3º párrafo segundo de las Reglas de la Haya, de donde precisamente se extraía la responsabilidad por retraso en términos amplios, comprendiendo el daño material y aquel puramente económico.

Por otra parte, se hizo presente que el borrador propuesto cuidó de no indicar que el retraso se debía producir mientras las mercancías se encontraran bajo la custodia del porteador, precisamente por existir hipótesis en que el porteador debiendo tomar dicha custodia, no lo hizo, y aquella fue la causa del retraso; en dicho supuesto, por ende, sería igualmente responsable bajo el esquema presentado⁹⁹.

Posteriormente, pero dentro de la misma sexta sesión del Grupo de Trabajo¹⁰⁰, se discutió y aprobó el borrador definitivo sobre la responsabilidad del porteador por retraso en la entrega de mercancías y que luego serían discutidas en la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Transporte

⁹⁵ En abono de esta posición se indicaba que los ordenamientos que permitían, a esa fecha, la indemnización de daños puramente económico establecían en términos generales la responsabilidad por daños. Vid. Yearbook of the United Nations Commission on International Trade Law, 1974, Volume V, p. 145, cita 14.

⁹⁶ Respectivamente en sus artículos 19, 27 y 17.

⁹⁷ Yearbook of the United Nations Commission on International Trade Law, 1974, Volume V, p. 145.

⁹⁸ Entre otros, Australia, Francia, Noruega, La Cámara Internacional de Comercio y Unidroit, se manifestaron a favor de este tratamiento separado.

⁹⁹ Así existió una propuesta de Pakistán en que solicitaban que expresamente se indicara que el porteador era responsable de los retrasos causados por un “late arrival” (arribo tardío) al puerto de zarpe de la nave en que habrían de ser cargadas y transportadas las respectivas mercancías.

¹⁰⁰ Realizada en Génova entre los días 4 al 20 de Febrero de 1974. Documento Uncitral A/CN.9/88. Posteriormente se citará por su descriptor Uncitral.

Marítimo de Mercancías, realizada entre los días 6 a 31 de marzo de 1978, en que se establecerían las conocidas Reglas de Hamburgo¹⁰¹.

Respecto del daño económico, un primer grupo sugirió que expresamente se indicara que el porteador era responsable de las “pérdidas de carácter económico resultantes del retraso”¹⁰². Otros tantos que apoyaban la inserción consideraban que las diversas pérdidas económicas de las que un porteador podía resultar responsable debían enumerarse y que su eventual indemnización debía analizarse bajo el test de previsibilidad.

Por otra parte, un tercer grupo apuntó que la procedencia de los perjuicios derivados del retraso debía ser analizada bajo la luz de cada una de las legislaciones internas de los países que ratificaran las Reglas y por ello se oponían a cualquier listado como el enunciado anteriormente, o recurrir a un test de previsibilidad más allá de daños físicos a las mercancías.

Finalmente, un cuarto grupo de representantes se opusieron a la terminología “pérdidas económicas” por considerarla redundante, ya que toda pérdida encierra un sentido económico y el término no tiene un significado reconocido en la mayor parte de los sistemas legales.

2.4.2. Configuración del retraso. Borrador B.

Ahora bien, no obstante que la propuesta realizada estuvo lejos de despertar el consenso de todos los partícipes, si concordaron en que debía necesariamente redactarse una definición de lo que habría de entenderse por retraso. Y para ello Unidroit, Francia, Noruega, Suecia y el Comité Marítimo Internacional, plantearon como base para dicha norma, el artículo 19 de la Convención CMR:

“Hay demora en la entrega cuando la mercancía no ha sido entregada en el plazo convenido, o si no hay plazo convenido, cuando la duración efectiva del transporte sobrepase el tiempo que razonablemente se permitiera a un porteador diligente en el caso de carga parcial, si el tiempo de duración se reputara como el necesitado para una carga completa en condiciones normales”¹⁰³.

Se puntualizó por el Grupo de Trabajo que la definición indicada, en ausencia de un lapso acordado para el transporte, tomaba como base la “duración efectiva” del mismo, sobrepasando el tiempo que razonablemente se permitiría a un porteador diligente. Pero que lo ideal sería efectuar el énfasis en la falta de entrega de las mercancías dentro de plazo, antes que tomar como referencia la duración efectiva del transporte, con el fin de obtener la cobertura de determinados casos en los que las mercancías se retrasan no por trayectos excesivamente largos, sino porque el porteador no los tomó bajo su custodia.

Considerando lo anterior, se preparó el siguiente *Draft B*:

“Delay in delivery occurs when the carrier does not deliver the goods, in accordance with article (...), by the date for delivery expressly agreed upon by the parties or, in the absence of such agreement, by the latest date that may normally be required for delivery by a diligent carrier having regard for the circumstances of the case.”

¹⁰¹ *Documentos Oficiales de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el transporte marítimo de mercancías.* A/CONF.89/14. Publicación de las Naciones Unidas, Nueva York, 1982.

¹⁰² A/CN.9/88 párrafo 16.

¹⁰³ Debe anotarse que la redacción original del artículo torna en dificultosa la traducción. La aquí expuesta corresponde a la oficial y que puede verse en el Boletín Oficial del Estado (España) de 7 de mayo de 1974 en que se publicó este convenio en dicho país, pp. 9338- 9344. El original dispone: *“Delay in delivery shall be said to occur when the goods have not been delivered within the agreed time-limit or when, failing an agreed time-limit, the actual duration of the carriage having regard to the circumstances of the case, and in particular, in the case of partial loads, the time required for making up a complete load in the normal way, exceeds the time it would be reasonable to allow a diligent carrier.”* Vid.

<http://www.jus.uio.no/lm/un.cmr.road.carriage.contract.convention.1956.amended.protocol.1978/portrait.pdf>.

Esto es, según nuestra traducción libre: *“Hay retraso en la entrega cuando el porteador no ha entregado las mercancías, de acuerdo con el artículo (), dentro del plazo expresamente acordado, o, a falta de tal acuerdo, dentro del último plazo que normalmente requiere para tal entrega un porteador diligente, atendidas las circunstancias del caso.”*

Como una alternativa, el Grupo de Trabajo consideró eliminar la referencia al pacto expreso de las partes, puesto que se consideraba por algunos, que la última frase, que discurre sobre el supuesto de la falta explícita de acuerdo, era suficiente ya que contenía un estándar general de responsabilidad. De esta forma, se pensaba, se podía evitar la futura práctica de porteadores de insertar en el conocimiento de embarque, una fecha de entrega extremadamente amplia considerando los tiempos de tránsito normales para determinado trayecto¹⁰⁴.

Se consideró especialmente la utilización de frases que permitieran el análisis casuístico de las hipótesis en que el retraso se presentare. Así al hablarse de un “porteador diligente” se establece un patrón de conducta, el que debe ser analizado a la luz de las “circunstancias del caso”; los que siguiendo nuestra tradición jurídica corresponden a “conceptos jurídicos indeterminados”¹⁰⁵, esto es aquellos establecidos con carácter abstracto por la norma legal, pero cuya concreción corresponde efectuar al órgano de aplicación con sujeción a pautas prefijadas por el legislador, sin que en ello pueda intervenir discrecionalidad alguna¹⁰⁶.

Luego de establecer este primer borrador, y al momento en que el Grupo de Trabajo definió el borrador general sobre responsabilidad por retraso, o *drafting party*¹⁰⁷, existió consenso en mantener el borrador B. En relación al lugar en donde conste el plazo de entrega, creemos que, de efectuarse, podrá figurar en cualquier documento, y el lapso acordado podrá ser acreditado por cualquier medio. En la mayor parte de los casos, existen tiempos estimados indicados en el *booking* o reserva de espacio realizado, e incluso en la página web de cada naviera. En este sentido, si bien es difícil considerar que estos tiempos sean considerados como fechas ciertas y definitivas, si habrán de tenerse muy presentes para los efectos de establecer la razonabilidad o la falta de ella en el tiempo que el porteador tarde en la entrega de las mercancías.

2.4.3 Limitación de responsabilidad a consecuencia del retraso. Borradores C y D.

Como se indica en la discusión del Grupo de Trabajo que debatió sobre la responsabilidad del porteador por retraso, generalmente se ha sostenido que las normas de las Reglas de la Haya son aplicables a la limitación de la responsabilidad en estos casos. Así se extrae del artículo 4 párrafo 5º:¹⁰⁸

“El transportador y el buque no serán responsables en ningún caso de las pérdidas o daños causados a la mercancía, o concernientes a las mismas, por una suma que exceda de 100 Libras Esterlinas por bulto o unidad, o el equivalente de esa suma en otra moneda, a no ser que la naturaleza y el valor de esas mercancías hayan sido declarados por el cargador antes de su embarque y que esa declaración haya sido anotada en el conocimiento de embarque.”

Precisamente la frase subrayada por nosotros “o concernientes a las mismas” permitió extender a la limitación de la responsabilidad generadora de perjuicios económicos a consecuencia del retraso. De esta forma, quedando establecido que las normas a adoptarse en definitiva necesariamente

¹⁰⁴ Yearbook of the United Nations Commission on International Trade Law, 1974, Volume V, p. 146

¹⁰⁵ En el mismo sentido Tomasello Hart, Leslie: ob cit., p. 123.

¹⁰⁶ Requerimiento presentado ante el Tribunal Constitucional Rol 822/2007, en fallo dictado el 13.11.2007. Publicado en el portal www.microjuris.cl bajo el descriptor MJJ16261

¹⁰⁷ A/CN.9/88 párrafo 17-19.

¹⁰⁸ Yearbook of the United Nations Commission on International Trade Law, 1974, Volume V, pp. 146- 147. Se citan cuatro sentencias en este sentido y las opiniones favorables de los autores Carver y Rodière.

debían considerar la limitación en casos de retrasos; el punto central, salvado el anterior, era si dicha limitación se referiría a los daños físicos derivados del mentado retraso o a más del anterior, consideraría igualmente los daños económicos que de éste se siguieran.

El Grupo de Trabajo en su quinta sesión propuso el siguiente borrador C:

"Artículo A 1. La responsabilidad del transportista por la pérdida o daño de las mercancías estará limitada a un importe equivalente a (...) francos por bulto u otra unidad de carga o (...) o francos por kilo de peso bruto de las mercancías perdidas o dañadas, si esta cantidad es mayor"

Se indicó que el efecto de la propuesta al omitir el término “o concernientes a las mismas” y sustituirlo por la frase limitativa “pérdida o daño a las mercancías”, dejaba por sentado que la limitación máxima del porteador no se aplicaba a los perjuicios económicos sufridos por el embarcador y que derivaran del retraso e incluso a los daños físicos derivados de la misma circunstancia.

Por ello, y luego de establecerse este borrador o *draft* C, que no concitó mayores apoyos, y a fin de dejar establecido que la limitación de responsabilidad si era aplicable a los perjuicios económicos, el Grupo de Trabajo redactó un borrador o *draft* D, que es muy similar al que en definitiva forma parte del texto de las Reglas de Hamburgo:

“1. La responsabilidad del porteador bajo esta Convención por la pérdida o el daño de las mercancías, estará limitada a una suma equivalente a (...) francos por bulto u otra unidad de carga transportada, o a (..) por kilogramo de peso bruto de las mercancías perdidas o dañadas, si esta cantidad es mayor.

2. La responsabilidad del porteador bajo esta Convención, diversa a la pérdida o daño a las mercancías según el párrafo 1 de este artículo, estará limitada a una suma equivalente a (dos veces) el flete que deba pagarse por las mercancías respecto de las cuales se haya incurrido en esa responsabilidad

3. En ningún caso la responsabilidad acumulada del porteador por los conceptos enunciados en los párrafos 1 y 2 de este artículo excederá del límite determinado en virtud del párrafo 1 por la pérdida total de las mercancías respecto de las cuales se haya incurrido en esa responsabilidad.”

Debe destacarse que el texto en que se contiene la historia fidedigna de las Reglas de Hamburgo indica que este borrador o *draft* D, establece como regla general una limitación por pérdidas u otros daños físicos por cualquier otra causa, calculados por bulto o por el peso de las mercancías. Además, establece una limitación especial, a ese momento, del doble del flete a pagarse por cualquier daño causado a los intereses de la carga, diversos a los daños físicos o pérdidas de las mercancías. El borrador propuesto no hace distinción alguna basada en la naturaleza del acto u omisión generadora de responsabilidad. Así, por ejemplo, se indicó¹⁰⁹, que el párrafo 1 cubre toda pérdida o daño físico, considerando todo deterioro, independiente que éste se deba a un manejo inapropiado de las mercancías (problemas de refrigeración), a un retraso en la entrega o a una combinación de los mismos. En forma paralela, bajo el párrafo segundo, se contempla una limitación especial aplicable a casos diversos, dentro de los que se encuentran los perjuicios económicos derivados del retraso en la entrega.

Y finalmente, el párrafo 3° deja en claro que la limitación del porteador bajo los párrafos anteriores no es acumulativa.

Como supuestos prácticos de la regla establecida, se idean algunos ejemplos¹¹⁰:

Primer caso: Asumiendo que en el curso del transporte las mercancías se dañaron (físicamente) por un valor de \$600; y que adicionalmente existió retraso en la entrega de las mismas, a consecuencia de lo cual el consignatario sufrió un perjuicio económico por no poder disponer de ellas, por un

¹⁰⁹ Yearbook of the United Nations Commission on International Trade Law, 1974, Volume V, p. 148

¹¹⁰ Ídem.

monto de \$300. Imaginando que la limitación de responsabilidad bajo el párrafo 1, basada en el bulto o peso es de \$500 y que bajo la regla del párrafo 2, basado en el flete, es de \$200, la máxima responsabilidad a que se verá expuesto el porteador es de \$500.

Segundo caso: En el mismo supuesto anterior, asumiendo que las mercancías se dañaron (físicamente) por la suma de \$50, en tanto que el perjuicio económico resultante del retraso fue de \$300. En este caso, la responsabilidad del porteador estará limitada a la suma de \$50 bajo el párrafo 1 más \$200, bajo el párrafo 2, arrojando un total de \$250.

Ello es así, puesto que no se supera la limitación máxima permitida por el párrafo 1, que como dijimos era de \$500.

Tercer caso: Las mercancías sufrieron daños físicos por la suma de \$600 derivados de un error en la refrigeración de las mismas durante el transporte; y adicionalmente sufrieron daños igualmente físicos por \$300 derivados del deterioro causado por el retraso en su entrega, por lo que el total de daños físicos es de \$900. En este caso la limitación contenida en el párrafo 1 será aplicable a ambos casos; no es necesario determinar cual de las dos causas produjo los daños.

Enseguida en el borrador general sobre responsabilidad por retraso, o *drafting party*¹¹¹, la mayor parte de los miembros del Grupo de Trabajo apoyaron el borrador D. Es decir, eran partidarios de un sistema de limitación dual, estableciéndose por bulto y por peso de las mercancías y atendiendo por separado a la limitación aplicable a los daños físicos o materiales a las mercancías y por separado a los concernientes del retraso, basado en el flete del transporte.

2.4.4 Presunción de pérdida de las mercancías retrasadas. Borrador E.

Si las mercancías no han sido entregadas dentro de un periodo razonable, el Grupo de Trabajo consideró conveniente, por seguridad jurídica y a fin de seguir lo que establecían otras convenciones al respecto, insertar un artículo en que acreditada esta circunstancia, éstas se consideren perdidas¹¹².

De esta forma se estableció un borrador o *draft* E conteniendo la presunción de pérdida y el procedimiento para recuperar los perjuicios consiguientes¹¹³.

“El titular de una acción por pérdida de las mercancías podrá, sin estar obligado a otorgar mayores pruebas, considerarlas perdidas si no han sido entregadas conforme a lo dispuesto en el artículo (...) dentro de un plazo de (sesenta) días siguientes a la expiración de aquel en que un porteador diligente hubiese entregado las mercancías, de acuerdo a las circunstancias”

En seguida se establece un procedimiento aplicable, el que no reproducimos por no haber tenido mayor repercusión en la discusión posterior. En efecto, en dicha discusión, recogida en el borrador general sobre responsabilidad por retraso¹¹⁴, se indicó que era innecesario establecer dicho procedimiento y que esta materia habría de quedar entregada a las prácticas comerciales aplicables.

3. Establecimiento del borrador definitivo sobre responsabilidad por retraso.

¹¹¹ A/CN.9/88 párrafos 20-23.

¹¹² Así, como hemos indicado, el Convenio CMR de 1956 sobre transporte por carretera establece, en su artículo 20, que las mercancías se considerarán perdidas, en caso que no hayan sido entregadas dentro los treinta días siguiente a la fecha de entrega acordada, y a falta de ella, dentro de los sesenta días siguientes contados desde que el transportador tomó las mercancías para el transporte, con diversas particularidades adicionales.

Por otra parte, la Convención Internacional sobre transporte de mercancías por ferrocarril (CIM) de 1962, contiene reglas similares en su artículo 30.

¹¹³ Yearbook of the United Nations Commission on International Trade Law, 1974, Volume V, p. 150.

¹¹⁴ A/CN.9/88 párrafos 24-25.

En la sexta sesión del Grupo de Trabajo¹¹⁵ como hemos indicado, se discutió y aprobó el borrador definitivo sobre la responsabilidad del porteador por retraso en la entrega de mercancías y que luego serían discutidas en la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías¹¹⁶.

Luego de discutirse brevemente cada uno de los borradores o *drafts* que se redactaron previamente, se estableció un borrador general o *drafting party*¹¹⁷ sobre las normas que habrían de gobernar la responsabilidad por retraso

Básicamente las modificaciones son de carácter formal en todos los aspectos sobre los que se había tratado, puesto que únicamente se cuidó de mejorar la redacción de ciertos párrafos, salvo en materia de limitación de responsabilidad, en que se continuó trabajando el método más apropiado que representara el interés de cada uno de los miembros del Grupo de Trabajo. En este sentido, la discusión fue netamente de carácter técnico, a diferencia de lo que sucedió en el mismo Grupo respecto del establecimiento de la norma general de responsabilidad, extrapolada hoy a nuestro artículo 984 del Código de Comercio.

No tiene sentido detenerse en cada una de las modificaciones puesto que como decimos son de carácter formal, y no existen mayores diferencias entre las normas acordadas en la sexta sesión del Grupo de Trabajo de aquellas finalmente aprobadas y que forman parte de las Reglas de Hamburgo.

4. Discusión en la Conferencia de las Naciones Unidas sobre El Transporte Marítimo de Mercancías, realizada en Hamburgo entre los días 6 a 31 de marzo de 1978.

En la 12ª sesión¹¹⁸ y 13ª sesión¹¹⁹, se contiene la discusión sobre responsabilidad por retraso o demora en la entrega de mercancías. Luego en la sesión 25ª se discutieron las normas sobre aviso de pérdida o daño y dentro de éstas, el aviso pertinente en caso de retraso¹²⁰. Interesante resulta apreciar que una gran cantidad de opiniones entregadas por los representantes de muchos países se encuentran en la misma línea de los precedentes existentes a esa fecha, principalmente en el sentido que la indemnización de perjuicios causados por el retraso genera daños que en su mayoría corresponden a los llamados daños económicos. Así el Sr. Gorbanov, representante de Bulgaria indica que la responsabilidad por demora es distinta de la responsabilidad por el daño o la pérdida de las mercancías, ya que el perjuicio sufrido por el cargador en el primer caso es económico¹²¹. En el mismo sentido el representante de la, a ese entonces, Unión Soviética¹²²; Suecia¹²³, entre otros.

Puntualizando, el representante de Polonia se refiere a los daños físicos y económicos, indicando que de producirse los primeros se sujetan a las reglas generales y solamente los segundos quedan amparados por las normas particulares aplicables al retraso¹²⁴.

A su turno don Rafael Eyzaguirre, representante de Chile, indicó ser partidario de la regulación de la responsabilidad por demora, sometiéndola al régimen general de responsabilidad en caso de pérdidas o daños y tratándose de otros perjuicios económicos, limitarlos al importe del flete¹²⁵.

¹¹⁵ Realizada en Génova entre los días 4 al 20 de Febrero de 1974. Documento Uncitral A/CN.9/88

¹¹⁶ En adelante la Conferencia.

¹¹⁷ Preparado por los representantes de Argentina, Francia, Ghana, India, Japón, Nigeria, Noruega, Inglaterra, Irlanda, Unión Soviética y Estados Unidos.

¹¹⁸ Realizada el miércoles 15 de Marzo de 1978. Documento Uncitral A/CONF.89/SR.12

¹¹⁹ Documento Uncitral A/CONF.89/SR.13

¹²⁰ Documento Uncitral A/CONF.89/SR.25.

¹²¹ A/CONF.89/SR.12 párrafo 49.

¹²² A/CONF.89/SR.12 párrafo 51.

¹²³ A/CONF.89/SR.12 párrafo 54.

¹²⁴ A/CONF.89/SR.12 párrafo 56.

¹²⁵ A/CONF.89/SR.13 párrafo 11.

La discusión versó sobre el proyecto de norma que en definitiva fue aprobado y luego extrapolado a nuestro Código de Comercio.

Finalmente, las normas fundamentales sobre responsabilidad por retraso se contemplaron en sus artículos 5.2 y 5.3; 6.1 letra b) y 19.5.

Este último se refiere al aviso en caso de perjuicios derivados del retraso en la entrega. Nótese que la sanción es la caducidad de la acción en caso que la protesta no se efectúa dentro de los sesenta días siguientes contados desde que las mercancías son recibidas por el consignatario. Dicha sanción, es el resultado de una transacción de los diferentes intereses en juegos, principalmente de aquellos que lograron establecer la responsabilidad por retraso¹²⁶, y por lo demás coincidente con lo que establecen otras convenciones al respecto

Debe apuntarse que, si bien la sanción es bastante estricta, el plazo de sesenta días comienza a correr desde la fecha en que las mercancías son puestas en poder del consignatario¹²⁷.

Más aún debe considerarse que en el proyecto original el plazo era únicamente de veintiún días y que la ampliación a sesenta surgió de una enmienda realizada por Canadá¹²⁸. En este último sentido, debe recordarse que en otras áreas del transporte en que se sanciona con la caducidad la falta de aviso o protesta, los plazos son inferiores¹²⁹.

5. Regulación en el Código de Comercio Chileno.

El Libro III del Código de Comercio se refiere en diversas normas al retraso en la entrega de mercancías. Utiliza este término en sus artículos 984, 985, 986, 987, 989, 990, 991, 993, 998, 1001, 1002, 1005, 1029, 1040, 1046 y 1053. Las principales de ellas y que guardan similitud con las referidas de las Reglas de Hamburgo se encuentran en los artículos 985 (art 5.2. de las Reglas); 986 (art. 5.3 RH¹³⁰); 993 (art. 6.1 letra b); 1029 (art. 19.5 RH).

Básicamente en esta materia al tratarse de normas pertenecientes al contrato de transporte de mercancías por mar, se mantuvieron inalteradas las normas pertinentes de las Reglas de Hamburgo, salvo pequeñas modificaciones que depuraron formalmente la redacción de ciertos preceptos.

En el Informe Técnico sobre Proyecto de Reforma del Libro III del Código de Comercio¹³¹, no se aborda mayormente la responsabilidad del porteador por retraso en la entrega de mercancías. A su turno el Informe Técnico Complementario¹³², se hace cargo, entre otras materias, de la responsabilidad del transportador en el contrato de transporte de mercancías por mar, pero centrado en la norma que sirve de base a dicha responsabilidad contenida en el artículo 984, y no en forma particular de la derivada por retraso.

¹²⁶ Como indicó el representante de Francia. “la indemnización por retraso constituye ya una innovación considerable que no todas las delegaciones aceptan. Si encima de eso va acompañada de condiciones particularmente gravosas, al imponer un plazo muy largo para la simple comunicación de un aviso relativo a una acción ulterior, ciertas delegaciones tendrían aún más motivo para rechazar las disposiciones relativas a la indemnización en la entrega”. A/CONF.89/SR.25 párrafo 60.

¹²⁷ Es decir, solamente desde que las recibe en la forma indicada en nuestro artículo 983 letra a) del Código de Comercio, extrapolado del artículo 4.2 letra b.i) de la Reglas de Hamburgo. Así por lo demás, lo indica en forma expresó el representante de Grecia; A/CONF.89/SR.25 párrafo 61.

¹²⁸ A/CONF.89/SR.25 párrafo 51.

¹²⁹ Uno de los casos más extremos se da en el transporte terrestre nacional, ya que tratándose bultos que presenten señales exteriores de faltas o averías se extinguirá la responsabilidad del porteador en caso que el consignatario no proteste en el acto de recibir las mismas. Vid. Art. 214 del Código de Comercio.

¹³⁰ Reglas de Hamburgo

¹³¹ De fecha 12 de diciembre de 1983, 3ª edición y suscrito por don Eugenio Cornejo Fuller, don José Tomás Guzmán Salcedo, don Walter Radic Prado, don Jaime Harris Fernández, don Félix García Infante y don Ricardo San Martín Padovani,

¹³² De fecha 10 de diciembre de 1985, suscrita por los mismos miembros anteriores.

Revisadas las Actas de la Comisión conjunta Especial de los trabajos preparatorios de la Comisión Especial encargada de redactar el Ante Proyecto de reforma, tampoco se advierten mayores discusiones sobre las normas que reglan la responsabilidad por retraso¹³³.

Comentando el establecimiento expreso de estas normas, la doctrina nacional ha hecho ver la innovación que representan las Reglas de Hamburgo, al ser recepcionadas por nuestro Código de Comercio, en relación a las Reglas de la Haya-Visby¹³⁴.

Ahondando en las normas sobre limitación de responsabilidad, en caso de retraso en la entrega y explicando la fórmula adoptada, se indica que la norma del artículo 993 del Código de Comercio discurre sobre la idea que la mercancía retardada es parcial y por ende que representan solamente una parte del flete pagadero. Así la limitación de dos veces y medio el flete tendrá aplicabilidad en caso que las mercancías retrasadas sea parcial¹³⁵. Pensamos, por ejemplo, en el caso en que se hayan transportado mercancías en diez contenedores, debiendo pagarse por cada uno de ellos un flete de \$100, y habiendo realizado la motonave en que se porteaban un transbordo en un puerto intermedio en que debían ser embarcados en una nave diversa, permanecieron en este puerto tres contenedores sin ser embarcados en la nueva nave, esperando hacerlo en una diversa y arribando solamente éstos retrasados al lugar de destino final. En estos casos, el límite de dos veces y medio el flete se aplicará sobre los tres contenedores retrasados, esto es \$750, en circunstancias que el flete total era de \$1000. En otros términos, puede considerarse que existe un doble límite; el primero representado por dos veces y medio el flete pagadero, y el segundo, por el flete total, el que en todos los casos será el tope superior al que se verá expuesto el transportador.

Siguiendo la historia fidedigna del establecimiento de las normas sobre limitación de responsabilidad de las Reglas de Hamburgo, pensamos que si el retraso causa daños físicos a las mercancías y el porteador pretende limitar su responsabilidad habrá de estarse al régimen general establecido en artículo 992 de nuestro Código de Comercio, equivalente la letra a) del artículo 6.1 de las Reglas, atendiendo a la naturaleza de los perjuicios.

La lógica de la norma relaciona estrechamente al retraso y el perjuicio económico que cause, con el flete pagadero, que representa la utilidad del porteador. Por ello, la responsabilidad se medirá y limitará precisamente en relación a esa utilidad, privando al porteador de la misma en caso de entrega tardía. Pero si existen daños, no existe razón para privarlo únicamente (como máximo) del flete pagadero, sino que la responsabilidad del porteador, y su limitación, deberán estudiarse en relación a las mercancías dañadas o perdidas, sea considerándolas por bulto u otra unidad de carga o por kilogramo. De esta forma existirá una debida correlación entre los perjuicios causados y la responsabilidad a que se verá expuesto el porteador.

V. PERJUICIOS INDEMNIZABLES A CONSECUENCIA DEL RETRASO.

1.-Daño Emergente.

Hemos indicado que en aquellos casos en que a consecuencia del retraso se produzcan daños a las mercancías, ellos serán gobernados por las reglas generales aplicables a los daños o a la pérdida de mercancías¹³⁶. Incluso en ordenamientos inspirados en las Reglas de Hamburgo, como el Código Marítimo Sueco de 1994 (CMS), esto se reconoce expresamente¹³⁷.

¹³³ Así por ejemplo en sesión del 14 de enero de 1987 el artículo 985, 986, entre otros, se aprobaron sin mayores variaciones sustanciales.

¹³⁴ Cornejo Fuller, Eugenio: ob cit., p. 243.

¹³⁵ Cornejo Fuller, Eugenio: ob cit., p. 249.

¹³⁶ Esta es la postura mayoritaria adoptada a la luz de las Reglas de la Haya - Visby. Así Wilson, John F.: *Carriage of goods by sea*, p. 219; Anderson, Tord: *The contract of carriage by sea in liner trade. The Swedish and England Law*, p. 37; Wei, Fan: *The measurement of damages in carriage of goods by sea. A comparative study of English and Chinese*

En estos casos el monto de la indemnización corresponderá a los daños o pérdidas causados, de acuerdo a las reglas generales aplicables.

2.- Pérdidas económicas o Daño Consecuencial.

La regulación referida al retraso comprende perjuicios propios y particulares que se deriven de éste, diversos al daño o pérdida de las mercancías.

Tetley indica que la pérdida económica (*economic loss*) se contrapone a los daños físicos (*physical loss*) y es un término generalmente utilizado para describir las pérdidas de ganancias o utilidades y otras pérdidas financieras que los reclamantes sufren, diversos a la reparación de los daños físicos.

Respecto a los daños consecuenciales, indica que se refieren a un daño no físico a las mercancías, y que comprenden casos como la pérdida de un negocio futuro y pérdida de reputación, o lo que es igual un daño a las relaciones comerciales, derivados del incumplimiento del porteador¹³⁸. Agrega, que las Reglas de Hamburgo tratan únicamente una clase de daños consecuenciales y que corresponden a los que se deriven del retraso en la entrega de mercancías. Sin embargo, en caso que las mercancías arriban dañadas, las Reglas de Hamburgo nada dicen si es que los daños consecuenciales y pérdida de utilidades y reputación pueden ser reclamadas. Estima que esos daños podrían ser reclamados siempre que cumplan con las reglas de previsibilidad derivadas del fallo Hadley contra Baxendale¹³⁹.

En nuestro derecho pensamos que efectivamente son indemnizables tales perjuicios siempre que sean directos y se hayan previsto o se hayan podido prever, siguiendo la regla indicada en el artículo 1558 del Código Civil.

Para ilustrar el asunto conviene detenerse brevemente en otros ordenamientos similares al nuestro. Así, el artículo 50 del Código Marítimo Chino de 1993 (CMC) dispone en su párrafo 3º que “*El porteador será responsable por las pérdidas económicas causadas por el retraso en la entrega de las mercancías debidos a la culpa del porteador, aún cuando no se hubiesen producido pérdidas físicas o daños a las mercancías...*”. Al igual que en nuestro derecho, se limitan los perjuicios indemnizables, a una suma máxima equivalente a dos veces y media el flete que se haya debido pagar. Por el contrario, si es que se producen daño o pérdidas a las mercancías a consecuencia del retraso, será aplicable la limitación de responsabilidad aplicable en estos eventos¹⁴⁰. A la luz de estos preceptos, se ha fallado que son procedentes las pérdidas económicas incluyendo la variación del valor de mercado de las mercancías o pérdida de utilidades¹⁴¹.

A su turno, el CMS contiene reglas similares¹⁴²; en Australia se especifica en forma expresa que la responsabilidad del porteador derivada del retraso en la entrega se refiere a “*pérdidas (incluidas, pero no limitadas, al daño económico puro, pérdida de mercado o deterioros) causados por el retraso*”¹⁴³.

law with a view to possible revisions of the Chinese Maritime Code and Other Legislation, p. 277. En el mismo sentido cita los siguientes fallos: Glynn y otros v. Margetsib & Co y otros (1893) A.C. 351 (H.L.) en donde las mercancías se pudieron a consecuencia del excesivo tiempo de tránsito; The Parana (1877) 2 P.D. 118; Baldwin & Co. v. The London, Chatham, and Dover Railway Company (1881-1882) L.R. 9 Q.B.D. 582.

¹³⁷ En su capítulo 13, sección 25.

¹³⁸ Tetley, William: *Marine Cargo Claims*, tercera edición, p. 332-333.

¹³⁹ Tetley, William: *Marine Cargo Claims*, cuarta edición.

¹⁴⁰ Artículos 56 y 57 del CMC.

¹⁴¹ Jiangsu Cereals, Oils & Foodstuffs Import & Export Group v. Tianjin Qingfeng Freight Co. Ltda. Corte Marítima de Guangzhou en fallo de 7 de diciembre de 2000, GHFSZ 65. Citado en Wei, Fan: ob. cit., p. 205. A propósito del retraso en la entrega de mercancías véanse las pp. 277- 278; 290-292.

¹⁴² Capítulo 13, secciones 28, 30, 33 y 36.

¹⁴³ Carriage of Goods by Sea Act Regulations de 1998

En estos casos el monto de la indemnización corresponderá a la diferencia existente entre el valor de mercado de las mercancías del día en que éstas debían haber arribado y su valor en la fecha de arribo real¹⁴⁴. En consecuencia son indemnizables, entre otras, las pérdidas de mercado de un bien en particular¹⁴⁵.

A este respecto, entendemos que por aplicación de la regla del artículo 1245 del Código de Comercio, la indemnización devengará interés corriente a contar de la fecha en que las mercancías debieron haber arribado.

VI. LA COBERTURA DEL RETRASO EN EL SEGURO MARÍTIMO.

Sabido es que el retraso, o como se le denomina en materia de seguro, la demora en la entrega, es un riesgo excluido de cobertura.

En efecto, el artículo 1182 del Código de Comercio dispone que: *“El asegurador no será responsable por pérdidas causadas por demora, aun cuando ésta tuviere su origen en un riesgo cubierto por la póliza, a menos que expresamente así se estipule”*.

Esta exclusión en términos tan amplios se encuentra contemplada en una gran parte de las legislaciones, y fue uno de los motivos que llevó a que se reglara como una causa de la responsabilidad del porteador; de lo contrario, en muchos casos, particularmente tratándose de los perjuicios económicos, no serían de responsabilidad del porteador, y el seguro contratado, sea por el cargador o por el consignatario, no los cubriría.

Como indica Barroilhet, la norma del artículo 1182 tiene su origen en el artículo 55.2 b) de la Marine Insurance Act de 1906: *“A menos que la póliza disponga lo contrario, el asegurador de naves o de mercancías no es responsable por cualquier pérdida causada próximamente por demora, aunque ésta sea causada por un peligro contra el cual se asegure”*¹⁴⁶

Como indica, citando a un autor inglés, esta exclusión nació en Taylor v. Dunbar, en que un cargamento de carne sufrió retraso a causa de una tempestad y, a causa de la demora, se pudrió, siendo necesario botarla por la borda. La corte estimó que la causa de la pérdida no era un peligro del mar y, en consecuencia, que el siniestro no era indemnizable bajo la póliza respectiva¹⁴⁷.

Esta exclusión, como indica Barroilhet, es propia de las pólizas nacionales de carga y de los adicionales de guerra y huelga, tanto para coberturas de carga como también de casco. De esta forma, se excluye la pérdida, daño o gasto causado próximamente por la demora, aun si ésta es producida por un riesgo cubierto, con la contra excepción de la cobertura de gastos abonables en avería gruesa¹⁴⁸.

La idea central de la norma ha sido duramente criticada por la doctrina especializada. Rodríguez Carrión indica que no parece lógico ni razonable, que, si el retraso es causado por un riesgo cubierto por el contrato de seguro, la pérdida del objeto asegurado, o el daño producido al mismo, no sean asumidos por el asegurador. Este sería el caso de unas mercancías perecederas embarcadas a bordo de un buque que posteriormente embarranca y que, debido a las demoras en efectuar su salvamento,

¹⁴⁴ En este sentido nueve fallos dictados por tribunales ingleses, citados en Wei, Fan: ob. cit., p. 277, cita 6ª.

¹⁴⁵ Como se falló en The Heron II.

¹⁴⁶ Barroilhet Acevedo, Claudio: *Derecho del Seguro Marítimo*, p. 183.

¹⁴⁷ Taylor v. Dunbar (1869) L.R. C.P. 206. Barroilhet en ibídem cita a O'May, Donald: *Marine Insurance, Law and Policy*, London, 1993, p. 198. En contra Dover, Victor: *A handbook to marine insurance*, p. 408, quien indica que la exclusión se origina en Jackson v. Union Marine Insurance Company Ltd de 1874.

¹⁴⁸ Barroilhet Acevedo, Claudio: ob. cit., p. 184. Cita las pólizas del Institute Cargo Clauses (A), (B), y (C), Póliza de Transporte Marítimo para Carga A POL 193016, B POL 193017 y C POL 193018, Cláusula 4.5. Un estudio detallado sobre el estado del retraso en las diversas legislaciones y pólizas puede encontrarse en: Rodríguez Carrión, José Luis: *La problemática del retraso en el seguro marítimo de mercancías*, en “Estudios de Seguro Marítimo”, pp. 237-243.

sufriesen daños o deterioros¹⁴⁹. Agrega que no se debe olvidar que los efectos del contrato de seguro permanecen vigentes durante el citado retraso, por lo que los daños sufridos por las mercancías durante el mismo deben ser indemnizados si se verifica el riesgo asegurado¹⁵⁰. Creemos que no resulta razonable que se rija esta exclusión, por ejemplo, en casos en que el retraso se ha debido a un desvío geográfico de ruta injustificado del porteador y a consecuencia de esto se causan daños.

Para salvar lo anterior, el mismo autor estima que los dos factores que deben ser analizados son la “causa” y el “efecto” y que entre ambos debe existir un nexo causal. De esta forma en el ejemplo propuesto mientras la embarrancada es el riesgo (su causa), el retraso sólo representa su efecto. Sin embargo, es un asunto que a la luz de la norma que nos rige es difícil de interpretar a favor de su cobertura.

Se apunta que la norma carece de lógica y que, entre otras causas, se justifica por la influencia que ejerce el derecho inglés en la práctica aseguradora internacional¹⁵¹.

Compartimos con Rodríguez Carrión, el hecho que el retraso no debe ser calificado como un riesgo en estos casos, sino que se trata solamente de uno de sus efectos, y que dadas las características de determinadas mercancías conlleva su pérdida o daños¹⁵². A mayor abundamiento se debe considerar que en nuestro derecho, como en otros, el contrato de seguro por regla general reviste el adicional de ser un contrato de adhesión¹⁵³, por lo que carece de lógica que el retraso no se encuentre cubierto en las pólizas nacionales.

VII. EL RETRASO EN LAS REGLAS DE ROTTERDAM.

El Convenio de las Naciones Unidas sobre el Contrato de Transporte Internacional de Mercancías Total o Parcialmente Marítimo¹⁵⁴ representa la nueva forma de regulación, que en materia de transporte marítimo busca alcanzar la uniformidad, dejando de lado a las Reglas de la Haya de la Haya – Visby y a las Reglas de Hamburgo.

Como indica el profesor Rodrigo Ramírez, la necesidad de un instrumento internacional que sea el reflejo de un justo equilibrio entre los múltiples intereses involucrados en la industria del transporte marítimo, aparece hoy en día, como una necesidad imperiosa, dada la abismante falta de uniformidad en este campo¹⁵⁵.

En materia de responsabilidad, el artículo 17.1 del Convenio establece que: “*El porteador 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, o el hecho o circunstancia que lo causó o*

¹⁴⁹ Rodríguez Carrión, José Luis: ob. cit. p. 235. El caso lo extrae del fallo norteamericano Lanasa Fruit v. Universal Insurance Co. (302 US 556). en que el juez entendió que los daños del cargamento precederо fueron causados por la embarrancada del buque y no por el subsiguiente retraso que dio lugar a las averías del cargamento. Así en Rodríguez Carrión, José Luis: *La problemática ...*, p. 238

¹⁵⁰ Rodríguez Carrión, ob. cit. p. 236

¹⁵¹ Rodríguez Carrión, José Luis ob. cit. p. 237

¹⁵² Rodríguez Carrión, José Luis: ob. cit. p. 236.

¹⁵³ Vid. Barroilhet Acevedo, Claudio: ob. cit., pp. 35 y 36.

¹⁵⁴ Aprobado por la Asamblea General de Naciones Unidas el 11 de diciembre de 2008. Su texto íntegro puede revisarse en: http://www.uncitral.org/pdf/spanish/workinggroups/wg_3/CTCRotterdamRulesS.pdf. Accesado por última vez el 10 de julio de 2009. En adelante el Convenio o las Reglas de Rotterdam, por la alusión al lugar dispuesto para la ceremonia de su firma.

¹⁵⁵ Ramírez Daneri, Rodrigo, *Algunas reflexiones acerca de la eventual aplicación en Chile del Convenio de las Naciones Unidas sobre el Contrato de Transporte Internacional de Mercancías Total o Parcialmente Marítimo*, en Análisis retrospectivo de los 30 años de la Ley de Navegación y los 20 años del Libro III del Código de Comercio chilenos, p. 184.

contribuyó a causarlo, se produjo durante el período de responsabilidad definido en el capítulo 4". Esta norma es similar a nuestro artículo 984 en cuanto contempla los mismos tres tipos de responsabilidad; por daño, pérdida o retraso en la entrega de las mercancías¹⁵⁶.

Sin embargo, la norma central en esta materia es diversa, ya que solamente entiende que el retraso se puede configurar en caso que expresamente se pacte un plazo de entrega. Así el artículo 21 dispone que: "*Hay retraso en la entrega cuando las mercancías no se han entregado en el lugar de destino indicado en el contrato de transporte en el plazo indicado*". Teniendo presente que, al día de hoy, al igual que hace poco más de treinta años cuando se establecieron las Reglas de Hamburgo, prácticamente nunca se acuerda un plazo expreso de entrega para las mercancías, la nueva disposición hace que la responsabilidad por retraso sea solamente teórica¹⁵⁷. Eventualmente podría existir el acuerdo sobre el plazo de entrega, por el relativo equilibrio en el poder negociador, en los contratos de volumen que el Convenio regula¹⁵⁸, aún cuando es difícil que ello suceda considerando que en esta clase de contratos contempla diversas remesas, siendo necesarios diversos tránsitos marítimos para realizarlos, y de allí la dificultad para determinar plazos específicos.

A mayor abundamiento, el Código Marítimo Chino regula la responsabilidad por retraso¹⁵⁹ en una forma muy similar al artículo 21 del Convenio y ha recibido críticas por diversos aspectos¹⁶⁰.

En contra de establecer una referencia a la razonabilidad en la entrega, se indicó que esta idea era demasiado vaga y que carecía de toda utilidad en el transporte moderno¹⁶¹.

La concepción del retraso en las Reglas de Rotterdam, implica, por lo indicado, un serio retroceso en los avances de los que las Reglas de Hamburgo fueron receptores y que habían comenzado décadas acudiendo, a falta de acuerdo, a ideas como la razonabilidad y las circunstancias del caso, para salvar el escollo que representa la realidad en que los porteadores son reacios a pactar plazos de entrega de las mercancías. Ello es más grave si se considera que con el paso de los años y el aumento de la tecnología y los avances logísticos, cada vez existen más herramientas para determinar una fecha de entrega exacta o al menos, aproximada¹⁶².

La incorporación de la norma, si bien representa un avance en aquellos países, mayoritarios por lo demás, en que al día de hoy rigen las Reglas de la Haya, Haya-Visby¹⁶³, pero como decimos ciertamente un grave retroceso en otros, como el nuestro, en que rigen las Reglas de Hamburgo. Es por ello que representa una solución transaccional entre los intereses involucrados. Dicha transacción implicó, además, la eliminación de la responsabilidad por retraso del cargador, que se contemplaba en los borradores originales¹⁶⁴.

¹⁵⁶ En materia de responsabilidad del porteador Vid. Berlingieri, Franco: *Carrier's Obligations and Liabilities*, en CMI Yearbook 2007-2008, p. 279-286.

¹⁵⁷ Numerosas de las convenciones internacionales que hemos indicado, permiten que, a falta de pacto expreso de entrega, éste sea establecido subsidiariamente por el juez.

¹⁵⁸ De acuerdo al artículo 1.2. por "contrato de volumen" se entenderá todo contrato de transporte que prevea el transporte de un a determinada cantidad de mercancías en sucesivas remesas durante el período en él convenido. Para la determinación de la cantidad, el contrato podrá prever un mínimo, un máximo o cierto margen cuantitativo. Vid. Ramírez Daneri, Rodrigo, ob. cit. pp. 202-209.

¹⁵⁹ Artículo 50 CMC párrafo 1.

¹⁶⁰ Wei, Fan: ob. cit., pp. 205-206.

¹⁶¹ Documento Uncitral A/CN.9/525 en que se contiene el "Informe del Grupo de Trabajo III (Derecho del Transporte) sobre la labor de su décimo período de sesiones", párrafo 67. Sobre el particular en el mismo documento se trata esta materia entre los párrafos 65- 70

¹⁶² La misma crítica particular, y además generalizada sobre otras de sus disposiciones en: Delebecque, Philippe: *The new Convention on International Contract of Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea: A civil perspective*, en CMI Yearbook 2007-2008, p. 267.

¹⁶³ A/CN.9/525 párrafo 65.

¹⁶⁴ Vid. A/CN.9/645, "Informe del Grupo de Trabajo III (Derecho del Transporte) sobre la labor de su 21° período de sesiones", párrafos 64- 66.

Con todo, de mantenerse las prácticas actuales, las navieras continuarán indicando fechas estimadas de zarpe y arribo (*estimated time of departure* y *estimated time of arrival*¹⁶⁵). Puede entenderse que si bien solamente corresponde a una estimación, ésta es realizada por quien efectuará el transporte y por quien tiene todos los medios necesarios y logísticos para ello; y que por las particularidades del poder negociador existentes en el transporte marítimo, pese a la solicitud de pacto del cargador éste no se verificará. A lo menos puede considerarse que se trata de un plazo establecido en términos vagos u oscuros, y que en consecuencia le es permitido al juez respectivo interpretarlo, siguiendo la regla del artículo 1494 inciso segundo del Código Civil. Por lo demás y en forma previa a ello, en todo contrato de transporte aun cuando no se establezca expresamente un plazo de entrega, existirá uno tácito que será el indispensable para cumplirlo¹⁶⁶.

Adicionalmente se estableció que debe darse un aviso en caso de pérdida debida al retraso, dentro de los veintidós días siguientes a la entrega de las mercancías¹⁶⁷, sin que su falta haga que la acción caduque, como sucede en las Reglas de Hamburgo

Por otra parte, el Convenio elimina la ficción por la que se tienen por perdidas las mercancías si no son entregadas dentro de cierto lapso.

En cuanto a la limitación de responsabilidad por la pérdida causada por el retraso el artículo 60 dispone que: *“A reserva de lo dispuesto en el párrafo 2 del artículo 61, la indemnización por pérdida o daño de las mercancías que sea imputable a retraso deberá ser calculada con arreglo al artículo 22 y la responsabilidad por la pérdida económica imputable a retraso estará limitada a una cantidad equivalente a dos veces y media el flete que se deba por el transporte de las mercancías retrasadas. La suma total que deba pagarse con arreglo al presente artículo y al párrafo 1 del artículo 59 no podrá exceder del límite que resulte aplicable con arreglo al párrafo 1 del artículo 59 en caso de pérdida total de las mercancías afectadas”*.

Encontramos de esta forma que se reconoce a la pérdida económica como uno de los principales perjuicios derivados del retraso, con lo que se reafirma que en el caso que el retraso derive en daños o pérdida de las mercancías, el estatuto de la limitación de responsabilidad será el general, en consideración al peso de las mercancías; y que por el contrario, en caso que éstos perjuicios deriven en una pérdida económica, el límite se establece en consideración a la utilidad que el transporte le importa, el flete.

VIII ALGUNAS CONCLUSIONES

El retraso como hecho generador de responsabilidad del porteador, dentro de la teoría general de la responsabilidad importa un cumplimiento moroso.

En el campo del derecho del transporte encontramos que esta clase de responsabilidad se regla en una gran cantidad de convenciones internacionales. La mayor parte de ellas establecen que el porteador será responsable de los perjuicios que se deriven del retraso en la entrega de las mercancías. Y que existirá retraso, cuando habiéndose pactado un plazo de entrega éste no es

¹⁶⁵ Conocidas por sus siglas ETD y ETA respectivamente.

¹⁶⁶ Abeliuk indica que existen ciertas obligaciones en las que, aun cuando no se estipule un plazo, éstas lo requieren por razones de distancia, de cosecha, fabricación, etc; no se pueden pagar de inmediato. Y así en una compra al extranjero sino se fija fecha de entrega, cuando menos demorará todo el tiempo necesario para que la mercancía llegue a nuestro país. Ese es el plazo tácito de la obligación. Vid. Abeliuk, René, *Las Obligaciones*, tomo I, p. 372.

Precisamente es lo que sucede con el transporte, en que pese a que no se pacte plazo alguno, existirá uno indispensable para cumplirlo y que dependerá de la distancia existente entre un lugar y otro, de la información proporcionada por el porteador, etc. En otros términos habrá de estarse a las circunstancias del caso y lógicamente atender a la razonabilidad y diligencia del porteador, con lo que se vuelve a la configuración anterior.

¹⁶⁷ Artículo 23.4 del Convenio. Este plazo coincide con el que se establece en otras de las convenciones que hemos citado y con el que originalmente se previó para las Reglas de Hamburgo.

respetado; o bien cuando a falta de dicho plazo, si ha transcurrido un término razonable, que, atendidas las circunstancias del caso particular, le sea exigible a un porteador diligente. Es decir, que en el primero de los casos son las propias partes las que establecen el plazo, y en el segundo, se permite al juez fijar dicho plazo, atendiendo a ciertos parámetros, que otorgan la elasticidad suficiente para fijar el plazo de entrega caso a caso.

En el derecho marítimo encontramos que aún antes que se estableciera en forma expresa esta clase de responsabilidad, la jurisprudencia interpretando los preceptos atingentes, consideraron que en muchos casos el porteador era responsable de los perjuicios que se derivaran de la demora en la entrega. En este sentido, el fallo inglés *Hadley v. Baxendale* sienta un precedente al establecer en el derecho del almirantazgo los requisitos que hasta el día de hoy se exigen para que se configure esta responsabilidad; a saber, el denominado test de previsibilidad que se ha extraído del fallo.

Posteriormente, las Reglas de Hamburgo de 1978 constituyen la primera convención en que se reconoce expresamente la responsabilidad del porteador, dentro del contrato de transporte de mercancías por mar, por el retraso en la entrega de las mercancías. Si bien, el marítimo es la última clase de transporte en que se reconoce aquello (solamente sucedido por el multimodal), es destacable la precisión de sus normas centrales al contener una definición apropiada de retraso. En efecto, se permite que el plazo sea establecido por las partes o por el juez en subsidio.

Las normas de las Reglas de Hamburgo fueron extrapoladas a nuestro Código de Comercio en términos prácticamente idénticos a los de la convención aprobada en el país germano.

En cuanto a los perjuicios que derivan del retraso, son específicos y corresponden a los denominados perjuicios económicos por contraposición a los daños físicos (pérdidas o daños). Los primeros quedan sujetos al sistema de limitación de responsabilidad propio del retraso en la entrega, centrado en el flete pagadero, y los segundos, por el contrario, son gobernados por las reglas aplicables a los daños o pérdidas, establecidos en relación al peso de las mercancías.

Entre el contrato de transporte y el de seguro marítimo existe una correlación directa. Sin embargo, pese a reconocerse la responsabilidad del porteador marítimo derivada del retraso, la misma nunca encontrará cobertura (salvo cláusula especial) en materia de seguro marítimo. Lo que se explica por un viejo fallo inglés y el influjo que ejerce este derecho sobre los diversos ordenamientos, pero que no guarda más justificación que la indicada, debiendo ser seriamente reconsiderada en el futuro.

Finalmente, las Reglas de Róterdam, que se constituyen en el nuevo ordenamiento que busca lograr la uniformidad en el transporte internacional, reglan la responsabilidad derivada del retraso, pero incurriendo en un serio retroceso en la definición misma del retraso, al excluir la posibilidad que el juez fije el plazo de entrega en forma subsidiaria. Con todo, en favor de estas reglas es de justicia reconocer que explicitan a la pérdida económica como los perjuicios que se derivan del retraso.

IX. BIBLIOGRAFÍA.

A.- Legislación y Convenciones Internacionales.

“Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías” de 1978, Reglas de Hamburgo.

“Convención Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Conocimientos”, aprobada en Bruselas el 24 de Agosto de 1924; Reglas de la Haya.

“Protocolo por el que se modifica el Convenio Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Conocimientos de Embarque”, firmado en Bruselas el 23 de febrero de 1968; Conocidas como Reglas de la Haya-Visby.

Convenio de Naciones Unidas sobre transporte Multimodal de 1980.

Acuerdo sobre el contrato de transporte y la responsabilidad civil del porteador en el transporte internacional de mercancías por carretera”, del que son partes Bolivia; Brasil; Chile; Paraguay; Perú y Uruguay. Promulgado mediante Decreto Supremo N° 442, publicado en el Diario Oficial de 05.10.01

“Convenio de Varsovia para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional”, aprobado en dicha ciudad el 12 de octubre de 1929; conocido como Convenio de Varsovia.

“Convenio relativo al Contrato De Transporte Internacional de Mercancías por Carretera”, aprobado en Ginebra el 19 de mayo de 1956, conocido por sus siglas CMR.

“Convenio relativo a los Transportes Internacionales por Ferrocarril” de 1980 (COTIF) firmado en Berna. Y como uno de sus apéndices, las “Normas uniformes sobre el contrato de transporte internacional ferroviario de mercancías” (CIM).

“Convenio de las Naciones Unidas sobre el Contrato de Transporte Internacional de Mercancías Total o Parcialmente Marítimo”, aprobadas por la Asamblea General de Naciones Unidas el 11 de diciembre de 2008; conocidas como Reglas de Rotterdam.

“Acuerdo sobre el Transporte Multimodal del MERCOSUR”; Decisión N° 15/94

Decisiones de la Comunidad Andina números 331 de 4 de marzo de 1993 y 393 de 9 de julio de 1996 y la Resolución número 425 de 20 de agosto de 1996

Harter Act del 1° de Julio de 1893

Carriage of Goods by Sea Act of the United States de 1936 (USCOGSA).

Código Marítimo Sueco de 1994

Código Marítimo Chino de 1993.

Marine Insurance Act inglesa de 1906.

Código de Comercio Chileno.

Código Civil Chileno.

2.- Documentos oficiales y Actas.

Documentos Oficiales de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el transporte marítimo de mercancías. A/CONF.89/14. Publicación de las Naciones Unidas, Nueva York, 1982. Sin perjuicio de las citas efectuadas sobre los documentos Uncitral, éstos pueden ser vistos, en lo que respecta a las Reglas de Hamburgo en http://www.uncitral.org/uncitral/en/commission/working_groups/3Shipping.html y respecto a las Reglas de Róterdam en

http://www.uncitral.org/uncitral/en/commission/working_groups/3Transport.html. Accedido por última vez el 27 de junio de 2009.

Informe Técnico sobre Proyecto de Reforma del Libro III del Código de Comercio; “De la Navegación y el Comercio Marítimo”, 12 de diciembre de 1983, 3ª edición.

Informe Técnico Complementario, de 10 de diciembre de 1985.

Actas de la Comisión Conjunta Especial de los trabajos preparatorios de la Comisión Especial encargada de redactar el Ante Proyecto de reforma del Libro III.

3.- Doctrina.

Abeliuk, René, *Las Obligaciones*, tomo I, Editorial Jurídica de Chile, Tercera edición, Santiago de Chile, 1993.

Anderson, Tord: *The contract of carriage by sea in liner trade. The Swedish and England Law*, tesis de magíster, Universidad de Lund (Suecia), 1999

Barroilhet Acevedo, Claudio: *Derecho del Seguro Marítimo*, Editorial Librotecnia, 2007.

Berlingieri, Franco: “Carrier’s Obligations and Liabilities”, en *CMI Yearbook 2007-2008*, p. 279-286.

Canfield, George Lewis *et al*, *The law of the sea. A manual of the principles of admiralty law for students, mariners, and ship operators*, Wm. S. Hein Publishing, 1983.

Cornejo Fuller, Eugenio: *Derecho Marítimo Chileno. Explicaciones sobre el Libro III del Código de Comercio: De la Navegación y el Comercio Marítimos*, Ediciones Universitarias de Valparaíso de la Universidad Católica de Valparaíso, 2003

Delebecque, Philippe: “The new Convention on International Contract of Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea: A civil perspective”, en *CMI Yearbook 2007-2008*, pp 264-303.

Diez-Picazo Jiménez: *La mora y la responsabilidad contractual*, Editorial Civitas S.A., Madrid, 1996.

Dover, Victor: *A handbook to marine insurance*, Whitherby & Co Ltd., Octava edición, London, 1975.

Eyzaguirre Echeverría, Rafael: *Contrato de transporte y nociones de derecho marítimo y aéreo*, Editorial Jurídica de Chile, 1980.

Fontestad Portalés, Leticia: *El transporte marítimo y sus incidencias procesales*, tesis doctoral, Universidad de Málaga, España, 2003.

Fueyo Laneri, Fernando, *Cumplimiento e incumplimiento de las obligaciones*, Editorial Jurídica de Chile, Tercera edición, 2004.

Ganado, Max & Kindred, Hugh: *Marine cargo delays: the law of delay in the carriage of general cargoes by sea*, Lloyd's of London Press, 1990, p. 20.

García Infante, Félix, *Derecho del Transporte Marítimo. Comentarios, legislación comercial y administrativa*, Ediciones Universitarias de Valparaíso, Valparaíso, 1993.

Ghafur Hamid, Abdul y Maung Sein, Khin, *Whither Malaysia: The Hague-Visby or Hamburg Rules?*, Journal of the Malaysian Bar, Vol. 33, No. 4 (2004), 83-103. También disponible en <http://staff.iiu.edu.my/ghafur/Published%20Articles/Whither%20Malaysia%20Hague%20Visby%20or%20Hamburg%20Rules.pdf> Accedido por última vez el 8 de Abril de 2009.

Lindström, Thony: *Carrier delay in multimodal transport*, tesis de magíster, Universidad de Lund (Suecia), 2008.

Magallón Ibarra, Jorge: “La responsabilidad profesional de los médicos” en Revista de Derecho Privado (nueva época), Año I, número 1, enero- abril 2002, pp. 72-73. Disponible en: <http://www.juridicas.unam.mx/publica/librev/rev/derpriv/cont/1/dtr/dtr4.pdf>

Mapelli, Enrique: *Regulación del retraso en el transporte aéreo de viajeros según la legislación internacional y de la Unión Europea*, en “Anuario Jurídico y Económico Escurialense”, N° 37, 2004, pp.

Ramberg, Jan, “The Law of Carriage of Goods. Attempts at Harmonisation”, en *Scandinavian Studies in Law*, 1973, Estocolmo, pp. 212- 252. Se encuentra disponible igualmente en internet: <http://www.cenneth.com/sisl/pdf/17-8.pdf> Accesado por última vez el 14 de junio de 2009.

Ramírez Daneri, Rodrigo, “Algunas reflexiones acerca de la eventual aplicación en Chile del Convenio de las Naciones Unidas sobre el Contrato de Transporte Internacional de Mercancías Total o Parcialmente Marítimo”, en *Análisis retrospectivo de los 30 años de la Ley de Navegación y los 20 años del Libro III del Código de Comercio chilenos*, Librotecnia, 2008

Ray, José Domingo, *Derecho de la Navegación*, Abeledo- Perrot, Buenos Aires, 1992, dos tomos.

Rodríguez Carrión, José Luis: “La problemática del retraso en el seguro marítimo de mercancías”, en *Estudios de Seguro Marítimo*, J.M. Bosch Editor, 1992.

Salgado y Salgado, José Eusebio: *El conocimiento de embarque y su régimen internacional*, Editado por la Universidad Nacional Autónoma de México, 1994.

Simone, Osvaldo Blas, *Las Reglas de Hamburgo. Análisis Normativo*, Ediciones Novum Forum, Buenos Aires, 1980.

Tetley, William: *Marine Cargo Claims*, Éditions Y. Blais, Tercera edición, Canadá, 1988.

Tetley, William: *Marine Cargo Claims*, Éditions Y. Blais, Cuarta edición, Canadá, 2008. Disponible en <http://www.scribd.com/doc/7263296/Measure-of-Damages>.

Tomasello Hart, Leslie “Los daños bajo el prisma del derecho marítimo” en *Estudios de Derecho Marítimo*, Editorial Librotecnia, 2004, pp. 89-154.

Vidal Olivares, Álvaro: *La noción de persona razonable en la compraventa internacional*, en Antonio Cabanillas Sánchez (coord.) “Estudios Jurídicos en Homenaje al Profesor Luis – Díez Picazo”, Vol. 2, Derecho Civil, Derecho de las Obligaciones, 2002, pp. 3277-3306.

Wei, Fan: *The measurement of damages in carriage of goods by sea. A comparative study of English and Chinese law with a view to possible revisions of the Chinese Maritime Code and Other Legislation*, tesis de doctorado, Universidad de Exeter, Inglaterra, 2008.

Wilson, John F.: *Carriage of goods by sea*, Pearson Education Limited, Sexta edición, Londres, 2008

Wilson, John F.: “Basic carrier liability and the right of limitation”, en *The Hamburg rules on the carriage of goods by sea*, (Samir Mankabady, ed.), British Institute of International and Comparative Law, Liverpool, 1978.

4.- Jurisprudencia¹⁶⁸

Adamastos Shipping Co. Ltd. v. Anglo-Saxon Petroleum Co. Ltd. [1959], 1 Lloyd's. Rep. 271.

Baldwin & Co. v. The London, Chatham, and Dover Railway Company (1881-1882) L.R. 9 Q.B.D. 582

C. Czarnikow Ltd. v. Koufos (The Heron II) (1969) 1 A.C. 350, (1967) Lloyd's Rep. 457.

Glynn y otros v. Margetsib & Co y otros (1893) A.C. 351 (H.L.)

Hadley v. Baxendale, Corte de Exchequer, 1854. 9 Exch. 341.

Jackson v. Union Marine Insurance Company Ltd de 1874

Jiangsu Cereals, Oils & Foodstuffs Import & Export Group v. Tianjin Qingfeng Freight Co. Ltda., Corte Marítima de Guangzhou en fallo de 7 de diciembre de 2000, GHFSZ 65

¹⁶⁸ Se citan los fallos, dejando constancia que en ciertos casos han sido extraídos de textos, los que a su turno se encuentran debidamente citados en el cuerpo de este trabajo.

Lanasa Fruit v. Universal Insurance Co. (302 US 556)
Taylor v. Dunbar (1869) L.R. C.P. 206.
The Parana (1877) 2 P.D. 118.