

# **SOBRE LAS OBLIGACIONES DE MEDIOS Y DE RESULTADO Y EL CARÁCTER DE LA RESPONSABILIDAD DEL PORTEADOR EN GENERAL Y DEL TRANSPORTADOR MARÍTIMO A LA LUZ DEL LIBRO III DEL CÓDIGO DE COMERCIO CHILENO.**

*Rafael Durán Sanhueza\**

## **RESUMEN.**

En el derecho comparado, y desde hace algunas décadas en el nacional, la clasificación que distingue entre obligaciones de medios y de resultado ha cobrado trascendental importancia para entender numerosos aspectos de la responsabilidad civil contractual. Algunos de los puntos en que resulta relevante son los siguientes: determinación del cumplimiento o incumplimiento de las obligaciones, la carga de la prueba y su contenido, y las causales de exoneración de responsabilidad en uno y otro caso. Comenzando desde los inicios de la clasificación, se señalan sus principales antecedentes; el período de su formación, y su estado actual en el derecho común, tanto nacional como comparado. Luego, se trata sobre el carácter de resultado de la obligación del transportador marítimo, de acuerdo a las normas que rigen su responsabilidad. Para ello, se recurre a la principal doctrina y alguna jurisprudencia que se ha abocado al tema.

Finalmente, el último de los acápites, versa sobre el sistema de responsabilidad del señalado transportador, analizándose las normas que lo componen, principalmente el artículo 984 del Código de Comercio Chileno, a la luz de la obligación de resultado que le es exigible, exponiéndose las consecuencias que de ello derivan.

## **ABSTRACT**

In comparative law, and since some decades in the national law, the classification that makes the difference between obligation of best efforts and absolute obligations has gotten a big importance in order to understand many aspects of the contractual civil liability

Some of the subjects where it is relevant are: determination of the fulfillment or non-fulfillment of the obligations, the burden of proof and its content, and the causalities of exoneration of responsibilities.

Starting from the beginning of the classification, its principal records are meant; the period of formation and its current status in common law, as well as chilean as comparative law.

Then it deals about the result of the obligation of the maritime transporter, according to the rules that apply to its responsibility. In order to do that, we have to appeal to the main doctrine and some jurisprudence that has studied this topic.

Finally, the last of the aspects deals about the system of responsibility that the transporter has analyzing the rules that command it, specially the article 984 of Chilean Commercial Code, through the absolute obligation that is required, exposing the major consequences of this expose.

## **PALABRAS CLAVE.**

Obligaciones de medios y de resultado – Responsabilidad – Derecho Marítimo – Transportador Marítimo – Artículo 984 Código de Comercio Chileno – Reglas de Hamburgo.

## **KEY WORDS.**

Obligation of Best Efforts and Absolute Obligations – Liability – Maritime Law – Sea Carrier – Article 984 Chilean Commercial Code – Hamburg Rules.

## I. GENERALIDADES SOBRE LAS OBLIGACIONES DE MEDIO Y DE RESULTADO.

### 1. Distinción.

La clasificación que distingue entre obligaciones de medio y de resultado es ajena a nuestro Código Civil, y a aquellas clásicas realizadas por nuestra doctrina. En efecto, la presente es entre nosotros, una distinción de origen reciente<sup>1</sup>.

Esta distinción se formula o efectúa en atención a la sustancia de la prestación<sup>2</sup>. Así como señala Díez-Picazo, “*en definitiva, se trata de poner en relieve cómo el deudor puede quedar obligado únicamente a un despliegue de energía o actividad, a la observancia de un estándar o modelo de conducta, mientras que, en otros casos, su compromiso y su obligación pueden consistir en la producción de una modificación en la realidad material o jurídica.*”<sup>3</sup>

De esta forma, lo debido en una obligación de resultado, es “*una determinada alteración en la realidad física o jurídica preexistente a la constitución del vínculo obligatorio*”<sup>4</sup>. Por el contrario, en las obligaciones de medios o de actividad, como también se les denomina, el contenido de la obligación del deudor, en caso que ésta sea de hacer, se agota en el simple despliegue de una actividad o conducta diligente sin que integre en el contenido de la prestación del deudor el logro del fin o resultado de tal actividad<sup>5</sup>.

Por ende, la diferencia radica en la propia naturaleza de cada una de las obligaciones; propiamente el contenido del objeto de dichas obligaciones es diverso, contenido que como sabemos, se constituye por su prestación. Mientras en un caso, el deudor cumple con su obligación con cierto despliegue de diligencia, obligaciones de medio o de actividad, en el otro, el deudor debe cumplir con un fin determinado, más que con un grado de diligencia.

Así, en las obligaciones de resultado, el cumplimiento se observa únicamente en el caso de haberse obtenido el interés o expectativa del acreedor, al cual lógicamente se obligó y comprometió el deudor. Por el contrario, y como expresa Antonio Hernández Gil, en las de medios se cumple cuando el deudor observa la debida conducta diligente, teleológicamente organizada hacia la consecución de la expectativa del acreedor, por lo que resulta irrelevante, en general, que se obtenga tal interés o expectativa<sup>6</sup>.

Como agrega Peñailillo, “*en la obligación de medio, es una actividad o cierto comportamiento lo que constituye la sustancia de la prestación. El resultado no está in obligatione, no forma parte directa de la prestación (...), en cambio, en la de resultado éste está in obligatione, y por tanto, su cumplimiento dependerá de su producción; dependerá de si se produce o no*”<sup>7</sup>. El mismo autor da como ejemplo de una obligación de medio, la del médico al tratar una enfermedad de un paciente y de resultado, la de transportar de mercancías<sup>8</sup>.

Ahondando en las obligaciones de resultado, se ha dicho: “*que, en este tipo de relación obligatoria, no basta con el ejercicio de una actividad diligente para la obtención de lo querido por el acreedor. Para que haya cumplimiento necesariamente se tiene que*

---

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

El presente artículo corresponde, con ciertas modificaciones, al que fue publicado en la Revista Chilena de Derecho Comercial, número 2, Año II, Facultad de Derecho U. de Chile, (pp. 143-165).

<sup>1</sup> PEÑAILILLO ARÉVALO, Daniel, *Obligaciones. Teoría General y Clasificaciones. La resolución por incumplimiento*, Santiago, Editorial Jurídica de Chile, 2003, p. 222.

<sup>2</sup> Como señala la doctrina, la prestación es el objeto de la obligación, y consiste en el comportamiento debido por el deudor, y en consecuencia, exigible al deudor. Así a vía meramente ejemplar, ABELIUK MANASEVICH, René, *Las Obligaciones*, Editorial Jurídica de Chile, Santiago de Chile, 3ª Edición, 1993, p. 33-34.; LEÓN HURTADO, Avelino, *El objeto de los actos jurídicos*, Editorial Jurídica de Chile, Santiago de Chile, 1983, p.1; HERNÁNDEZ GIL, Antonio; *Derecho de las Obligaciones*, Maribel Artes Gráficas, Madrid, España, 1960, pp. 94 y ss. Por su parte, don Arturo Alessandri Rodríguez, enseñaba que el objeto de la obligación toma el nombre de prestación, en los casos que el contenido sea positivo, como si se trata de dar o de hacer algo, y por el contrario, si consiste en un hecho negativo, se le denomina abstención. Así en ALESSANDRI RODRÍGUEZ, Arturo, *Teoría de las Obligaciones*, Editorial Jurídica Ediar-Conosur Ltda., 1988, p. 11.

<sup>3</sup> Díez-PICAZO, Luis; *Fundamentos de Derecho Civil Patrimonial*, Madrid, Civitas, 1993, Vol. II, p. 235.

<sup>4</sup> JORDANO FRAGA, Francisco, “Obligaciones de Medios y de Resultado. A propósito de alguna jurisprudencia reciente”, en *Anuario de Derecho Civil (español)*, 1991, pp. 6 y ss.

<sup>5</sup> JORDANO FRAGA, Francisco, ob. cit., p. 7.

<sup>6</sup> HERNÁNDEZ GIL, Antonio, ob. cit., p. 123.

<sup>7</sup> PEÑAILILLO ARÉVALO, Daniel, ob. cit., p. 224.

<sup>8</sup> PEÑAILILLO ARÉVALO, Daniel, Ídem.

conseguir tal expectativa. En este caso, el resultado (querido por el acreedor) es la medida del exacto cumplimiento de la obligación”<sup>9</sup>.

## 2. Origen.

La doctrina señala en forma mayoritaria<sup>10</sup> a René Demogue<sup>11</sup> como el creador de la presente clasificación.

Sin embargo, quienes han profundizado en el tema, coinciden en términos generales que la distinción no es original del autor señalado, sino que vendría incluso del Derecho Romano Clásico<sup>12</sup>.

Con todo, existe relativo consenso al momento de señalar que Demogue tuvo el mérito de evidenciar la existencia de esta escisión de las obligaciones, como su ámbito de aplicación y efectos<sup>13</sup>.

## 3. Concepto. El problema terminológico.

Peñailillo define una y otra clase de obligación. Entiende por obligación de medio, aquella cuya prestación consiste en el despliegue de una actividad del deudor dirigida a proporcionar cierto objeto, interés o resultado al acreedor.

Por otra parte, define la obligación de resultado como aquella en la cual el deudor se obliga a proporcionar, en forma directa e inmediata, la satisfacción de un interés del acreedor, mediante la obtención de un resultado, el cual integra la prestación<sup>14</sup>.

Orlando Tapia realiza lo propio, y define las obligaciones de medios como “aquellas en que el deudor se compromete a hacer todo lo necesario para lograr el fin deseado por el acreedor”. Y que obligaciones de resultado son “aquellas en que el deudor se compromete a obtener la realización del fin deseado por el acreedor”<sup>15</sup>.

Sin embargo, por no encontrarse definidas legalmente y por su relativa novedad, no todos los autores denominan de igual forma a esta clase de obligaciones.

Demogue y otros<sup>16</sup>, las denominan obligaciones de medios y de resultado. Es esta la principal denominación que recibe la clasificación.

Henri Mazeaud<sup>17</sup> prefiere llamarlas obligaciones determinadas, aludiendo a las de resultado, y obligaciones generales de prudencia y diligencia, refiriéndose a las de medios.

Savatier<sup>18</sup>, por su parte, las denomina obligaciones de cuidado y obligaciones de resultado.

Como señala Cabanillas<sup>19</sup>, en aquellos casos en que la obligación es de resultado, también se precisa la actividad del deudor, pero la nomenclatura evidencia que, si la obligación es de actividad o medios, el deudor no garantiza el resultado esperado por el acreedor, (por ej. la curación respecto de un paciente por parte del médico<sup>20</sup>, la victoria en un juicio, etc.), lo cual si acontece cuando la obligación es de resultado.

<sup>9</sup> GARCÍA GONZÁLEZ, Alejandro, *Responsabilidad Civil Contractual. Obligaciones de medio y de resultado*, Editorial Conosur, Santiago de Chile, 1ª edición, 2002, p. 9.

<sup>10</sup> En este sentido, ACOSTA RAMÍREZ, Vicente, *De la responsabilidad civil médica*, Memoria de Prueba, Universidad Católica de Valparaíso, 1986, pp. 255 y ss; TAPIA SUÁREZ, Orlando, *De la responsabilidad civil en general y de la responsabilidad delictual entre contratantes*, Memoria de Prueba, Universidad de Concepción, 1941, p. 382; STITCHKIN BRANOVER, David, *El mandato civil*, Editorial Jurídica de Chile, Santiago de Chile, 2ª edición, 1965, p. 498.

<sup>11</sup> DEMOGUE, René, *Traité des obligations en général*, Libraire Arthur Rousseau, París, Francia, 1925, vol. V. pp. 536 y ss.

<sup>12</sup> Cfr. MAZEAUD, Henri, “Essai de classification des obligations: Obligations Contractuales et extracontractuales; obligations déterminées et obligation générales de prudence et diligence”, en *Revue Trimestrielle de Droit Civil*, T. XXXV, 1936, p. 25.

Para mayores antecedentes sobre el origen de la distinción, puede consultarse la obra de GARCÍA GONZÁLEZ, Alejandro, ob. cit. (9), p. 11 y ss, y CABANILLAS SÁNCHEZ, Antonio, *Las obligaciones de actividad y de resultado*, José María Bosch Editor S.A., Barcelona, España, 1ª edición, 1993, pp. 13 y ss.

<sup>13</sup> CABANILLAS SÁNCHEZ, Antonio, ob. cit., p.17.

<sup>14</sup> PEÑAILILLO ARÉVALO, Daniel, ob. cit., p. 223.

<sup>15</sup> TAPIA SUÁREZ, Orlando, ob. cit., pp. 382 - 383.

<sup>16</sup> CARBONNIER, *Droit Civil. Les Obligations*, París, Francia, 1990, vol. IV, p. 288. THOMAS, “Las distinction des obligations de moyens et des obligations de résultat”, en *Revue Critique de Legislation et Jurisprudence*, 1937, pp. 636 y ss. Se pueden ver otros autores por la presente nomenclatura en CABANILLAS SÁNCHEZ, Antonio, ob. cit., p. 18, nota N° 21.

<sup>17</sup> MAZEAUD, Henri, ob. cit., N° 103-110.

<sup>18</sup> SAVATIER, *La théorie des obligations. Vision juridique et économique*, París, Francia, 1974, N° 143-144.

<sup>19</sup> CABANILLAS SÁNCHEZ, Antonio, ob. cit., p. 24.

<sup>20</sup> No nos detendremos sobre el punto, pero existe consenso en que no toda obligación médica es de medios. Las de resultado en este caso fluyen de los hechos. Verbigracia, la de recetar determinado medicamento, seguir determinado procedimiento, y más importante aún, las cirugías estéticas (no reconstructivas), en que un

Como señalamos, a Demogue se le reconoce su carácter de precursor en la estructuración y desarrollo de la clasificación entre obligaciones de medios y de resultado. El año 1931 Demogue publicó el tomo VI de su Tratado, en el que desarrolla las causales de exclusión de responsabilidad. Según él, y otros que lo han seguido, en las obligaciones de resultado solamente cabe la fuerza mayor y el caso fortuito<sup>21</sup>. Por el contrario, en las obligaciones de medios, el deudor se puede eximir probando su diligencia, puesto que dicha diligencia integra la prestación del deudor<sup>22</sup>.

#### **4. Relevancia de la clasificación.**

La mayor parte de la doctrina que se ha abocado al tema, ha señalado que su trascendencia radica, en primer lugar, en la determinación del cumplimiento e incumplimiento de la obligación<sup>23</sup>.

Así, apunta Cabanillas<sup>24</sup>, el incumplimiento surge en la obligación de resultado cuando el deudor no alcanza el resultado o fin que satisface el interés primario del acreedor. En cambio, en aquellos casos en que la obligación es de medios, la falta de obtención del resultado esperado por el acreedor no implica per se el incumplimiento de la obligación, pues el deudor cumple en caso de haber empleado la diligencia que le era exigible en cada caso.

De esta forma, en el contrato de obra, la falta de realización de lo debido importa el incumplimiento de la obligación. En forma particular, si una persona se ha comprometido a construir un edificio, garantizando este resultado, y luego el edificio no es construido, el deudor no ha cumplido con su obligación<sup>25</sup>.

Por otra parte, la distinción es trascendente para determinar la carga de la prueba de la culpa, y de su real implicancia y finalmente, en lo relativo a las causales de exoneración de responsabilidad<sup>26</sup>.

#### **5. Referencia al estado actual de las obligaciones de medios y de resultado en el Derecho Chileno.**

En términos generales, es posible afirmar que, dentro del derecho civil, se ha discutido la existencia, aplicación y términos de esta clasificación, a diferencia de lo que sucede dentro del derecho marítimo. En éste, se afirma lisa y llanamente que la obligación del porteador marítimo, es de resultado. Sin embargo, no se explica mayormente que importa dicha afirmación; ello pues, ha intentado ser resuelto desde la perspectiva del derecho común.

##### **5.1. Aplicabilidad de la clasificación que distingue entre las obligaciones de medio y resultado.**

Lo que en el campo del derecho marítimo se afirma en forma clara y expresa, en el derecho civil o común ha sido discutido por los autores.

El debate se justifica por las diferentes normas que reglan en uno y otro ordenamiento. Así nuestro Código Civil, estructura en términos generales la teoría de la responsabilidad contractual, a diferencia del Código de Comercio, que solamente contiene normas particulares, en lo que respecta a la responsabilidad del porteador marítimo.

##### **5.1.1. Quienes rechazan la distinción.**

De esta forma, Arturo Alessandri Rodríguez<sup>27</sup> lidera a quienes estiman que en Chile la distinción no es aplicable. Su posición la extrae del tenor del artículo 1547 inciso tercero

---

médico cirujano se compromete expresamente a obtener un determinado resultado a favor de su paciente; paciente que muchas veces habrá contratado, precisamente por el resultado esperado y prometido.

<sup>21</sup> En idéntico sentido, FROSSARD, Joseph, *La distinction des obligatines de moyens et des obligations de résultat*, Librairie Générale de Droit et de Jurisprudence, Francia, 1965, pp. 3 y ss.

<sup>22</sup> DEMOGUE, René, *Traité des obligations en général*, Librairie Arthur Rousseau, París, Francia, 1931, vol. VI., pp. 644 y ss. Agrega que en las obligaciones de medios habría un sistema de responsabilidad subjetiva; en las de resultado, uno objetivo.

<sup>23</sup> RAMOS PAZOS, René, *De las obligaciones*, Santiago, Editorial Jurídica de Chile, 1999, p. 32. Entre muchos otros que pueden verse en GARCÍA GONZÁLEZ, ob. cit., p. 31 nota 89.

<sup>24</sup> CABANILLAS SÁNCHEZ, Antonio, ob. cit., p. 124.

<sup>25</sup> CABANILLAS SÁNCHEZ, Antonio, Idem.

<sup>26</sup> GARCÍA GONZÁLEZ, Alejandro, ob. cit., p. 67.

<sup>27</sup> ALESSANDRI RODRÍGUEZ, Arturo, *De la responsabilidad civil extracontractual en el Derecho Civil chileno*, Santiago, Ediar-Conosur, 2ª edición, 1983, pp. 53 y ss.

del C.C. que estatuye: “La prueba de la diligencia o cuidado incumbe al que ha debido emplearlo; la prueba del caso fortuito al que lo alega”, en relación al artículo 1671 del mismo cuerpo legal: “Siempre que la cosa perece en poder del deudor, se presume que ha sido por hecho o culpa suya”. Señala, que en todo caso se presume la culpa del deudor; que nuestro legislador no ha distinguido entre obligaciones de medio y de resultado; y finalmente, que de acuerdo al artículo 1698 del Código Civil, la diligencia debe ser siempre probada por el deudor. La misma posición es sostenida por Abeliuk<sup>28</sup>.

### 5.1.2. Quienes se postulan a favor de la presente clasificación.

Por el contrario, existen otros autores que estiman que la distinción es aplicable en nuestro derecho.

Así, Meza Barros, estima que no se puede presumir culpa de un incumplimiento, que, en el caso de las obligaciones de medios, no se ha producido por no haberse alcanzado el resultado, ya que el deudor no se ha comprometido a obtenerlo<sup>29</sup>.

A su turno Orlando Tapia Suárez<sup>30</sup> y David Stitchkin Branover<sup>31</sup> también son partidarios de la presente distinción. Incluso, don Fernando Fueyo, aventurándose más allá, junto con aceptarla, indicaba que, en el caso de las obligaciones de resultado, la responsabilidad es de carácter objetiva, porque probada la existencia de la obligación o el hecho dañoso, corresponde al deudor alegar su inimputabilidad quedando la culpa fuera de discusión. Refiriéndose a las obligaciones de medios, señalaba que, en ellas, el acreedor solamente aspira a una actividad o conducta diligente del deudor, quien no se obliga más que a eso, agotándose su deber en la actividad misma. Por el contrario, en las obligaciones de resultado, el acreedor tiene la expectativa fundada de obtener algo real y positivo que se le prometió<sup>32</sup>.

En la actualidad, autores como Alejandro García González, Carlos Pizarro, Mauricio Tapia y Enrique Barros se han dedicado al tema<sup>33</sup>.

En consecuencia, la moderna doctrina es partidaria en términos ampliamente mayoritarios de la teoría.

## II. LA OBLIGACIÓN DE ENTREGA DEL PORTEADOR, EN GENERAL, Y DEL TRANSPORTADOR MARÍTIMO, DENTRO DEL LIBRO III DEL CÓDIGO DE COMERCIO CHILENO.

### 1.- La obligación de entrega del porteador en general.

Ciertamente la obligación principal de todo porteador, cual es la entrega de las mercancías al consignatario o destinatario de que se trata, se cumple únicamente en caso que se alcance efectivamente dicho objeto o fin a que se ha comprometido el porteador, acarreador o transportador.

<sup>28</sup> ABELIUK MANASEVICH, René, ob. cit., p. 181

<sup>29</sup> MEZA BARROS, Ramón, *Responsabilidad Civil*, Valparaíso, Edeval, 1980, pp. 89 y ss.

<sup>30</sup> TAPIA SUÁREZ, Orlando, ob. cit., p. 384 y ss.

<sup>31</sup> STITCHKIN BRANOVER, David, ob. cit., pp. 494 y ss.

<sup>32</sup> FUEYO LANERI, Fernando, *Cumplimiento e incumplimiento de las obligaciones*, Santiago, Editorial Jurídica de Chile, 2ª edición, 1992, pp. 383 y ss.

<sup>33</sup> GARCÍA GONZÁLEZ, Alejandro, ob. cit., pp. 87 y ss., quien incluso elabora y enumera bases para su introducir derechamente y sin que quepan dudas la teoría. Pueden verse los siguientes trabajos de los profesores Carlos Pizarro y Mauricio Tapia, proclives de la distinción: PIZARRO WILSON, Carlos, “La fuerza mayor como defensa del deudor: A propósito de la restricción de suministro de gas a Chile”, en *Gaceta Jurídica* N° 288, pp. 7 y ss. y TAPIA RODRÍGUEZ, Mauricio, “Responsabilidad Civil Médica: Riesgo terapéutico, perjuicio de nacer, y otros problemas actuales”, en *Gaceta Jurídica* N° 308, pp. 95 y ss. También en *Rev. derecho (Valdivia)*, dic. 2003, vol.15, pp.75-111, y del mismo autor, “El contrato de seguro y el exceso de responsabilidad civil”, en *Gaceta Jurídica* N° 307 pp. 7 y ss., nota 50. Con igual criterio en, *Código Civil 1855-2005. Evolución y perspectivas*, Santiago, Editorial Jurídica de Chile, 2005, N° 166; BARROS BOURIE, Enrique, *Tratado de Responsabilidad Extracontractual*, Santiago, Editorial Jurídica de Chile, 2006, pp. 656-662 y 983-984. En estas últimas páginas de la obra citada, el autor expone sobre las obligaciones de resultado: “En verdad, la lógica de las obligaciones de resultado lleva a que la exoneración usualmente sólo se pueda producir probando caso fortuito o fuerza mayor. Así, para librarse de responsabilidad, al transportador y al vendedor no les resulta suficiente probar que actuaron diligentemente y que por una causa desconocida no pudieron cumplir con la entrega; además tendrán que probar que por un hecho que no estaba bajo su control ello resultó imposible, lo que usualmente exigirá la prueba del caso fortuito”.

En otros términos, el carácter de la prestación del acarreador, arriero, carretero, barquero o naviero, como nuestro Código Civil llama al porteador, es de resultado, y se ve refrendado por lo establecido en su art. 2016, al señalar: *“El acarreador es obligado a la entrega de la cosa en el paraje y tiempo estipulados, salvo que pruebe fuerza mayor o caso fortuito”*. Luego, y a propósito de la real significación de la diligencia de su parte, el inciso segundo agrega: *“No podrá alegarse por el acarreador la fuerza mayor o caso fortuito que pudo con mediana prudencia o cuidado evitarse”*.

A su turno, el artículo 191 del Código de Comercio, dispone que: *“El porteador está obligado a recibir las mercaderías en el tiempo y lugar convenidos, a cargarlas según el uso de personas inteligentes, y a emprender y concluir el viaje en el plazo y por el camino que señale el contrato.*

*La violación de cualquiera de estos deberes impone al porteador la responsabilidad de los daños y perjuicios causados al cargador.”* Complementa el precepto anterior, el art. 200 al indicar que la responsabilidad del porteador concluye con la entrega hecha a satisfacción del consignatario.

Es por ello, que los fallos dictados a este respecto, en forma reiterada han establecido, que, en caso de no producirse la entrega de las mercancías, o bien en caso de daños o mermas, el porteador es responsable, salvo que éste rinda la prueba pertinente para exonerarse de tal responsabilidad. De esta forma se ha fallado que *“no es prueba suficiente de diligencia y cuidado la circunstancia alegada por la empresa demandada de deberse el accidente al desrielamiento de un carro carbonero que pasaba por la línea vecina a aquella en que transitaba el tren de pasajeros, desrielamiento producido por trozos más o menos grandes de carbón caídos sobre la línea, pues para que ese hecho tenga tal significado y alcance es preciso demostrar, al propio tiempo, que la caída del carbón sobre la línea es cosa materialmente imposible de evitar, como igualmente el tránsito de trenes carboneros en la hora y al lado mismo de las líneas por donde transitan los trenes de pasajeros”* (C.Suprema, 1º diciembre 1917. Gaceta de los Tribunales. 1917, 2º sem., Nº 112, p. 317. R., t. 15, sec. 1ª, p. 302.)

Por otra parte, y señalando algunas de las obligaciones del porteador terrestre, se ha señalado que: *“Varias disposiciones del Código de Comercio (arts. 199, 200 y 207) demuestran que la entrega resume en sí dos operaciones: la entrega de las mercaderías en estado o conservación debidos y la operación de término que constituye la recepción de las mismas a satisfacción del consignatario.* (C.Suprema, 1º julio 1970. RDJ., t. 67, sec. 1ª, p. 239. Por ende, en caso contrario, habrá incumplimiento del transportador o porteador demandado.

Sobre el mismo porteador terrestre, se ha fallado que: *“Por regla general se presume que la pérdida o avería de la mercadería ocurre por culpa del porteador, salvo que éste destruya esa presunción legal u ocurra el accidente por caso fortuito y no concurra alguna de las circunstancias que enumera el artículo 184 del Código de Comercio”*. (C.Suprema, 26 diciembre 1917, Gaceta de los Tribunales, 1917, 2º sem., Nº 139, p. 404. En el mismo sentido RDJ., t. 15, sec. 1ª, p. 324; C.Suprema, 30 abril 1921. Gaceta de los Tribunales, 1921, 1º sem., Nº 33, p. 184; RDJ., t. 21, sec. 1ª, p. 427.)

En otro caso se ha exigido la diligencia o cuidado, pero no ya para eximir de responsabilidad, sino únicamente para atenuar los efectos de un caso fortuito probado, de esta forma: *“Incumbe al porteador probar que empleó la diligencia y pericia necesarias para acortar o atenuar los efectos del accidente que ha causado la pérdida o avería de las mercaderías producida por caso fortuito.”* (C. Suprema, 14 octubre 1955. RDJ., t. 52, sec. 1ª, p. 331.)

## **2.- La obligación de entrega del transportador marítimo dentro del contrato de transporte de mercancías.**

La responsabilidad del transportador, se encuentra regulada dentro del contrato de transporte marítimo entre los artículos 982 y 1010 del Código de Comercio Chileno.

En particular, las bases de dicha responsabilidad se encuentran sentadas en los artículos 982, 983 y 984 C.Co.<sup>34</sup>.

---

<sup>34</sup> Para los efectos del presente trabajo, la última de las normas es trascendental, y establece que *“El transportador será responsable de los perjuicios resultantes de la pérdida o del daño de las mercancías, así como del retraso en su entrega, si el hecho que ha causado la pérdida, el daño o el retraso, se produjo cuando las mercaderías se encontraban bajo su custodia en los términos de los artículos 982 y 982, 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.”*

Los autores señalan en forma unívoca que la obligación que asume dicho transportador, sea documental o efectivo<sup>35</sup>, es de resultado.

Así don Félix García Infante, enseña que “... cuando el dueño o armador colocaba una nave perfectamente individualizada a disposición de otro, para que éste la usare según su propia conveniencia dentro de los términos estipulados, el contrato era de fletamento (Arts. 930 y sigs. del Código), pero cuando el dueño o armador de una nave asumía la obligación de recibir o embarcar mercancías de terceros en lugares determinados, el contrato tomaba el nombre de “transporte marítimo” o de “transporte de mercancías por mar” (artículo 974 y sigs. del Código), pues tipificaba una obligación de resultado asumida por el porteador<sup>36</sup>”.

En el mismo sentido se pronuncian Barroilhet y Díaz comentando las características del contrato de transporte marítimo<sup>37</sup>.

Sin señalarlo en forma expresa, lo da a entender don Eugenio Cornejo Fuller, quien comentando nuestro sistema de responsabilidad del transportador marítimo, señala sobre el artículo 982 del C.Co. que “esta regla lleva implícita el deber de custodia por el transportador durante el periodo allí señalado, o lo que equivale decir que el riesgo de la pérdida o deterioro de las cosas que se transportan, mientras están bajo la custodia del transportador, corre por cuenta de éste”<sup>38</sup>.

A su turno, Maximiliano Genskowsky expone que “teniendo en cuenta que de conformidad con las disposiciones de nuestro ordenamiento comercial marítimo, el contrato de transporte marítimo por mar deviene en una obligación de resultado, se hace prima facie responsable al porteador de los perjuicios resultantes de la pérdida o del daño a la mercadería, por la sola circunstancia que ella se encontraba bajo su custodia<sup>39</sup>”.

Las opiniones expuestas no son novedosas, puesto que fue el mismo Demogue, quien tuvo presente la situación del transportador para explicar las características de las obligaciones de resultado<sup>40 41</sup>.

Por otra parte, y aún cuando su opinión fue formulada con anterioridad al actual Libro III del C.Co., don Alfonso Anseta Nuñez, recoge una idea básica y que mantiene vigencia dentro de la responsabilidad del transportador. Señala que “la responsabilidad del naviero emana de su obligación de transportar y entregar en el puerto de destino la mercadería embarcada, en las mismas condiciones en que la recibió. La falta de entrega total o parcial, los deterioros de la carga, pueden dar lugar a hacer efectiva la responsabilidad del naviero o fletador, por parte de quien resulte afectado por dichos daños y perjuicios”. Agrega que corresponde al naviero demostrar que la pérdida o deterioro se produjeron por un hecho no imputable a su responsabilidad, ya que basta que entregue la mercadería en

---

<sup>35</sup> Artículo 975 del C.Co: “Para todos los efectos de este párrafo, se entiende por: 1) Porteador o transportador, toda persona que por sí o por medio de otra que actúe en su nombre, ha celebrado un contrato de transporte marítimo de mercancías con un cargador; 2) Porteador efectivo o transportador efectivo, toda persona a quien el transportador ha encargado la ejecución del transporte de mercancías, o de una parte de éste, así como cualquier otra persona a quien se ha encomendado esa ejecución;...”. Al señalado en el número 1) se le denomina transportador documental, por emitir generalmente, un conocimiento de embarque o Bill of Lading.

<sup>36</sup> GARCÍA INFANTE, Félix, *Derecho del Transporte Marítimo, Comentarios, Legislación Comercial y Administrativa*, Ediciones Universitarias de Valparaíso, Universidad Católica de Valparaíso, 1ª edición, 1993, página 255.

<sup>37</sup> BARROILHET ACEVEDO, Claudio y DÍAZ DÍAZ, Alejandro, *Derecho del Transporte*, Editorial Libromar Ltda., Chile, 2002, vol. I., p. 210. El primero de los autores ob. cit. ados, don Claudio Barroilhet, en un trabajo diverso, sostiene sobre la obligación de navegabilidad del naviero o transportador, y a propósito de las Reglas de Hamburgo, y de nuestro derecho, que estos cuerpos legales son más estrictos que otras legislaciones con la obligación de navegabilidad, puesto que la elevan al carácter de una obligación absoluta o de resultado indelegable. Así en BARROILHET ACEVEDO, Claudio, “Algunas reflexiones en torno a la Navegabilidad en el Derecho Marítimo”, en *Revista de Derecho de la Pontificia Universidad Católica de Valparaíso* N° XXIV, pp. 59-103, en particular, p. 87.

<sup>38</sup> 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, p. 242.

<sup>39</sup> GENSKOWSKY MOGGIA, Maximiliano, “La responsabilidad en el contrato de transporte marítimo: La perspectiva de un juez árbitro”, *Revista Cuadernos Jurídicos de la Universidad Adolfo Ibáñez*, Agosto de 2002, p. 52.

<sup>40</sup> DEMOGUE, René, ob. cit. (11), vol. V, N° 1237.

<sup>41</sup> En el mismo sentido, CABANILLAS SÁNCHEZ, Antonio, ob. cit., pp. 76-77, señala que en derecho español se le reconoce dicho carácter y que la obligación del transportador es propiamente un contrato de ejecución de obra y no de arrendamiento de servicios como erróneamente afirma la exposición de motivos del Código de Comercio español. Esta última crítica puede extenderse a la regulación que recoge nuestro Código Civil Chileno, al “arrendamiento de transporte”, en sus artículos 2013 y ss.

condiciones distintas a las en que las recibió, para que exista incumplimiento de su parte<sup>42</sup>. De estas ideas, se desprende nuevamente el innegable carácter de resultado de la obligación del porteador.

Esta obligación, se ve acentuada en el transporte de personas (dejando de lado el de cosas), en que se incorpora una obligación de seguridad del transportador, la que a todas luces es de resultado. Se trata, como expresa Viney<sup>43</sup>, de vincular la obligación de resultado a los riesgos del transporte propiamente dicho.

Sobre el particular, es destacable, entre otras, la obra de Mercedes Zubiri de Salinas<sup>44</sup>.

Finalmente, y en cuanto a derecho positivo respecta, no podemos dejar de señalar que los artículos 5.1.4., 5.1.5 y 5.1.6, de los “Principios Unidroit sobre los contratos comerciales internacionales”, reconocen expresamente la clasificación; definen ambos tipos de obligaciones y entregan pautas para determinar la obligación de la cual responde el deudor, según cada caso<sup>45</sup>.

### **3.- Reconocimiento jurisprudencial del carácter de resultado de la obligación del porteador marítimo.**

A continuación, citamos algunos fallos, en lo pertinente, que se pronuncian sobre la responsabilidad del transportador marítimo, regido por el Libro III del C.Co.

En un caso, demandado el incumplimiento contractual del porteador en el transporte de determinada mercadería que arribó en mal estado de conservación, por no respetarse la temperatura instruida al transportador, se falló que: “37° *Que no habiendo probado la demandada que dio cumplimiento a su obligación contractual de proporcionar a la carga la temperatura de +4 grados Celsius durante la travesía, necesariamente se concluye que es responsable por los daños de la mercadería, sufridos mientras ésta se encontraba bajo su custodia y encontrándose establecido que la demandante pagó el siniestro a Agrícola y Comercial Cabilfrut S.A., por lo que se subrogó en los derechos de ésta, conforme a lo dispuesto en el artículo 553 del Código de Comercio, el tribunal dará lugar a la demanda por responsabilidad contractual deducida en lo principal de fojas 4.*” (4° Juzgado de Letras de Valparaíso, en sentencia de 16.09.2002, dictada en los autos 512-2001, la que posteriormente fuera confirmada por la I. Corte de Apelaciones de dicha ciudad).

En otro caso en que se demandó al transportador marítimo por la entrega de la carga con faltantes y daños, se sentenció que: “*Noveno: Que, los antecedentes del proceso y de lo expuesto precedentemente, se encuentra debidamente acreditado en los autos las pérdidas y daños a la mercadería, y que ellas tuvieron lugar durante el lapso en que la carga se encontraba en poder del transportador marítimo, y por ende bajo su responsabilidad, de conformidad con lo previsto por los artículos 982° y 983° del Código de Comercio, según se acredita de la documentación acompañada en el expediente, debidamente individualizados en los números 1,4,6,7,8,9,11,17,18,20 y 23 del Considerando Tercero, y muy especialmente de los instrumentos a que se refieren los números 1,4 y 23 del referido Considerando.*”

*De este modo, se encuentran acreditadas de manera legal las pérdidas de mercadería y los daños sufridos por la misma, mientras el cargamento de arroz se encontraba bajo responsabilidad del transportador, como lo exige el artículo 982° del Código de Comercio.*

*El transportador marítimo, en consecuencia, no ha cumplido con la obligación legal y contractual que tiene de entregar la mercadería en la misma cantidad y calidad que recibió en el puerto de carga, en razón de lo cual está obligado a responder por tales faltas y daños...”* (Sentencia dictada por el S.J.A. Maximiliano Genskowsky con fecha

<sup>42</sup> ANSIETA NUÑEZ, Alfonso, *El Conocimiento de Embarque*, Santiago, Editorial Andrés Bello, 1972, p. 59 y ss.

<sup>43</sup> VINEY, *Les Obligations. La responsabilité ; conditions*, en *Traité de Droit Civil*, dirigido por Ghestin, París, Francia, 1982, N° 554.

<sup>44</sup> ZUBIRI DE SALINAS, Mercedes, *La responsabilidad civil del transportador en el contrato de pasaje marítimo*, Barcelona, José María Bosch Editor, 1995, pp. 314-318.

En el mismo sentido expuesto, López Santa María, cita a el caso de la Corte Suprema de Uruguay al fallar el caso “Zolesi con Ferrocarril Central”, que data de 1951 y en donde se reconoce esta obligación de seguridad. Ob. cit. a además, la sentencia del árbitro de derecho, don Raúl Varela en el caso “Larraín con Fuenzalida”, en donde se reconoce nuevamente este carácter, y que a este respecto se deriva del art. 2015, inciso 1°, del C.C.

Estos y otros casos, pueden verse en, LÓPEZ SANTA MARÍA, Jorge, “La Responsabilidad por Productos”, en *R.D.J.*, tomo XCVII, N° 3 septiembre – diciembre, sección doctrina.

<sup>45</sup> “Principios Unidroit sobre los contratos comerciales internacionales”, Versión del año 2004, Instituto de Investigaciones Jurídicas, Centro de Derecho Mexicano.



22.03.2001, en causa “Euroamérica Seguros Generales S.A. con Armadores y/o fletadores de la nave Lady Anais”, sin publicar).

También se ha señalado lo que transcribo, *“Décimo: Que los porteadores documentales y efectivos estaban obligados a custodiar las mercaderías embarcadas a bordo de la M/N Nicolás I.K., para que ellas fueran entregadas en el puerto de destino, sin faltantes, deberes de custodia y entrega que no fueron cumplidas por la demandada, debido a que al entregar la mercadería, había faltantes consistentes en 2 rollos de alambón de acero, faltante que se produjo durante la custodia de los transportador marítimos”*, para luego condenar a ambos transportadores demandados; documental y efectivo, en base a la solidaridad legal pasiva establecida en el artículo 1006 del Código de Comercio. (7° Juzgado Civil de Valparaíso, en sentencia de 20.04.2001, recaída en los autos rol 2080-1999).

En otro pleito, en que se demandaba mercadería faltante, el fallo de primera instancia condenando al demandado, estableció: *“Décimo Séptimo: Que, en consecuencia y de conformidad con lo previsto en el artículo 984° del Código de Comercio, los armadores de la M/N Constellation son responsables de los perjuicios resultantes de la pérdida de mercancía faltante al momento de la entrega del resto del cargamento en el puerto de Penco, Chile, puesto que tal pérdida se produjo precisamente cuando la mercancía estaba bajo su custodia, en los términos previstos por los artículos 982° y 983° del Código de Comercio, esto es desde el momento en que los agentes del transportador habían emitido el respectivo Conocimiento de Embarque tomando a su cargo los 8.884.831 kilogramos de fosfato diamónico, con fecha 19 de septiembre de 1996.*

*Por el contrario, al momento de hacer la entrega el armador de la nave Constellation de la mercancía materia del contrato de transporte, sólo entregó 8.728.300 kilogramos, esto es con un faltante de 156.515 kilogramos, por los cuales debe responder, al no haber aportado prueba alguna que él, sus dependientes o agentes, adoptaron todas las medidas que razonablemente podían exigirse para evitar la pérdida de la mercancía y sus consecuencias”*. (Sentencia dictada por el Señor Juez Árbitro, Maximiliano Genskowsky con fecha 22.03.2001, en causa “Chilena Consolidada Seguros Generales S.A. con Armadores M/N Constellation”, sin publicar).

#### **4.- Particularidades de la obligación de resultado del transportador marítimo.**

La parte final del artículo 984 del C.Co.Ch. alude a la diligencia del porteador, sus agentes o dependientes a fin que éste se exonere de responsabilidad, al indicar que dejará de ser responsable si prueba que él, sus dependientes o agentes, adoptaron todas las medidas que razonablemente podían adoptarse para evitar el hecho que ha causado el daño, pérdida o retraso y las consecuencias que se derivan.

#### **5. Consecuencia o efectos que se derivan de la obligación de resultado, y particularmente de aquella del transportador marítimo.**

Como esbozamos anteriormente, de la distinción entre las obligaciones de medios y de resultado, se derivan ciertas consecuencias, que a continuación mencionamos, siguiendo a García González<sup>46</sup>.

##### **a) Determinación del cumplimiento de la obligación.**

Si el transportador, sea documental o efectivo, se ha comprometido a trasladar en perfecto estado, cantidad y condición determinada mercadería, habrá incumplimiento de su parte al no entregarla en el mismo perfecto estado, cantidad y condición en que la recibió, siempre que la merma, pérdida o daño se haya producido en el período en que la mercadería se encontraba bajo su custodia, de acuerdo a los términos de los artículos 982 y 983 del C.Co. Es decir, solamente habrá cumplimiento en caso de satisfacerse por parte del transportador, con la expectativa del acreedor. Así se ha fallado<sup>47</sup>.

<sup>46</sup> GARCÍA GONZÁLEZ, Alejandro, ob. cit., pp. 133 y ss. En este punto, reviste particular importancia la obra del autor citado, quien resuelve casos hipotéticos “antes y después de la distinción”, y observa los diversos efectos que se siguen. Por mi parte, solamente me ceñiré a los efectos que conlleva la teoría.

<sup>47</sup> “209. Examinados los elementos probatorios reunidos en la causa, debe concluirse que no se ha rendido prueba que exige la norma comentada (art. 984). Así a pesar del testimonio de los señores xxx, quienes están contestes en que el transportador adoptó todas las medidas que razonablemente podían exigirse para evitar el hechos y sus consecuencias, aserto que los testigos basan en diversas consecuencias - por ejemplo, el control de la temperatura a bordo de las naves, la mantención en las mismas de un conjunto de elementos de

En forma particular, también se ha fallado de esta forma a propósito de la obligación de seguridad del transportador<sup>48</sup>, como recuerda García.

Debemos apuntar que para configurar la responsabilidad contractual, deben concurrir los siguientes requisitos señalados por la doctrina clásica<sup>49</sup>: i) Que exista infracción de la obligación por parte del deudor, sea que éste no la cumpla, lo haga en forma imperfecta o tardíamente; ii) Que la infracción de la obligación cause perjuicios al acreedor; iii) Que la infracción sea imputable al deudor; y, iv) Que el deudor se encuentra constituido en mora.

De dichos requisitos, de conformidad a lo que venimos tratando, no interesa la imputabilidad dentro de las obligaciones de resultado, al menos dentro de la fase de cumplimiento.

El acreedor, dentro del derecho marítimo, a la luz de los preceptos que reglan la responsabilidad del porteador, deberá acreditar la existencia del contrato de transporte, el incumplimiento contractual y la existencia de los perjuicios.

La existencia del contrato, lo acreditará normalmente, aunque no en forma obligatoria, con el respectivo Conocimiento de embarque o Bill of Lading<sup>50</sup>, definido en el artículo 977 del C.Co. como: “*un documento que prueba la existencia de un contrato de transporte marítimo, y acredita que el transportador ha tomado a su cargo o ha cargado las mercancías y se ha obligado a entregarlas contra la presentación de ese documento a una persona determinada a su orden o al portador*”<sup>51</sup>.

Luego, deberá acreditar el incumplimiento. Su prueba consistirá en demostrar que las mercancías no fueron entregadas al consignatario o a quien lo represente<sup>52</sup> (de alguna de las formas que permite el artículo 983 del Código de Comercio), en el mismo, estado, calidad y condición en que fueron puestas en poder del transportador, o bien que éstas fueron entregadas con retraso o sencillamente no se entregaron. En dicho evento existirá incumplimiento, siempre y cuando la pérdida, daño o retraso se haya producido en el período en que las mercancías se encontraban bajo la custodia del transportador, sea documental o efectivo<sup>53</sup>.

---

*los contenedores, etc., el tribunal estima que no es posible tener por acreditado que el porteador adoptó todas las medidas que podían exigirse, por cuanto no adoptó la medida fundamental, cual era la de suministrar a las mercancías la temperatura exigida por el cargador”* (Sentencia dictada por el S.J.A., Gonzalo Mahan con fecha 28.01.2004, en causa “Chubb de Chile Seguros Generales S.A. con Compañía Chilena de Navegación Interoceánica”, sin publicar).

En el mismo sentido, y del mismo S.J.A., la siguiente sentencia: “*Examinados los elementos probatorios en la causa, debe concluirse que no se ha rendido la prueba que exige la citada norma, como tampoco se ha acreditado el empleo de la debida diligencia por parte del porteador efectivo. Así, al margen del testimonio del señor xxx, quien declara que, en el evento de que el sistema de ventilación hubiere fallado durante la transportación marítima, no le cabe ninguna duda que el transportador efectivo habría tomado todas las medidas del caso para solucionar dicho problema, de lo cual se conocería la ocurrencia, puesto que, además de dejarse constancia en la bitácora de la nave, tendría que haberse justificado la utilización de los repuestos que son entregados en el puerto de embarque justamente para evitar un percance a la mercancía (fs.323 vta. y 324), su testimonio no es asertivo, como lo demuestra la forma verbal que utiliza (“...el transportador efectivo habría tomado...”); y lo que resulta más determinante, no hay evidencia en el proceso que el transportador efectivamente haya proveído la fuerza eléctrica necesaria para el funcionamiento de la ventilación de los contenedores en que se transportó la mercancía, como tampoco hay evidencia de que los sellos de los contenedores hayan sido inspeccionados durante el viaje, ni de que los sellos de los contenedores estuviesen intactos al ser recepcionados en destino”* (Sentencia dictada el 25.11.2003 en causa “AGF Allianz Chile Compañía de Seguros Generales S.A. con Armadores de la M/N CSAV Perú”, sin publicar).

“*Vigésimo primero: Que en el caso no ha sido desvirtuada por medio de prueba alguna la presunción que establece el artículo 984 del Código de Comercio, en cuanto es el transportador quien responde por los daños o mermas de las mercancías, si tal daño o merma se ha producido en el periodo en que éstas se encontraban bajo su custodia, por lo que, habiéndose acreditado el contrato de transporte marítimo y que se ha producido un faltante de mercancías, la acción de indemnización de perjuicios por responsabilidad contractual deberá ser acogida”* (Sentencia dictada por el 1º Juzgado Civil de Valparaíso, con fecha 09.05.2006, en causa rol 173-2000, sin publicar).

<sup>48</sup> E. Corte Suprema, 29 de noviembre de 1946. RDJ, t. 44, s. 1ª, pp. 264-269; E. Corte Suprema, 1º de junio de 1937, RDJ, t.34, s. 1ª, pp. 277-290; E. Corte Suprema, 8 de octubre de 1921, RDJ, t.21, s. 1ª, pp. 183-190.

<sup>49</sup> ALESSANDRI RODRÍGUEZ, Arturo, *Teoría de las Obligaciones*, ob. cit., p. 78 y ss.

<sup>50</sup> Sobre el conocimiento de embarque, CORNEJO FULLER, Eugenio, “El contrato de transporte bajo conocimiento de embarque”, en *Revista de Derecho de la Pontificia Universidad Católica de Valparaíso*, N° XII, 1988, p. 277; BASSO CERDA, Osvaldo, *Conocimiento de embarque electrónico*, Santiago de Chile, Editorial Librotecnia, 2005.

<sup>51</sup> Sobre las estipulaciones que debe contener, su valor probatorio y las reservas que en él se pueden incluir, véanse los artículos 1014 a 1020 del Código de Comercio.

<sup>52</sup> Artículo 975 N° 4 del C.Co.

<sup>53</sup> A este período de custodia, se le reconoce como la “unidad temporal de la responsabilidad del porteador”.

Lo dicho, en consideración al artículo 984 del C.Co., primera parte. Como se ve, el incumplimiento del transportador marítimo, responde a la concepción clásica de una obligación de resultado.

**b) Carga de la prueba y que es lo que se prueba.**

En forma sucinta, dentro de las obligaciones de medios, corresponde al acreedor probar la existencia del contrato u obligación de que se trate<sup>54</sup>, y efectuado aquello, la del incumplimiento, que consistirá en acreditar que el deudor no se comportó con la diligencia que le era exigible.

Acreditada, la obligación y el incumplimiento, de acuerdo a la doctrina tradicional se presumirá legalmente la culpa del deudor.

Si el deudor, pretende acreditar el cumplimiento, deberá probar la diligencia que le era exigible, de acuerdo al artículo 1547 inciso tercero del Código Civil.

Por otra parte, en una obligación de resultado, si el deudor no cumple con aquello a lo que se obligó, habrá incumplimiento, y por este hecho se presumirá su culpabilidad, como factor de imputación de responsabilidad. Hemos señalado, que, dentro de una obligación de resultado, la diligencia o su anverso la culpa no resultan determinantes dentro del cumplimiento o incumplimiento del deudor, porque ellas no forman parte de la prestación del deudor. En el evento de existir una obligación de resultado, la diligencia incidirá en un momento posterior, y será determinante para acreditar por parte del deudor, la evitación del evento externo que le ha impedido cumplir.

De esta forma, se comprende el verdadero sentido y alcance del artículo 984 del Código de Comercio, que regla la responsabilidad del porteador marítimo. Dispone que: *“El transportador será siempre responsable de los perjuicios resultantes de la pérdida o del daño de las mercancías, así como del retraso en su entrega, 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.”*

En él se establece en primer lugar, la responsabilidad del transportador derivada de su obligación de resultado, la que emana del incumplimiento contractual, sin que tenga incidencia alguna la diligencia o culpa del transportador en ello.

Luego, se establece la posibilidad de eximirse de responsabilidad, y es allí donde incide la diligencia con que haya obrado el porteador. Para que el porteador se exonere de responsabilidad, éste deberá proceder a: i) identificar y enumerar de las medidas que adoptó para evitar el hecho, ii) probar de dichas medidas, y, iii) acreditar la razonabilidad de de las mismas. Esta razonabilidad, debe medirse en atención a la diligencia que le es exigible por la norma, la que se corresponde con aquella derivada de un contrato que reporta utilidad para ambas partes. En efecto, el contrato de transporte marítimo cede en beneficio de ambas partes, por lo que es a todas luces un contrato oneroso conmutativo, de acuerdo a la nomenclatura del art. 1441 C.C, por lo que la diligencia que debe acreditar el porteador, como integrante de la inimputabilidad, es la de un buen padre de familia. Sin embargo, podría sostenerse por algunos, que, dentro del contrato de transporte marítimo, se exige una suma diligencia o cuidado al transportador en la evitación de cualquier hecho fortuito, ya que el artículo 984 del Código de Comercio, tantas veces citado, exige en su segunda parte al porteador que intenta eximirse de responsabilidad, la adopción de *“todas las medidas que razonablemente podían exigirse para evitar el hecho y sus consecuencias.”* Al utilizar en forma cuantitativa la palabra *todas*, podría entenderse que alude, a un especial cuidado que debiera observar en la evitación de todo caso fortuito<sup>55</sup>. Por ende, para que el supuesto hecho fortuito deje de ser tal e impida exonerarse de responsabilidad al porteador, bastaría cualquier culpa o descuido levísimo de su parte. Sin embargo, ello es discutible, en atención a la historia fidedigna del precepto, como anotan Barroilhet y Díaz.<sup>56</sup>

Finalmente, el juez deberá ponderar si no obstante la adopción de aquellas medidas, el daño igualmente se habría producido y deberá analizar especialmente la razonabilidad de éstas.

---

<sup>54</sup> La cual, como sabemos, puede emanar de diversas fuentes diversas al contrato, extraídas a partir del artículo 1437 del Código Civil Chileno.

<sup>55</sup> No constituiría, por lo demás el único caso en que nuestra legislación impone un grado de diligencia diverso al que debiera corresponderle en consideración a la utilidad que reporta el contrato para las partes; verbigracia ello ocurre en el artículo 2339 del Código Civil, a propósito del depósito necesario.

<sup>56</sup> BARROILHET Y DÍAZ, ob. cit., p. 239, estiman que basta la prueba de la diligencia ordinaria del buen padre de familia, y por ende el porteador será responsable en supuestos de culpa leve y no levísima.

En el mismo sentido expuesto, se pronuncia García González, dentro del derecho nacional<sup>57</sup>, y gran parte de la doctrina comparada tradicional<sup>58</sup> y especializada<sup>59</sup>.

### **c) Exoneración de responsabilidad.**

Cierta parte de la doctrina comparada y nacional ha entendido, que en los supuestos de obligaciones de resultado, la responsabilidad que se genera es de carácter objetivo, y por el contrario, en los supuestos de obligaciones de medios, frente al incumplimiento del deudor, su responsabilidad es subjetiva, es decir que ella surge a consecuencia de su negligencia.

Comparten esta postura, entre otros, Demogue<sup>60</sup> y Frossard<sup>61</sup>, y en Chile, Fernando Fueyo Laneri<sup>62</sup>.

Sin embargo, estimamos que esta postura no se ajusta, al menos, a la responsabilidad del porteador marítimo, en la forma que se encuentra reglada en nuestro país específicamente dentro del transporte marítimo, ya que tratándose de supuestos responsabilidad objetiva, el deudor por lo general no podrá exonerarse de responsabilidad<sup>63</sup>, mientras que el porteador marítimo si podrá efectuarlo, conforme al art. 984 ya mencionado.

## **III. EL SISTEMA DE RESPONSABILIDAD DEL TRANSPORTADOR MARÍTIMO Y SU COMPRENSIÓN A TRAVÉS DE LA OBLIGACIÓN DE RESULTADO QUE LE ES EXIGIBLE.**

### **1. El sistema de responsabilidad en las Reglas de Hamburgo.**

Nuestro Libro III del Código de Comercio Chileno, reconoce como fuente inmediata las denominadas Reglas de Hamburgo<sup>64</sup>, o en su denominación técnica “Convenio de las Naciones Unidas sobre el transporte marítimo de mercancías de 1978, aprobadas con fecha 31 de marzo de 1978”. Como enseña Osvaldo Blas Simone<sup>65</sup>, en reconocimiento de la hospitalidad brindada por el país y la ciudad donde se desarrolló la Conferencia diplomática que aprobó el Convenio, se recomienda nominar las normas, de acuerdo a su mismo texto, como Reglas de Hamburgo.

Como expone el autor citado, estas Reglas de Hamburgo se diferencian de la Convención de Bruselas de 1924, ya que las últimas, para exonerarse de responsabilidad contemplaban la “debida diligencia” por parte del transportador. Establecía un catálogo de diecisiete

<sup>57</sup> GARCÍA GONZÁLEZ, Alejandro, ob. cit., pp. 144-145.

<sup>58</sup> De esta forma, CABANILLAS SÁNCHEZ, Antonio, ob. cit., p. 125, señala, en lo relativo al derecho español, que en aquellos casos en que la obligación es de resultado, la imposibilidad sobrevenida de la prestación determina que el deudor ha de prestar su equivalente económico, a no ser que demuestre que aquélla se debe al caso fortuito o fuerza mayor, y agrega que la prueba de la eximente recae en el deudor.

En Francia, se ha llegado a señalar que la distinción entre obligaciones de medios y de resultado, ha adquirido el carácter de instrumento explicativo clave de la responsabilidad contractual en general y de la carga de la prueba de la culpa, en particular. Así, en lo que a las obligaciones de resultado importa, se ha dicho, que el deudor responde en los supuestos de incumplimiento de la obligación o de retraso en el cumplimiento, todas las veces que no justifique una causa ajena que no pueda serle imputable. Se presume la culpa del deudor en caso de incumplimiento, es decir, cuando el resultado prometido no ha sido alcanzado. El deudor puede exonerarse de responsabilidad probando que no ha podido cumplir la obligación por caso fortuito o fuerza mayor. Si la obligación es de resultado, no basta al deudor establecer que no ha actuado culpablemente, sino que es preciso que demuestre el acontecimiento exterior (caso fortuito o fuerza mayor) que le ha impedido cumplir.

<sup>59</sup> En España, de esta forma ZUBIRI DE SALINAS, Mercedes, ob. cit., p. 327 y s. En nuestro país, ANSIETA NUÑEZ, Alfonso, ob. cit., p. 60.

<sup>60</sup> DEMOGUE, René, ob. cit., t. VI, p. 644 y ss.

<sup>61</sup> FROSSARD, ob. cit., pp. 3 y ss.

<sup>62</sup> FUEYO LANERI, ob. cit., pp. 383 y ss.

<sup>63</sup> Así, por ejemplo, los artículos 49 y 56 de la ley 18.302, de 2.05.1984, Ley de Seguridad Nuclear. En otros casos, no se permite invocar cualquier hecho, sino que se reglan en forma particular. En este sentido, la Ley de Navegación, D.L. 2.222, de 31.05.1978, en su artículo 144, N° 2, letra b), permite exonerarse si la causa del daño se encuentra en actos de guerra, hostilidades, guerra civil o insurrección. Pero, al agregar “un fenómeno natural de carácter excepcional, inevitable o irresistible, o bien una acción u omisión dolosa o culpable de un tercero extraño al dueño, armador u operador”, vuelve, a nuestro parecer, a la regla general en materia de caso fortuito.

En general, Barros Bourie estima que es difícil establecer una regla general referida a las excusas de fuerza mayor o caso fortuito en materia de responsabilidad estricta u objetiva, por ello, es normal que sean los propios regímenes particulares de responsabilidad objetiva, los que se pronuncien al respecto. Y a falta de norma legal, en su opinión, será el juez quien valore las circunstancias, del régimen de responsabilidad, y aquellos propios del caso. Así en, BARROS BOURIE, Enrique, ob. cit., p. 478.

<sup>64</sup> Llamadas en lo sucesivo indistintamente RH.

<sup>65</sup> BLAS SIMONE, Osvaldo, *Las Reglas de Hamburgo: Análisis normativo*, Buenos Aires, Ediciones Novum Forum, 1980, p. 15.

causales eximentes de responsabilidad, como culpa náutica, hechos de guerra, enemigos públicos, en general “actos de Dios”, y otros similares. Con las Reglas de Hamburgo<sup>66</sup>, se elimina el catálogo de excepciones, suprimiéndose de esta forma la debida diligencia como causal de exoneración de responsabilidad.

Al eliminar el concepto de diligencia como causal de exoneración, se asimila a las Reglas de Hamburgo, con la obligación de resultado que pesa sobre el transportador, puesto que la diligencia no prueba el cumplimiento de ésta.

El artículo 5º de las Reglas, nominado “Fundamento de la responsabilidad”, en su numeral 1º, señala: “1. El porteador será responsable de los perjuicios resultantes de la pérdida o el daño de las mercancías, así como del retraso en la entrega, si el hecho que ha causado la pérdida, el daño o el retraso se produjo cuando las mercancías estaban bajo su custodia en el sentido del artículo 4, a menos que pruebe que él, sus empleados o agentes adoptaron todas las medidas que razonablemente podían exigirse para evitar el hecho y sus consecuencias”. Nuestro artículo 984 del C.Co. es prácticamente idéntico a dicha norma.

Entendiendo que la prueba de todas las medidas razonablemente existentes para evitar el hecho y sus consecuencias, importa un alto estándar probatorio, será de suyo complicado que el deudor pueda exonerarse de responsabilidad. Ello, es reconocido por autores como don Ignacio Arroyo. Dicho maestro enseña<sup>67</sup>: “Así, mientras algunos defienden la responsabilidad del cargador, otros se muestran partidarios de la imputación al porteador. Como tendremos ocasión de insistir más adelante, el nuevo proyecto adopta en este punto una solución de compromiso. El acuerdo es, sin embargo, más formal de lo que a primera vista parece. En adelante, bastará con probar el hecho de daño o la pérdida para presumir la responsabilidad del porteador. Y si quiere liberarse tendrá que probar que ha adoptado todas las medidas razonablemente exigibles para evitar el accidente y sus consecuencias. Si, como la experiencia demuestra, sólo en contadas ocasiones ha prosperado ante los tribunales una experiencia semejante, puede decirse que la responsabilidad queda agravada y al porteador habrá que imputar los daños derivados de causa desconocida.”

Nuestro país firmó el Convenio en que se contienen las Reglas el 31.03.1978, lo ratificó el 9.07.1982, y como tales entraron en vigor con fecha 1.11.1992<sup>68</sup>. Sin embargo, a esa fecha, ya se encontraba vigente nuestro actual Libro III que incorpora con algunos matices las Reglas. Dicho Libro corresponde se contiene en la ley 18.860 de 11.01.1988.

## **2. El sistema de responsabilidad del porteador marítimo en nuestro Libro III del Código de Comercio.**

Tradicionalmente nuestra doctrina ha entendido que el Libro III establece un sistema de responsabilidad del transportador marítimo en base a culpa presumida.

Así, por ejemplo, don Félix García Infante estima que el fundamento del sistema de responsabilidad en el contrato de transporte emana del concepto de culpabilidad, sin que tenga vinculación alguna con la responsabilidad objetiva<sup>69</sup>. Luego agrega que de los términos del artículo 984 del C.Co., el fundamento es propiamente el de la culpabilidad presunta.

En un sentido similar, Eugenio Cornejo Fuller al entender que un examen detenido de la fuente de la responsabilidad, se encuentra en la culpa o negligencia del obligado o de sus

<sup>66</sup> En adelante, sencillamente las “Reglas”.

<sup>67</sup> ARROYO, Ignacio, *Estudios de Derecho Marítimo*, Barcelona, José María Bosch Editor, 1993, p. 273. Debemos señalar por otra parte, que el autor también señala que la obligación del transportador es de resultado. Lo ha señalado en forma expresa en el prólogo de MATILLA ALEGRE, Rafael, *Contrato de Utilización del Buque: Lecciones*, Barcelona, Librería Bosch, 1988, p. 7. Señala, refiriéndose a los diversos estatutos contractuales que existen dentro del derecho marítimo, en particular contrato de transporte, y aquel de fletamento, que “Doctrinal y legalmente, es cierto también, que el porteador asume una obligación de resultado en el transporte y el fletante tan sólo se obliga a poner los medios para realizar una actividad posterior, transportar o navegar.”

<sup>68</sup> Actualmente 32 son los Estados Parte de la Convención. En Sudamérica, solamente Chile, y recientemente Paraguay, el 2.08.2006, las han ratificado. Puede observarse la situación de las Reglas en el siguiente link [http://www.unob.cit. ral.org/unob.cit. ral/es/unob.cit. ral/texts/transport\\_goods/Hamburg\\_status.html](http://www.unob.cit. ral.org/unob.cit. ral/es/unob.cit. ral/texts/transport_goods/Hamburg_status.html), accesado el 17 de julio de 2007.

<sup>69</sup> GARCÍA INFANTE, Felix, ob. cit., p. 271.

dependientes<sup>70</sup>. De la misma forma Leslie Tomasello Weitz<sup>71</sup> y don Leslie Tomasello Hart, es de similar opinión<sup>72</sup>.

Sin tomar una postura determinada, Claudio Barroilhet Acevedo y Alejandro Díaz Díaz, exponen que existen dos soluciones al respecto. La primera, que postula la responsabilidad subjetiva con culpa presumida, y la segunda, que se encuentra por la responsabilidad objetiva. En el primer caso, se requeriría culpa o dolo para configurar el incumplimiento del deudor, y en el segundo, éstos no serían necesarios<sup>73</sup>.

Del núcleo argumental de todos los autores, se desprende entonces que contraponen la responsabilidad subjetiva de aquella de carácter objetivo, y adhieren a la primera de las soluciones, básicamente por la expresión de razonabilidad que utiliza el artículo 984 del Código de Comercio.

Por nuestra parte estimamos, que la diligencia efectivamente cumple un rol dentro de la responsabilidad del transportador marítimo, sin embargo, el problema es determinar cuál, y para ello conviene volver sobre el contenido de la prestación del transportado. Señalamos, que el objeto de la prestación dentro de una obligación de resultado, es la obtención por parte del deudor de un determinado fin, ya que, si ese fin no se logra, existe incumplimiento.

Entonces, y al ser el principal objeto de la prestación del transportador, precisamente el de transportar las mercaderías, y entregarlas en el mismo estado, cantidad y condición en que las recibió, si no se cumple dicho fin, habrá incumplido con su obligación. Siguiendo la pauta entregada por el artículo 1556 del Código Civil, esto sucede, i) en caso de pérdida de la mercadería transportada (incumplimiento total); ii) de daños o mermas a la mercancía (cumplimiento imperfecto); y, iii) de retardo en la entrega (cumplimiento tardío). De este incumplimiento, como requisito de la responsabilidad contractual, se deben seguir determinados perjuicios que el titular de la mercadería deberá acreditar.

Por ello, tratándose de una obligación de resultado, y a la luz de lo prevenido en el artículo 984 del Código de Comercio, la diligencia o su ausencia, no influyen en el cumplimiento de la obligación del transportador. Solamente, por el hecho de la pérdida, daño o retardo, y siempre que se produzcan durante la custodia del porteador, habrá incumplimiento de su parte.

La diligencia en este campo se relaciona íntimamente con la posibilidad de exonerarse de responsabilidad, a través del mecanismo de la parte final del art. 984 C.Co. Si el porteador no ha podido evitar el evento externo que desencadena el incumplimiento, con la debida diligencia que le es exigible, nos encontraremos frente a un caso por el que no responderá, y por el contrario, si con la diligencia que le era exigible, pudo evitar efectivamente este hecho, no operará la eximente.

De esta forma, en nuestro concepto se entiende el verdadero sentido del artículo 984 del C.Co<sup>74</sup>. Al respecto como indica Zubiri de Salinas, “si el hecho extintivo consiste en esa prueba positiva, no basta con que el porteador acredite que no actuó de forma negligente, ni siquiera que actuó con la debida diligencia, sino que deberá probar, si quiere extinguir su obligación y resultar exento de responsabilidad, cuál fue la causa concreta por la que se produjo ese resultado dañoso para el viajero. Y esa causa concreta tiene que ser el caso fortuito, la fuerza mayor, el hecho de un tercero o la culpa de la propia víctima. Deberá probar su actuar diligente, pero esto, en sí, no le exonera de responsabilidad, sino que sólo sirve para demostrar la concurrencia de alguna de las causas de exoneración ya indicadas”<sup>75</sup>.

---

<sup>70</sup> CORNEJO FULLER, Eugenio, ob. cit., p. 242.

<sup>71</sup> TOMASELLO WEITZ, Leslie, *La responsabilidad en el Derecho Marítimo: Régimen Uniforme*, Santiago, Editorial Jurídica ConoSur Ltda., 1995, p. 42.

<sup>72</sup> Manifestada en al menos dos trabajos. TOMASELLO HART, Leslie, *Estudios de Derecho Privado, Responsabilidad del Transportador Marítimo. La responsabilidad tras la vigencia del Tratado de las Reglas de Hamburgo*, Valparaíso, Edeval, 1994. También en “Las Reglas de Hamburgo: El contrato de transporte marítimo y algunas instituciones relacionadas”, en *Cuadernos Jurídicos de la Universidad Adolfo Ibáñez*, agosto de 2002, pp. 61 y ss.

<sup>73</sup> BARROILHET ACEVEDO, Claudio y DÍAZ DÍAZ, Alejandro, ob. cit., p. 251.

<sup>74</sup> Si ha existido dolo del cargador en la entrega de las mercaderías, o el daño se ha causado por el vicio inherente de las cosas porteadas, el transportador no será responsable, sencillamente porque los daños se produjeron fuera de su esfera de custodia, o bien porque no existe relación de causalidad entre su conducta y los daños.

<sup>75</sup> ZUBIRI DE SALINAS, Mercedes, ob. cit. (71), p. 328-329. En un sentido similar, ANSIETA NUÑEZ, Alfonso, ob. cit., p. 60.

Por ende, la debida diligencia o la ausencia de culpa, no tiene la virtud para eximir por sí sola de responsabilidad al porteador<sup>76</sup>, pero ciertamente se relaciona con la razonabilidad de las medidas adoptadas por el porteador, a la luz del párrafo final del art. 984.

Finalmente, es importante señalar que, por las razones anteriores y otras, se comprende la postura de nuestro país en la discusión del artículo 5º, párrafo 1º de las Reglas<sup>77</sup>. En dicha opinión, formulada en la 10ª sesión de 14.03.1978, se sostiene que, del mérito del texto discutido y aprobado, nuestro país entiende que dejan de tener aplicación las eximentes de responsabilidad contempladas en las Reglas de la Haya de su artículo 4º, y en particular la exoneración por culpa náutica. Agrega el representante de nuestro país, Sr. Eyzaguirre, que *“muchas de esas excepciones respondían a las condiciones del transporte marítimo en una época ya pasada, que han desaparecido a consecuencia del perfeccionamiento de los buques, de la navegación y de las comunicaciones”*<sup>78</sup>. Si el lector, observa dichas excepciones advertirá, que en muchos de esos supuestos al porteador le bastaba con acreditar una suerte de debida diligencia para exonerarse de responsabilidad. Al desaparecer, dichas excepciones, y ser reemplazadas, en lo que a nuestro país respecta, las Reglas de la Haya por las de Hamburgo, se concluye, en consecuencia, que no basta con probar una mera diligencia para exonerarse de responsabilidad.

#### IV. CONCLUSIONES.

Luego de exponer sobre la distinción entre clasificaciones de medio y resultado, su origen y otros antecedentes; principalmente los efectos o consecuencias que derivan de su aplicación, y su estado en la doctrina y jurisprudencia actual, hemos intentado aplicarla al campo del derecho marítimo, en que se reconoce plenamente el carácter de resultado de la obligación del transportador, de acuerdo al art. 984 C.Co. que constituye la base de su responsabilidad.

Señalamos algunas de ellas a modo de corolario.

1. La prestación del transportador marítimo, principalmente consiste en transportar y custodiar determinados efectos que ha recibido en algún puerto o lugar, y entregarlos en otro puerto o lugar en el mismo estado, cantidad, calidad y condición en que los recibió.
2. Por ende, el porteador se obliga a obtener un determinado fin, en eso consiste su prestación. De no cumplir este fin habrá incumplido, sin que en nada incida la culpa en esta fase.
3. El titular de las mercancías deberá probar la existencia de la obligación, los daños producidos durante la custodia del transportador, y de esta forma se genera el incumplimiento. Concurriendo estos supuestos, la ley presume la responsabilidad del porteador, y no sólo su culpa
4. La diligencia juega efectivamente un importante papel, pero no en la etapa de cumplimiento o incumplimiento de la obligación, sino como un elemento más para configurar la eximente de responsabilidad contemplada en el artículo 984, parte final.
5. La ley no ha precisado el real contenido de la eximente de responsabilidad en materia de derecho marítimo; ella es una tarea entregada a los autores y a la jurisprudencia.
6. Para ponderar la configuración la eximente de responsabilidad en el transporte marítimo habrá de estarse a la diligencia que le es exigible al porteador, y por aplicación del artículo 984 del Código de Comercio, se concluye que responde de culpa leve, por ser la regla general de prestación de culpa tratándose de un contrato oneroso conmutativo que cede en beneficio recíproco de ambas partes, pese a que su texto deja lugar a otras interpretaciones.
7. La prueba de la mera diligencia nunca permitirá al deudor de una obligación de resultado, y en consecuencia, al porteador marítimo eximirse de responsabilidad: i) porque la diligencia no es reconocida como eximente de responsabilidad; y, ii) porque en la fase de cumplimiento, en nada interesa dentro de una obligación de resultados, y en las obligaciones de medios es prueba del cumplimiento y no de eximición.

<sup>76</sup> TOMASELLO HART, Leslie, “Las Reglas de Hamburgo: El contrato de transporte marítimo y algunas instituciones relacionada”, en *Cuadernos Jurídicos de la Universidad Adolfo Ibáñez*, agosto de 2002, pp. 61 y ss., punto 3.2.2.

<sup>77</sup> Que hemos señalado, es prácticamente idéntico a nuestro artículo 984 del Código de Comercio.

<sup>78</sup> Así en *Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías, Hamburgo, 6 a 31 de marzo de 1978. Documentos Oficiales: Documentos de la Conferencia y Actas resumidas de las sesiones plenarias y de las sesiones de las Comisiones Principales*, Naciones Unidas, New York, 1982, 10ª sesión de martes 14 de marzo de 1978, a las 15.05 horas, p. 248.

## BIBLIOGRAFÍA.

- ABELIUK MANASEVICH, René, *Las Obligaciones*, Editorial Jurídica de Chile, Santiago de Chile, 3ª Edición, 1993.
- ACOSTA RAMÍREZ, Vicente, *De la responsabilidad civil médica*, Memoria de Prueba, Universidad Católica de Valparaíso, 1986.
- ALESSANDRI RODRÍGUEZ, Arturo, *Teoría de las Obligaciones*, Editorial Jurídica Ediar-Conosur Ltda., 1988.
- ANSIETA NUÑEZ, Alfonso, *El Conocimiento de Embarque*, Santiago, Editorial Andrés Bello, 1972.
- ARROYO, Ignacio, *Estudios de Derecho Marítimo*, Barcelona, José María Bosch Editor, 1993.
- BARROILHET ACEVEDO, Claudio y DÍAZ DÍAZ, Alejandro, *Derecho del Transporte*, Editorial Libromar Ltda., Chile, 2002, vol. I.
- BARROILHET ACEVEDO, Claudio, “Algunas reflexiones en torno a la Navegabilidad en el Derecho Marítimo”, en *Revista de Derecho de la Pontificia Universidad Católica de Valparaíso* N° XXIV, pp. 59-103
- BARROS BOURIE, Enrique, *Tratado de Responsabilidad Extracontractual*, Santiago, Editorial Jurídica de Chile, 2006.
- BASSO CERDA, Osvaldo, *Conocimiento de embarque electrónico*, Santiago de Chile, Editorial Librotecnia, 2005.
- BETTI, Emilio, *Teoría general de las obligaciones*, Traducción de la versión italiana de 1953 por don José Luis de Los Mozos, Madrid, España, Revista de Derecho Privado, 1960.
- BLAS SIMONE, Osvaldo, *Las Reglas de Hamburgo: Análisis normativo*, Buenos Aires, Ediciones Novum Forum, 1980.
- CABANILLAS SÁNCHEZ, Antonio, *Las obligaciones de actividad y de resultado*, José María Bosch Editor S.A., Barcelona, España, 1ª edición, 1993.
- CARBONNIER, *Droit Civil. Les Obligations*, París, Francia, 1990, vol. IV.
- 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.
- CORNEJO FULLER, Eugenio, “El contrato de transporte bajo conocimiento de embarque”, en *Revista de Derecho de la Pontificia Universidad Católica de Valparaíso*, N° XII, 1988, p. 277
- DEMOGUE, René, *Traité des obligations en général*, Libraire Arthur Rousseau, París, Francia, 1925, vol. V.
- DEMOGUE, René, *Traité des obligations en général*, Libraire Arthur Rousseau, París, Francia, 1931, vol. VI.
- DÍEZ-PICAZO, Luis; *Fundamentos de Derecho Civil Patrimonial*, Madrid, Civitas, 1993, vol. II.
- FROSSARD, Joseph, *La discintion des obligatines de moyens et des obligations de résultant*, Librerie Générale de Droit et de Jurisprudence, Francia, 1965.
- FUEYO LANERI, Fernando, *Cumplimiento e incumplimiento de las obligaciones*, Santiago, Editorial Jurídica de Chile, 2ª edición, 1992.
- GARCÍA GONZÁLEZ, Alejandro, *Responsabilidad Civil Contractual. Obligaciones de medio y de resultado*, Editorial Conosur, Santiago de Chile, 1ª edición, 2002.
- GARCÍA INFANTE, Félix, *Derecho del Transporte Marítimo, Comentarios, Legislación Comercial y Administrativa*, Ediciones Universitarias de Valparaíso, Universidad Católica de Valparaíso, 1ª edición, 1993.
- GENSKOWSKY MOGGIA, Maximiliano, “La responsabilidad en el contrato de transporte marítimo: La perspectiva de un juez árbitro”, *Revista Cuadernos Jurídicos de la Universidad Adolfo Ibáñez*, agosto de 2002, p. 52 y ss.
- HERNÁNDEZ GIL, Antonio; *Derecho de las Obligaciones*, Maribel Artes Gráficas, Madrid, España, 1960.
- JORDANO FRAGA, Francisco, “Obligaciones de Medios y de Resultad. A propósito de alguna jurisprudencia reciente”, en *Anuario de Derecho Civil (español)*, 1991.
- LEÓN HURTADO, Avelino, *El objeto de los actos jurídicos*, Editorial Jurídica de Chile, Santiago de Chile, 1983.
- LÓPEZ SANTA MARÍA, Jorge, “La Responsabilidad por Productos”, en *R.D.J.*, tomo XCVII, N° 3 septiembre – diciembre.
- MATILLA ALEGRE, Rafael, *Contrato de Utilización del Buque: Lecciones*, Barcelona, Librería Bosch, 1988.
- MAZEAUD, Henri, “Essai de classification des obligations : Obligations Contractuales et extracontractuelles ; obligations déterminées et obligations générales de prudence et diligence”, en *Revue Trimestrielle de Droit Civil*, T. XXXV, 1936, p. 25 y ss.
- MEZA BARROS, Ramón, *Responsabilidad Civil*, Valparaíso, Edeval, 1980.
- MORENO QUESADA, Bernardo, “Problemática de las obligaciones de hacer”, en *Revista de Derecho Privado*, 1979, pp. 474 y ss.
- PEÑAILILLO ARÉVALO, Daniel, *Obligaciones. Teoría General y Clasificaciones. La resolución por incumplimiento*, Santiago, Editorial Jurídica de Chile, 2003.
- PIZARRO WILSON, Carlos, “La fuerza mayor como defensa del deudor: A propósito de la restricción de suministro de gas a Chile”, en *Gaceta Jurídica* N° 288, p. 7 y ss.
- RAMOS PAZOS, René, *De las obligaciones*, Santiago, Editorial Jurídica de Chile, 1999.
- SAVATIER, *La théorie des obligations. Vision juridique et économique*, París, Francia, 1974.
- SOMARRIVA UNDURRAGA, Manuel, *Las obligaciones y los contratos ante la jurisprudencia*, Santiago, Editorial Nascimento, 1939.
- STITCHKIN BRANOVER, David, *El mandato civil*, Editorial Jurídica de Chile, Santiago de Chile, 2ª edición, 1965.
- TAMAYO JARAMILLO, Javier, *Sobre la prueba de la culpa médica ubicado en Derecho Civil y Administrativo: Análisis doctrinal y jurisprudencial*, Medellín, Diké, reimpresión, 1998.
- TAPIA RODRÍGUEZ, Mauricio, “Responsabilidad Civil Médica: Riesgo terapéutico, perjuicio de nacer, y otros problemas actuales”, en *Gaceta Jurídica* N° 308, p. 95 y ss.



TAPIA RODRÍGUEZ, Mauricio, “Responsabilidad Civil Médica: Riesgo terapéutico, perjuicio de nacer, y otros problemas actuales *Rev. derecho (Valdivia)*, dic. 2003, vol.15, p.75 y ss.

TAPIA RODRÍGUEZ, Mauricio, “El contrato de seguro y el exceso de responsabilidad civil”, en *Gaceta Jurídica* N° 307.

TAPIA RODRÍGUEZ, Mauricio, *Código Civil 1855-2005. Evolución y perspectivas*, (Santiago, Editorial Jurídica de Chile, 2005).

TAPIA SUÁREZ, Orlando, *De la responsabilidad civil en general y de la responsabilidad delictual entre contratantes*, (Memoria de Prueba, Universidad de Concepción, 1941).

THOMAS, “Las distinction des obligations de moyens et des obligations de résultat”, en *Revue Critique de Legislation et Jurisprudence*, 1937, pp. 636.

TOMASELLO HART, Leslie, *Estudios de Derecho Privado, Responsabilidad del Transportador Marítimo. La responsabilidad tras la vigencia del Tratado de las Reglas de Hamburgo*, Valparaíso, Edeval, 1994.

TOMASELLO HART, Leslie, “Las Reglas de Hamburgo: El contrato de transporte marítimo y algunas instituciones relacionada”, en *Cuadernos Jurídicos de la Universidad Adolfo Ibáñez*, agosto de 2002, pp. 61 y ss.

TOMASELLO WEITZ, Leslie, *La responsabilidad en el Derecho Marítimo: Régimen Uniforme*, Santiago, Editorial Jurídica ConoSur Ltda., 1995.

VIDAL OLIVARES, Alvaro, “La responsabilidad civil del profesional médico”, en *Revista de Derecho del Consejo de Defensa de Estado*, N° 8, agosto de 2003.

VINEY, *Les Obligations. La responsabilité ; conditions*, en *Traité de Droit Civil*, dirigido por Ghestin, París, Francia, 1982.

YZQUIERDO TOLSADA, Mariano, *La responsabilidad civil del profesional liberal*, Madrid, Editorial Reus, 1989.

ZUBIRI DE SALINAS, Mercedes, *La responsabilidad civil del transportador en el contrato de pasaje marítimo*, Barcelona, J.M. Bosch Editor, 1995.