

**FREIGHT FORWARDERS O TRANSITARIOS: ALGUNAS POSIBLES SOLUCIONES
PRACTICAS PARA SU EMPLAZAMIENTO COMO TRANSPORTADORES
CONTRACTUALES**

Carolina Allende de la Fuente - Hermes Gutiérrez Castro*

RESUMEN

Este trabajo intenta esbozar algunas soluciones prácticas para el problema del emplazamiento de los Freight Forwarders o Transitarios cuando actúan como transportadores contractuales.

Palabras claves: emplazamiento – Freight Forwarders – Transitarios – transportador contractual – responsabilidad

ABSTRACT

This work attempts to present some possible solutions to the problem of citation of Freight Forwarders when they act as contractual carriers.

Key words: citation – Freight Forwarders – contractual carrier – liability

* Tesistas de la Escuela de Derecho de la Universidad de Valparaíso, para optar al grado de Licenciados en Ciencias Sociales y Jurídicas.

INTRODUCCION	4
I. APROXIMACION AL PROBLEMA DE FONDO.....	6
1. Crítica a la nula regulación legal.....	6
1.1. Necesidad de regulación en el Libro III del Código de Comercio.....	7
2. Problemas que genera la falta de regulación.	8
2.1 Falta de caución o garantía para el cargador.....	8
2.2 Dificultades procesales.....	10
II. IMPORTANCIA DE EMPLAZAR CORRECTAMENTE AL TRANSITARIO	11
1. Transportador contractual y responsabilidad.....	11
1.1 Responsabilidad del transportador.....	12
1.2 Solidaridad entre los transportadores.....	12
2. Dificultad de emplazamiento.....	12
2.1. Manifestaciones.....	13
2.1.1. El Freight Forwarder en su calidad de consignatario.....	13
2.1.2. El Freight Forwarder resultará responsable del daño, pérdida o retraso que sufra la mercancía durante su período de custodia.....	15
III. PROPUESTAS DE SOLUCION	16
1. Importancia de dar tratamiento legal.....	16
2. Propuesta de soluciones.....	17
2.1 Emplazarlo en el domicilio donde se celebró el contrato de transporte marítimo	17
2.2 Extender la representación judicial del Capitán a los Freight Forwarders en su calidad de transportadores contractuales.....	18

2.3. Notificación electrónica	18
2.3.1. Conocimiento de Embarque Electrónico: breve referencia sobre los sistemas y propuesta de notificación por ésta vía.....	19
2.3.2. Notificación Vía Correo Electrónico registrado en el Servicio Nacional de Aduanas.....	23
3. Comentario a partir de las soluciones propuestas para el problema del emplazamiento	25
IV. CONCLUSION	27
BIBLIOGRAFIA.....	28

INTRODUCCION

Los Freight Forwarders o Transitarios son prestadores de servicios que desarrollan diversas actividades intermedias conducentes al desarrollo del comercio internacional, dentro de las cuales, y entre aquellas relacionadas al comercio internacional por vía marítima, podemos encontrar el acopio de mercancías de uno o varios cargadores, la consolidación de contenedores y su traslado por tierra hasta el lugar de embarque o destino final; la contratación de espacios en las naves que habrán de transportar los contenedores y la realización de los trámites aduaneros correspondientes, actuando de diferentes formas según el sujeto con el cual interactúen, es decir, realizando el papel de transportador para el cargador, que le hace entrega de la mercancía en el punto de origen; y como cargador respecto del porteador efectivo, que finalmente se encargará de transportar la carga. Por esta razón, se le ha intentado vincular a alguno de tales sujetos, sea como un mandatario del cargador o como un agente del transportador efectivo.¹

Pese a la cercanía que puede tener el Transitario respecto del cargador y/o el transportador efectivo, consideramos que lo correcto es que los Freight Forwarders o Transitarios debieran mantenerse lo más aislado posible de ambos, siendo su real cometido la realización del negocio. En palabras sencillas, no se trataría de un mandatario del cargador ni de un agente que vende el transporte del naviero, no obstante las diversas calidades que los Freight Forwarders pueden adoptar para el cumplimiento del contrato de transporte; actuando como transportador contractual para los vendedores o exportadores, y a la vez figurando él mismo como cargador en el conocimiento de embarque madre o *master* que emitirá el transportador efectivo, todo lo cual no le quita su condición de transportador contractual.² En este sentido, cobra gran relevancia el aspecto documental en la relación entre el cargador, el Transitario y el transportador efectivo, debido a que es el conocimiento de embarque hijo o *house* el que lo transforma en un transportador contractual ante el cargador, y el conocimiento de embarque madre o *master* el que

¹ 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, Valparaíso, 2003, pág. 126.

² DÍAZ DÍAZ, Alejandro: *Régimen Legal del Transitario o Freight Forwarder en el Derecho Chileno*, Memoria para optar al grado de Licenciado en Ciencias Jurídicas, pág. 23.

lo presenta como cargador o *shipper* en ese documento de transporte. De la emisión del conocimiento de embarque hijo o *house* por parte del sujeto en estudio, deriva entonces su tratamiento como transportador contractual que le daremos en lo que sigue de este artículo.

Sobre su historia, podemos señalar que los Freight Forwarders encuentran sus inicios - como sujetos en la navegación y comercio marítimos - tan sólo como un agente del cargador, pero que, con la aparición de nuevas tecnologías aplicadas al facilitamiento y desarrollo del comercio marítimo, entre ellas el contenedor, se amplían sus funciones y asumen nuevas y muy variadas obligaciones, adquiriendo cada vez mayor preponderancia en el transporte marítimo de mercancías.³ Por este reciente y explosivo desarrollo, no es fácil encontrar una mayor evolución legislativa acerca de los Freight Forwarders, fenómeno que se da tanto a nivel nacional como internacional.

En nuestra legislación, la Resolución N° 2750, de 28 de marzo de 2008, dictada por el Director Nacional del Servicio Nacional de Aduanas, se encarga de definir al Freight Forwarder o Transitario como la *“persona natural o jurídica, nacional o extranjera, que sin ser porteador efectivo en los términos del artículo 975 n°2 del Código de Comercio, ha celebrado un contrato de transporte de mercancías por el pago de un flete, subcontratando servicios de transporte marítimo, aéreo o terrestre, y emitiendo conocimientos de embarques, y guías aéreas y cartas de porte, hijos o nietos, según el caso, por la carga transportada, a su nombre”*.⁴

Esta definición, contenida en el cuerpo administrativo señalado, es lo único que podemos encontrar en nuestro ordenamiento en torno a la figura de los Freight Forwarders, evidenciando el casi nulo desarrollo jurídico en nuestro país al respecto, tema que en su oportunidad será tratado someramente.

Ahora bien, producto de la reciente aparición de esta figura y de su escasa regulación legal, es que en la práctica se generan algunos problemas, siendo uno de ellos la dificultad para su emplazamiento. Esto generaría un problema grave que, en palabras del profesor Tomasello Hart, *“puede traducirse en una*

³ *Ibidem*. págs. 58-61.

⁴ Resolución N° 2750, de 28 de Marzo de 2008, dictada por el Director Nacional del Servicio Nacional de Aduanas, publicada en el Diario Oficial el 14 de Abril de 2008, en su numeral 2°.

*verdadera impunidad por parte del transportador contractual, recayendo toda la responsabilidad sobre el transportador efectivo”.*⁵

Salta a la vista la necesidad de solucionar este problema y, en ese sentido, es que el objetivo concreto de este trabajo es identificar el problema existente desde su aspecto teórico y práctico, para luego dar paso a la propuesta de posibles soluciones, a fin de zanjar, definitivamente, la dificultad en el emplazamiento de los Freight Forwarders o Transitarios.

I. APROXIMACION AL PROBLEMA DE FONDO

1. Crítica a la nula regulación legal.

Si algo debemos reconocer, es que la regulación de los Freight Forwarders es un tema en deuda, no sólo a nivel nacional, sino también a nivel internacional. La doctrina autorizada generalmente lo refiere como un problema que debiera tender a una unificación internacional para facilitar las diferentes actividades que lleva a cabo un Transitario y, de esta forma, no tener discordancias entre las diferentes jurisdicciones.⁶

En este contexto, nuestro país también presenta una escasa regulación, de la cual mana un concepto rico en características.⁷ Esta regulación es de carácter administrativo, como ya se señalaba en la introducción y, por ello, no cumple con el rol de regular, de forma profunda, al Transitario, toda vez que no establece, por ejemplo, la forma de constitución, no regula mínimos legales patrimoniales para la conformación y sólo podemos saber con certeza qué pasa con sus responsabilidades al asimilarlos a

⁵ TOMASELLO HART, Leslie: *Curso de Derecho Marítimo Chileno*. Editorial Libromar, Santiago de Chile, 2014, pág. 362.

⁶ RAMBERG, Jan: *Unification of the Law of International Freight Forwarding*, disponible en <http://www.unidroit.org/english/publications/review/articles/1998-1-ramberg-e.pdf>, última visita 29.04.2011.

⁷ DÍAZ DÍAZ, Alejandro: ob. cit., pág. 22.

otras figuras, como transportadores, comisionistas, mandatarios. En definitiva, no existe una regulación legal propia que se encargue de establecer aquellos aspectos mínimos para la seguridad de todos los actores del comercio marítimo, quedándose la norma sólo en una enumeración de sus características.

No es baladí dedicar un espacio en nuestro trabajo a esto, pues la importancia del Transitario a nivel mundial va en aumento, siendo las exportaciones e importaciones mayoritariamente realizadas a través de esta figura. En ese sentido, asegurar a terceros la posibilidad de accionar contra el transportador contractual es un “mínimo necesario” para el correcto funcionamiento de las operaciones; y sin duda alguna es un “mínimo necesario”, si tenemos en cuenta las palabras de don Eugenio Cornejo Fuller en lo concerniente a la eventual sustitución del naviero por el Freight Forwarder en lo venidero.⁸

1.1. Necesidad de regulación en el Libro III del Código de Comercio.

Debido esta falta de regulación legal, ha sido la doctrina la que se ha encargado de intentar sistematizar y dar principios comunes a los Freight Forwarders o Transitarios. Junto a la opinión doctrinal, también está la costumbre que, a través de los contratos tipo, va sentando las bases sobre las cuales se rigen los Transitarios.

Pese a lo anterior, consideramos que, por una cuestión de orden, el lugar más adecuado para enfrentar esta tarea es el Libro III del Código de Comercio, junto a los demás sujetos en la navegación y comercio marítimos,⁹ a fin de poder dilucidar la naturaleza de los Freight Forwarders ante la diversidad de operaciones que realizan y, en especial, su representación judicial, entre otros temas, que sin duda

⁸ CORNEJO FULLER, Eugenio: ob. cit., pág. 131. En este sentido, recogemos la inquietud que manifestaba don Eugenio Cornejo Fuller y nos hacemos cargo de ella en el desarrollo del presente trabajo, pues entendemos que tras 12 años de escrita la obra, la presencia de los Freight Forwarders abarcan la casi totalidad de las operaciones, quedando un porcentaje menor a los navieros, y no podemos esperar a que generaciones futuras adviertan la sustitución del naviero por el Freight Forwarder en este tema, sin que exista, previamente, una solución a un problema tan fundamental como el emplazamiento a los Transitarios cuando actúan como transportadores contractuales.

⁹ Los sujetos en la navegación y comercio marítimos se encuentran regulados en el Párrafo 1º del Título IV del Libro III del Código de Comercio, abarcando hoy al armador o naviero, el propietario, el Capitán y distintos agentes. Sin embargo, no es posible encontrar en este Título mención alguna a los Freight Forwarders o Transitarios.

alguna, son necesarios para poder dar seguridad y certeza jurídica a las acciones de éstos frente a terceros.

Entre los beneficios que para el Derecho Marítimo Chileno tendría la regulación del Transitario en el Libro III del Código de Comercio, está, en primer lugar, el orden. Ya es sabido que esta rama del derecho no cuenta con una especial sistematización y que sus normas se encuentran dispersas en distintos cuerpos normativos, por lo que regular a este sujeto junto a los demás sujetos que intervienen en la navegación y comercio marítimos sería una manera de dar orden y sistematización, pudiendo así prescindir de una mera Resolución.¹⁰ En ese sentido es que, otro de los beneficios que tendría su regulación en el Libro III del Código de Comercio, es que este sujeto quedaría regulado y no tan solo definido.¹¹

2. Problemas que genera la falta de regulación.

Ya se ha mencionado que los Freight Forwarders tienen una variada gama de actividades y que también desarrollan diversos servicios. En ese sentido, una regulación que sólo se limita a definirlo, no es suficiente para encargarse de todos estos aspectos. Por lo anterior, en ocasiones se generan problemas que repercutirán en el ejercicio de sus actividades.

2.1 Falta de caución o garantía para el cargador.

Si nos referimos al Transitario en cuanto persona jurídica, aunque dejemos constancia que también puede serlo una persona natural, existen ciertos aspectos que no quedarán sujetos a exigencias legales.

¹⁰ Resolución N° 2750, de 28 de marzo de 2008, dictada por el Director Nacional del Servicio Nacional de Aduanas.

¹¹ DÍAZ DÍAZ, Alejandro: ob. cit., pág. 9.

Nos referimos, específicamente, a la garantía para el cargador o cualquier tercero que interactúe con el Transitario y, eventualmente, pueda demandar responsabilidades de él. Lo anterior, puesto que la Resolución N°2750, de 28 de Marzo de 2008, si bien exige caución para el registro de los Transitarios, es una caución que solamente operará respecto del Servicio Nacional de Aduanas: (“*Esta garantía asegurará el pago de multas y de todo cargo que pudiere resultar en su contra, con motivo del ejercicio de su actividad ante la Aduana*”).¹²). Señala, además, la norma, que la caución exigible no puede superar las 90 UTA, lo que equivale a \$47.260.800.-.¹³ Si bien es un gran avance en términos de exigencias y mayor formalidad para el registro y ejercicio de estos sujetos en el comercio marítimo y es útil, además, para que quien contrate con el Transitario pueda tener noción del patrimonio que éste maneja, no es suficiente si pensamos en el nivel de responsabilidad que pueda surgir en el ejercicio de sus funciones como transportador respecto de terceros, puesto que en ese caso el monto señalado puede resultar bajo para cumplir con alguna eventual obligación a raíz de la pérdida, daño o deterioro de la mercancía cuando quien se ve perjudicado sea un tercero distinto del Servicio Nacional de Aduanas. Esto puede traducirse, en algunos casos, en la imposibilidad de cubrir los eventuales daños patrimoniales causados, por lo que pueden afectarse los intereses de la carga, cuyos titulares verían burlados sus derechos o privilegios al no poder hacer efectiva la responsabilidad de los Freight Forwarders.¹⁴ Queda, pues, al contratante, la sola posibilidad de advertir, con sus propios sentidos, la capacidad patrimonial del Transitario, lo cual puede verse muchas veces obstaculizado, sea porque la empresa principal está radicada en el extranjero y/o porque las dependencias donde desarrolla su actividad no forman parte de su patrimonio, entre otras.

En este sentido, una persona habituada a realizar distintos negocios, especialmente en el comercio marítimo, debe tomar ciertas medidas de resguardo, teniendo en cuenta las múltiples situaciones a que se puede ver enfrentada una nave durante la navegación, y con ello, el destino de la carga, siendo

¹² Numeral 6.1 de la Resolución N° 2750 de 28 de marzo de 2008, dictada por el Director Nacional del Servicio Nacional de Aduanas.

¹³ El monto indicado equivale a 90 UTA calculadas según el valor que refiere el Servicio de Impuestos Internos al 27 de Junio de 2015, disponible en: <http://www.sii.cl/pagina/valores/utm/utm2015.htm>, fecha última consulta: 27/06/2015.

¹⁴ DIAZ DIAZ, Alejandro, ob. cit., pág. 10.

precisamente una de esas medidas el cerciorarse que el transportador contractual que elija tiene un patrimonio suficiente para responder ante el eventual surgimiento de responsabilidades.

En definitiva, la Resolución en comento viene a regular con mayor detalle el registro de los Transitarios, exigiéndoles para ello diversos requisitos, como son el domicilio de las oficinas de atención al público, copia de la escritura de constitución en caso de ser persona jurídica con su certificado de vigencia, antecedentes económicos como la última declaración de renta y el estado de la situación actual, además de una declaración simple de no encontrarse actualmente en situación de quiebra.¹⁵ Con todos, estos antecedentes sumados a la necesidad de rendir caución, podemos señalar que el Transitario, al ser autorizado para funcionar como tal, cumple con ciertos mínimos que dotan de mayor seguridad su ejercicio. Sin embargo, nuestra crítica va en el sentido de que estos requisitos sólo buscan asegurar las operaciones del Freight Forwarder con respecto al Servicio Nacional de Aduanas, por su ejercicio ante la misma, pero no permite asegurar que el Cargador, el Consignatario o el Transportador Efectivo podrán ejercer acciones patrimoniales que resulten en la total cobertura de los daños o perjuicios por los que deba responder el Transitario, ni que se le pueda perseguir con tal fin.

2.2 Dificultades procesales

Los problemas vinculados a la falta de una debida regulación de los Freight Forwarders, no sólo se manifiestan en el ámbito de su eventual responsabilidad, sino también pueden extenderse al orden procesal.

Esto nos lleva a un aspecto más práctico del problema. Ya no sólo está la hipótesis que la mercancía puede sufrir algún tipo de pérdida, daño o retraso en el trayecto, sino que, en la realidad, sucedió, y ahora el consignatario necesita interponer las acciones pertinentes.

¹⁵ Estos requisitos figuran en el numeral 5 de la Resolución N°2750 de 28 de marzo de 2008, como aquellos requisitos que deben cumplir los Transitarios para solicitar su registro y autorización para operar ante el Servicio Nacional de Aduanas.

En este supuesto, lo más lógico es que tal consignatario decida interponer acciones en contra del transportador efectivo y también en contra del transportador contractual, que es, en definitiva, quien se obligó a movilizar las mercancías desde el lugar de origen al de destino final en el estado en que se han recibido y en un tiempo razonable, si éste último no ha sido acordado expresamente.¹⁶ Es responsable también porque debe cumplir con el contrato de transporte marítimo que celebró con cada uno de los cargadores que corresponda. Entonces, se genera la pregunta de fondo: ¿cómo se consigue emplazar a los Transitarios?

II. IMPORTANCIA DE EMPLAZAR CORRECTAMENTE AL TRANSITARIO

1. Transportador contractual y responsabilidad.

Nuestro Código de Comercio define al transportador contractual en su artículo 975 N° 1 en los siguientes términos: *“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”* Y, para mayor claridad, en el numeral segundo, define al transportador efectivo como: *“Toda persona a quien el transportador ha encargado la ejecución del transporte de las mercancías, o de una parte de éste, así como cualquier otra persona a quien se ha encomendado esa ejecución”*.

De estas definiciones entendemos que el Transitario podrá ser el transportador, también denominado transportador contractual o transportador documental, y a quien éste encargue la ejecución del

¹⁶ En materia de transporte marítimo constituye la regla general que no se acuerde un plazo específico, y que ante la eventualidad de un retraso, se esté a lo dispuesto en el artículo 985 del Código de Comercio, en cuanto a que las mercaderías tienen que ser entregadas dentro de un plazo que sería razonable exigir a un transportador diligente.

transporte será el transportador efectivo. Entre estas dos figuras existen ciertos lazos en torno a la responsabilidad, que la ley también se ha encargado de establecer, dada la importancia de los mismos.¹⁷

1.1 Responsabilidad del transportador.

En este sentido, el tenor de la ley es claro y reza el artículo 982 del Código de Comercio: “*La responsabilidad del transportador por las mercancías comprende el período durante el cual ellas están bajo su custodia, sea en tierra o durante su transporte*”. Este artículo nos lleva al tema del período de custodia, el cual será tratado más adelante, específicamente, en el punto 3.2 de este capítulo.

1.2 Solidaridad entre los transportadores.

El artículo 1006 del Código de Comercio, en su inciso segundo, establece la solidaridad entre los dos transportadores respecto del transporte que sea ejecutado por el transportador efectivo, en las acciones u omisiones que, en el ejercicio de sus funciones, pueda incurrir, bien sea él o sus dependientes o agentes.

Esta solidaridad da derecho, consecuentemente, a que quien haya respondido ante el acreedor, repita en contra del responsable de tales acciones u omisiones.

2. Dificultad de emplazamiento.

¹⁷ En la ley encontramos regulada esta relación entre el transportador contractual y el transportador efectivo en la Sección Séptima del Párrafo Tercero del Título V del Código de Comercio.

La dificultad de emplazamiento es graficada con claridad por el profesor Tomasello Hart, al señalar que *“En la práctica, se presenta el problema de su emplazamiento, a diferencia de lo que ocurre con el propietario o armador, que sabemos pueden ser emplazados a través del capitán o del agente de naves. En cambio, el Freight Forwarder - que suele estar constituido en el país como una empresa independiente aunque vinculada a otra principal existente en el extranjero, habiendo emitido el conocimiento de embarque a la que recién hemos denominado empresa principal y siendo el transitario constituido en el territorio nacional el consignatario de la carga llamado a ocuparse de la apertura del conocimiento de embarque (master), de tal manera que afloren los verdaderos consignatarios a través de los conocimientos de embarque “hijos” y aún “nietos”- es un sujeto cuyo emplazamiento se hace muy difícil, lo que puede traducirse en una verdadera impunidad por parte del transportador contractual, recayendo toda la responsabilidad sobre el transportador efectivo, o sea, el emisor de un conocimiento de embarque master o “madre”, al margen de las acciones de reembolso¹⁸ que éste pueda hacer valer en contra de quien corresponda, si el hecho generador de la responsabilidad en rigor no ha sido suyo.”¹⁹*

La situación en que el Freight Forwarder es una empresa extranjera es muy común en nuestro país, como lo señala el profesor Díaz,²⁰ y contribuye a que se pueda generar esta falta de emplazamiento.

2.1. Manifestaciones.

2.1.1. El Freight Forwarder en su calidad de consignatario.

¹⁸ Tal acción de reembolso se encuentra regulada en el artículo 1010 del Código de Comercio.

¹⁹ TOMASELLO HART, Leslie: ob. cit., pág. 362.

²⁰ DÍAZ DÍAZ, Alejandro: ob. cit., pág. 13.

Para comprender este punto es necesario recordar la diversidad de actividades que los Freight Forwarders desarrollan y, junto con ellas, a aquélla en que, actuando como un transportador contractual, el Freight Forwarder emite un conocimiento de embarque hijo o *house*.

En su rol de transportador contractual o documental, entre muchas otras labores, el Transitario se encarga de consolidar contenedores. En otras palabras, recibe mercancías de uno o varios cargadores, que luego hará transportar juntas en un mismo contenedor, el cual se sellará para su transporte, emitiendo a cada cargador cuya carga se consolida en el mismo contenedor, un conocimiento de embarque distinto, llamado conocimiento de embarque hijo o *house*, que será el documento que acredite el contrato de transporte entre el cargador y el Transitario. Con esta consolidación, luego el Transitario puede subcontratar el transporte con otro transportador, denominado transportador efectivo, como si de un contenedor FCL²¹ se tratase.

Ahora bien, cuando el Freight Forwarder subcontrata el transporte para ejecutar el traslado de las mercancías consolidadas, suscribe un conocimiento de embarque con el naviero o transportador efectivo, figurando en este documento como el cargador o *shipper*, siendo en este punto donde radica el problema, ya que deberá recibir la carga del transportador efectivo para realizar la apertura del contenedor consolidado, haciendo la correspondiente entrega de las mercancías a los consignatarios finales, según figuran en los distintos conocimiento de embarque hijos o *house*, produciéndose una demora si no es posible emplazar a este Transitario encargado de recibir el contenedor de parte del transportador efectivo. Esta demora, a su vez, puede generar problemas directos en el estado de las mercancías, sin perjuicio de otras posibles dificultades. Este aspecto se analizará con mayor detalle en el siguiente punto.

²¹ Las siglas FCL, del inglés *Full Container Load*, hacen referencia a un contenedor lleno y cerrado. Para más información acerca de la consolidación de los contenedores y su relación con los Freight Forwarders, véase DÍAZ DÍAZ, Alejandro: ob. cit., pág. 82. Ver también: TOMASELLO WEITZ, Leslie: *Reservas y Otras Anotaciones Insertas en los Conocimientos de Embarque. Efectos en relación al Pago en las Operaciones de Comercio Exterior*. Estudios de Derecho Marítimo. Editorial Librotecnia, Santiago de Chile, 2004, pág. 227.

2.1.2. El Freight Forwarder resultará responsable del daño, pérdida o retraso que sufra la mercancía durante su período de custodia.

Para poder entender este punto es necesario, previamente, dar un concepto de período de custodia y poder delimitar cuándo empieza y cuándo termina para cada transportador.

Según el artículo 1006 del Código de Comercio, el Freight Forwarder, en su calidad de transportador contractual, es responsable de la totalidad del transporte convenido, no obstante que una parte del mismo o todo el transporte haya sido encomendado a un transportador efectivo. Por lo tanto, respecto del Freight Forwarder, el periodo de custodia comprende, como dispone el artículo 983 del mismo cuerpo legal, *“desde el momento en que éste las haya tomado a su cargo al recibirlas del cargador o de la persona que actúe en su nombre, o de una autoridad u otro tercero en poder de los cuales, según las leyes o los reglamentos aplicables en el puerto de carga se hayan de poner las mercancías para ser embarcadas, y hasta el momento en que las haya entregado”*, en alguna de las maneras que la misma disposición establece.

Por su parte, el transportador efectivo es responsable de las mercancías, única y exclusivamente, durante su periodo de custodia. En este caso, es posible que el Transitario subcontrate el transporte con más de un transportador efectivo, por lo que para la ejecución del contrato habrá dos o más transportadores efectivos, cada uno de ellos responsable, solidariamente (con el transportador contractual) de la carga dentro de su propio período de custodia.

Pues bien, aunque no sea necesariamente fácil determinar en qué momento y a qué transportador efectivo corresponde la responsabilidad por la carga, es posible hacerlo, y una vez que ello esté verificado, se podrán hacer valer todas las acciones que correspondan. Pero no sólo el transportador efectivo será responsable de la carga, sino que lo será solidariamente con el transportador contractual, y es en este sentido en que se generará un problema cuando la pérdida, daño o retraso se haya producido a causa del transportador contractual, y en que por la dificultad o tal vez la imposibilidad de emplazarlo, quien responda en primer momento, y a veces únicamente, será el transportador efectivo, pudiendo

quedar éste último sin la posibilidad de repetir contra el transportador contractual, quien quedaría, en consecuencia, impune.

Tenemos entonces a dos sujetos que son solidariamente responsables: por una parte, un transportador efectivo que responde por su propio período de custodia, pero solidariamente con el transportador contractual, por lo que sí a causa de alguno de los transportadores efectivos se genera la pérdida, daño o retraso, no existe problema para el pago de la responsabilidad correspondiente, dado que puede ser más fácil emplazar al transportador efectivo y accionar directamente en su contra. Por otra parte, tenemos al transportador contractual o Freight Forwarder, que según lo dicho podría quedar impune. En efecto, si no se puede emplazar al transportador contractual, éste quedará en absoluta impunidad por un hecho que es también de su responsabilidad.

III. PROPUESTAS DE SOLUCION

1. Importancia de dar tratamiento legal.

Como se ha mencionado previamente, el hecho que la regulación legal existente sobre los Freight Forwarders en Chile sea solamente de nivel reglamentario, nos sitúa en un plano en que sólo es posible saber lo que son de acuerdo a las actividades que realizan y su relación con el Servicio Nacional de Aduanas, mas no se encuentran regulados aspectos fundamentales de este sujeto que, consideramos, es absolutamente necesario regular.

La importancia de dar rango legal a la regulación del Freight Forwarder radica en la posibilidad de regular, de una forma sistemática y ordenada, las formas de constitución, los montos de capital y las responsabilidades, como asimismo, la forma en que pueden ser emplazados y representados judicialmente los Freight Forwarders, además de los otros sujetos del Derecho Marítimo.

2. Propuesta de soluciones.

A continuación desarrollaremos propuestas para intentar solucionar los problemas de emplazamiento a los Freight Forwarders o Transitarios, en cuanto transportadores contractuales.

2.1 Emplazarlo en el domicilio donde se celebró el contrato de transporte marítimo

Una solución práctica, y que pareciera ser la más fácil, es notificar al Transitario en el domicilio de la agencia en que se firmó el contrato. Como ya hemos comentado, los conocimientos de embarque pueden venir redactados con un modelo tipo desde la empresa principal, que tiene domicilio en el extranjero, para ser utilizado por una agencia en un país diferente.

Pues bien, consideramos que en la situación de no contar con forma alguna de emplazar al Transitario, correspondería entonces notificar al agente que celebró el contrato de transporte marítimo.

Lo anterior sólo con la finalidad de que tal agente ponga en conocimiento al Transitario de que ha sido notificado. La idea no es establecer alguna especie de solidaridad entre el agente y el Freight Forwarder, sino que solamente poder tener certeza de la notificación.

No es esperable que el agente pueda dar conocimiento inmediato al Transitario del emplazamiento, por lo que, atendiendo a la realidad, proponemos que, una vez notificado el agente donde se suscribió el contrato de transporte marítimo a nombre del Transitario cuya empresa principal se encuentra en un país extranjero, transcurra un plazo de 10 días hábiles para entender que el Transitario ya ha sido debidamente emplazado.

2.2 Extender la representación judicial del Capitán a los Freight Forwarders en su calidad de transportadores contractuales.

Una de las soluciones que se sostiene con una mayor certeza jurídica, esto es, en conjunto con la necesidad de regular de forma legal en el Libro III del Código de Comercio al Freight Forwarder junto con los demás sujetos en la navegación y comercio marítimos, consiste en la extensión de la representación judicial del Capitán a los Freight Forwarders, cuando éstos actúan como transportadores contractuales.

En este caso se tendría que modificar la actual normativa del Código de Comercio, en el párrafo segundo del Título IV del Libro III, para incluir que el Capitán representa al Freight Forwarder, cuando éste último actúa como transportador, además de la representación legal respecto de otros sujetos que hoy ya le entrega la ley al Capitán.

Ya sabemos que actualmente el Capitán es el representante del propietario y del armador o naviero,²² por lo que una solución práctica, aunque probablemente no la más fácil de llevar a cabo, es la modificación del Código de Comercio en orden a extender las facultades que tiene el Capitán para que así el Transitario pueda ser emplazado a través de su persona.

De esta forma, en caso de necesitar-notificar alguna acción en contra del Freight Forwarder, bastará que se notifique al Capitán a nombre del Transitario para entender que ha sido debidamente notificado, quedando luego el Capitán con el deber de informar al Transitario de la acción que se ha ejercido en su contra y siendo válido el emplazamiento para los efectos procesales.

2.3. Notificación electrónica

²² Artículo 907 del Código de Comercio.

Con el avance de la tecnología hemos visto nuevos métodos o formas de comunicación, como también la implementación de innovadoras maneras de desarrollar el comercio marítimo en el mundo. A nadie es ajeno que ha sido precisamente la tecnología la que ha ido transformando las instituciones del comercio marítimo y la navegación, al igual como sucede en otros ámbitos, y es por ello que buscamos plantear en esta propuesta una respuesta desde el uso de la tecnología a la problemática que motiva nuestro presente trabajo.

A través de estas posibilidades que nos brindan las nuevas tecnologías, trataremos dos formas de emplazar al Transitario, esperando que resulten lo suficientemente eficaz para dar una solución al problema objeto de nuestro trabajo, una de ellas basada en los sistemas que sirven de soporte a los conocimientos de embarque electrónico, y la otra a través de notificaciones vía correo electrónico.

2.3.1. Conocimiento de Embarque Electrónico: breve referencia sobre los sistemas y propuesta de notificación por ésta vía.

Los avances tecnológicos y determinadas adecuaciones en las regulaciones normativas del comercio internacional,²³ entre los que destaca la revisión a las Reglas de la Haya que se concretan con las Reglas de Hamburgo de 1978, han permitido que tenga lugar un avance, propiciado por iniciativas de privados, en la manera de desarrollarse el comercio marítimo manifestado en la implementación de la electrificación del conocimiento de embarque.

Ha habido más de un desarrollo en este sentido, entre los que destacamos el caso del sistema BOLERO, el cual es desarrollado por una cooperativa de bancos encargada de la trasmisión de mensajes de pago interbancarios y una compañía de seguros mutuos que representa a porteadores, agencias de transportes, operadores de terminales y autoridades portuarias. Tales empresas son la “Society for Worldwide

²³ BASSO CERDA, Osvaldo, BARROILHET ACEVEDO, Claudio: *Conocimiento de Embarque Electrónico*, Editorial Librotecnia, Santiago, Chile, 2005, págs. 31-38.

Interbank Financial Telecommunications” (SWIFT) y la “Trought Transport Club” (TTClub), respectivamente.²⁴

BOLERO se especializa en el comercio marítimo y, aun cuando el sistema está diseñado para implementar los principales documentos mercantiles, no cabe duda de que el documento más importante para la industria naviera es el conocimiento de embarque electrónico.²⁵ Entenderemos el conocimiento de embarque electrónico en la definición entregada por los abogados chilenos Basso Cerda y Barroilhet como un “*título-valor electrónico representativo de las mercancías, que prueba generalmente la existencia de un contrato de transporte marítimo, y acredita que el transportador ha tomado a su cargo o ha cargado las mismas y se ha obligado a entregarlas a una persona determinada, a su orden o al portador que esté en condiciones de demostrar que tiene acceso o control exclusivo respecto de dicho título-valor*”.²⁶

Para los abogados recién citados, el conocimiento de embarque en su formato electrónico debe cumplir con 3 funciones, cuales son la *probatoria*, en que se prueba la existencia, generalmente, de un contrato de transporte marítimo; la función de *recibo*, acreditando que el transportador ha tomado a su cargo o ha cargado las mercancías; y la función como un *título-valor*, el cual representa ciertos derechos sobre la mercancía y está destinado a la circulación, pudiendo disponerse de tales mercancías por la disposición del título.²⁷

En esta parte encontramos una diferencia con el sistema BOLERO, ya que bajo este sistema el conocimiento de embarque electrónico ha dejado de tener la función como un título de valor,²⁸ pasando a ser meramente contractual, por lo que para disponer de cualquier manera del conocimiento de embarque no se necesitará en BOLERO de una tradición del título, sino que se producirá una novación

²⁴ MEDRÁN VIOQUE, Rafael: *El Conocimiento de Embarque Electrónico*, disponible en http://www.uaipit.com/files/publicaciones/0000002026_el_embarque.pdf, última visita 12.06.2015, pág. 10.

²⁵ PEURIOT CANTERINI, Luis Felipe: *Conocimientos de Embarque Electrónicos con especial referencia a Bolero*, en *Estudios de Derecho Marítimo*, Editorial Librotecnia, Santiago, pág. 407.

²⁶ BASSO CERDA, Osvaldo, BARROILHET ACEVEDO, Claudio, ob. cit. pág. 51.

²⁷ *Ibidem*, págs. 85-90.

²⁸ Recordemos que es su función como un título-valor lo que caracteriza al conocimiento de embarque en el Código de Comercio Chileno.

del contrato de transporte,²⁹ quedando toda novación del contrato de transporte anotada en un registro del sistema para mantener actualizados las facultades contractuales de los intervinientes y tener en vista quien tiene derecho al reclamo de las mercancías.³⁰ La necesidad del cambio desde una tradición del título de crédito a una novación del contrato de transporte marítimo se basa en que, en vista de que el sistema busca tener una aplicación mundial extendida, la novación tendría más aceptación en las distintas legislaciones en que se busca aplicar, a diferencia de la tradición.³¹

Mas no sólo ha sido BOLERO el único sistema que se ha creado para dar soporte a esta revolucionaria idea de manejar los documentos de comercio, en especial el conocimiento de embarque, de manera electrónica. En los primeros intentos por llevar adelante esta idea encontramos a SEADOCS,³² sistema que, entre otros aspectos, fracasó por exigir, de todas formas, el conocimiento de embarque en formato de papel, además de que la responsabilidad de los distintos participantes no quedaba bien establecida, implicando, en consecuencia, altos costos en seguros. Por otra parte, la idea de que todos los documentos se almacenaran en un solo registro central a cargo del Chase Manhattan Bank, no generaba la suficiente confianza.

Con posterioridad se crearon, por parte del Comité Marítimo Internacional, las “*Reglas del Comité Marítimo Internacional para los Conocimientos de Embarque Electrónicos*”, que si bien no era un sistema en sí mismo, permitiría establecer requerimientos mínimos para este documento y su nuevo formato. A diferencia de SEADOCS, no había un registro central, sino que cada transportador debía funcionar como un registro privado, que se encargaría entre otras cosas de la entrega de un código

²⁹ Ello se explica en razón de que la base del sistema se encuentra en una “clave privada”, emitida por un porteador, la cual es única e intransferible para cada cargador y consignatario, quien al estar en posesión de la clave privada que aún se encuentre vigente en el sistema sería quien tiene derecho a que le sea entregada la mercancía.

En caso de querer disponer de los derechos sobre las mercancías, por ejemplo al ceder el conocimiento de embarque electrónico, se emite por el porteador una nueva clave privada para el nuevo consignatario, dejando la anterior de tener validez, y no habiendo por tanto una transferencia física de un papel donde consta el título, el cual debería haber sido endosado para cederlo, pero sí teniendo los mismos efectos que si se hubiera hecho en ese formato.

³⁰ MEDRÁN VIOQUE, ob. cit., pág. 11.

³¹ Ídem.

³² SEADOCS por las siglas en inglés de Seaborne Trade Documentation System, fue un proyecto conjunto realizado entre la International Association of Independent Tanker Owners (INTERTANKO) y el Chase Manhattan Bank. Véase: PEURIOT CANTERINI, Luis Felipe, ob. cit., pág. 395.

denominado llave privada o *private key*. De esta forma, el poseedor de esta llave privada, adquiere el control de las mercancías, es decir, se encuentra facultado para recibir legítimamente las mercancías del transportador, designar al consignatario y transferir sus derechos sobre las mercancías a un tercero.³³ Estas reglas fallaron al momento de captar el apoyo de sus pretendidos usuarios, porque los Transportadores fueron los que se mostraron más recelosos, debido a la gran responsabilidad que para ellos implicaba al asumir el carácter de registro privado de las transacciones. Los bancos también criticaron el sistema, principalmente por la falta de mecanismos de seguridad de las llaves privadas.³⁴

Consideramos que el sistema de conocimientos de embarques electrónicos es revolucionario, ya que facilitaría el intercambio de los documentos, se podría saber con precisión cuándo se han cedidos los derechos sobre las mercancías, dando una mayor certeza jurídica a quienes se interesen en tales derechos, y daría lugar a una mayor facilidad para hacer negocios con las mercancías, debido a su instantaneidad. Sin embargo, es un sistema en desarrollo y poco masificado que debe resolver problemas como los sistemas de seguridad bajo los cuales se emitirán e intercambiarán las llaves privadas, la multiplicidad de sistemas legales en los que se encuentra para llegar a ser global, como también la necesidad de que los ordenamientos jurídicos nacionales se actualicen para dar cabida legal al comercio electrónico³⁵ y, con ello, poder dar solución, por ejemplo, a los requisitos de escrituración.

Nuestra propuesta surge en el ánimo de que se siga indagando en los sistemas que sirven de soporte para la emisión de conocimientos de embarque electrónicos, de forma que puedan mejorar cada vez más los detalles que, hasta el momento, les ha impedido funcionar y tener una aplicación global. Esto requiere no sólo de un esfuerzo para los creadores de dicho sistema, sino también de cada legislación nacional por ir actualizando sus propias normas, en orden a poder dar una real aplicación, que no choque con requerimientos internos que, a la larga, terminarían por hacer inaplicable el conocimiento de embarque electrónico. Esperanzados en que en un futuro se logre lo anterior, es que consideramos

³³ *Ibíd.*, págs. 397-398.

³⁴ *Ibíd.*, pág. 400.

³⁵ Ya se han dado pasos en ese sentido, internacionalmente con las Reglas de Hamburgo, las Reglas de París, la Ley Modelo sobre Comercio Electrónico de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional y, en Chile, con la aprobación de la Ley 19.799 sobre Documentos Electrónicos, Firma Electrónica y Servicios de Certificación de dicha firma, de 12 de abril de 2002. Véase: BASSO CERDA, Osvaldo, BARROILHET ACEVEDO, Claudio, *ob. cit.* págs. 31-38.

oportuno que al Transitario se le pueda notificar por medio de aquel sistema a la dirección que habitualmente utiliza para desarrollar las diversas comunicaciones. De esa forma, se puede garantizar la certeza del emplazamiento, sin necesidad de ubicarlo físicamente, pues, como ya hemos comentado, las posibilidades serían muy variadas, retrasando, e incluso imposibilitando, su notificación.

2.3.2. Notificación Vía Correo Electrónico registrado en el Servicio Nacional de Aduanas.

En este acápite planteamos dar un cambio en nuestra legislación en el sentido que se ha visto en los nuevos procedimientos de Tribunales de Familia o Laborales, los cuales han permitido notificar a los intervinientes a través de los correos electrónicos que éstos mismos han dejado establecidos. Sin embargo, hay que recordar que el motivo de nuestro trabajo es que el Freight Forwarder no ha podido siquiera ser debidamente emplazado, por lo que difícilmente podríamos referirnos a que éste sea un interviniente en el proceso que haya establecido un correo electrónico al cual pueda ser notificado de que se persigue un juicio en su contra.

Por lo anterior, en nuestra propuesta, además de plantear un cambio en la legislación que permita dar lugar a esta forma de notificación en los procesos que puedan ser seguidos en contra del Freight Forwarder, propone que la normativa haya también exigido a los Transitarios, cuyas operaciones tengan lugar en nuestro territorio, sea como punto de origen o de destino de la mercancía, o porque de alguna manera se registrá por nuestro ordenamiento jurídico, que establezcan un correo electrónico al cual ser emplazados judicialmente, quedando como responsables de que dicho correo electrónico por medio del correcto y efectivamente monitorizado, bajo apercibimiento de tenérsele por debidamente notificado y en rebeldía, en caso de no comparecer en juicio.

Respecto a esta obligación de registrar un correo electrónico válido, podemos integrar nuestra propuesta a lo que existe actualmente en el Servicio Nacional de Aduanas, que de acuerdo a lo señalado en la Resolución N°2750, de 28 de marzo de 2008, del nombrado servicio, los Transitarios deben, para poder

operar en nuestro país, registrarse. En ese sentido es que deben proporcionar una cantidad de datos siendo el Servicio Nacional de Aduanas el organismo encargado de este registro.

Señala la resolución antes indicada: *“Los Agentes de Carga y Transitarios sólo podrán actuar previa inscripción en el Registro de Operadores de Transporte del Servicio Nacional de Aduanas. Además, deberán contar con la correspondiente garantía vigente, rendida de acuerdo al artículo 24, inciso 1 de la Ordenanza de Aduanas y no haber sido cancelados o encontrarse suspendidos de conformidad al artículo 202 del mismo texto legal.”*

La propuesta que tenemos para poder emplazar a los Transitarios tiene origen, precisamente, en este registro, siendo uno de los datos relevantes a solicitar a los Transitarios, además de los mencionados ya en la norma, una dirección de correo electrónico al que serían notificados en caso de ser emplazados, actuando entonces el Servicio Nacional de Aduanas como un administrador de aquellos datos que, en caso de recibir una orden de un Tribunal en la que se le solicite entregar esta información, el servicio remita tal dirección al Tribunal, para que éste último proceda a la notificación, siendo en nuestra legislación suficiente emplazamiento este método para perseguir la responsabilidad del Transitario, como hoy sucede en los Tribunales Laborales y de Familia, en los cuales las partes pueden establecer un correo electrónico al cual ser notificados, y que al quedar así establecidos les son vinculantes todas las notificaciones hechas por ese medio.³⁶ Por lo tanto, cabría modificar la Resolución N°2750, en el punto 8 referente a las “Obligaciones y Responsabilidades”, para señalar que deberán proporcionar una dirección de correo electrónico que sea real y verificable, para efectos de ser notificados en eventuales litigios, y con la prevención de que, de proporcionar direcciones electrónicas falsas, serán sancionados con alguna de las sanciones establecidas para la jurisdicción disciplinaria,³⁷ además de tenerles por efectivamente notificados en los casos que proceda.

³⁶ Ello no obstante hayan notificaciones que requieren que se haga en forma personal o por cédula.

³⁷ La Resolución N°2750 de 28 de marzo de 2008 del Servicio Nacional de Aduanas señala un acápite especialmente destinado a la Jurisdicción Disciplinaria donde señala sanciones para quienes no cumplan con las obligaciones establecidas en la misma resolución. Estas sanciones comienzan con la amonestación verbal, pasando por el pago de multas, pudiendo llegar inclusive a la cancelación de la licencia y prohibición para operar.

Destacamos que en esta propuesta ya no es un ente privado el encargado de notificar al Freight Forwarder, sino que un órgano administrativo como es el Servicio Nacional de Aduanas, y que además se deja establecido que el Transitario no podrá operar en nuestro país sin haber antes detallado una dirección de correo electrónico por medio de la cuál pueda ser notificado, completando de esta forma una protección al privado que contrate con este sujeto, cuya responsabilidad antes no estaba garantizada debido a que podía existir una falta de emplazamiento y con ello, una imposibilidad de continuar con las acciones pertinentes.

3. Comentario a partir de las soluciones propuestas para el problema del emplazamiento

No obstante que la idea de poder utilizar el sistema electrónico para emplazar resulta muy atractivo, además de rápido y eficiente, no es un medio que se haya masificado lo suficiente como para poder ser una solución al problema de emplazamiento del Freight Forwarder. En ese sentido, consideramos que, en la medida que se utilice el conocimiento de embarque electrónico, debería incluirse la cláusula pertinente para que todas las notificaciones se realicen de manera electrónica en el correo de uso frecuente, que tendría que ser el mismo que se utiliza para el envío de claves y cualquier otra comunicación que surja en este marco.

Por otra parte, el establecer la notificación al Freight Forwarder por correo electrónico, se acerca más a nuestro ordenamiento jurídico, considerando que en nuestra legislación existen algunos procesos en los que se realizan notificaciones a las partes utilizando este medio. Sin embargo, debemos tener en cuenta que para su utilización, las partes litigantes han acordado, voluntariamente, ser notificados de esta forma especial, cuestión que no sería dable en el presente caso con el Freight Forwarder, ya que se lo intenta emplazar de la existencia de un juicio en su contra, y el entregar la posibilidad de poder ser emplazado por correo electrónico a la voluntad del sujeto mismo que se intentará luego emplazar tornaría la medida en simplemente ineficaz. Por ello, el sistema para notificar al Transitario por la vía propuesta requiere que se propicien modificaciones legales para que exista una base de datos en que

sean registrados los correos electrónicos de los Freight Forwarders que operen en Chile. Ese registro debería estar a cargo del Servicio Nacional de Aduanas, siendo obligatorio (para el Transitario) entregar una cuenta de correo electrónico al que se le pueda notificar para obtener tal autorización; y también se requerirían cambios legales en cuanto a la posibilidad de que se tenga como forma de notificación principal el correo electrónico, o al menos se la tenga en subsidio de la notificación personal, cuando ésta última ha fallado en su cometido.

Sobre la posibilidad de que el Transitario entregue una cuenta de correo electrónico falsa, ello no alteraría el espíritu de la propuesta, ya que se le debiese entender como debidamente emplazado, prosiguiéndose con el juicio en su rebeldía, según las normas del Código de Procedimiento Civil, además de las sanciones administrativas que están establecidas en la Resolución N°2750 del Director Nacional del Servicio Nacional de Aduanas.

Además de lo anterior, creemos urgente y necesaria la modificación del actual Código de Comercio, en su Libro III, regulando al Transitario de la misma forma que se hace con los otros sujetos en la navegación y el comercio marítimos. Así se podrán regular aspectos tan importantes como los requisitos para poder operar como Transitario, el fondo patrimonial para constituirse, las actividades que pueden realizar dentro de ellas y, por supuesto, la que nos atañe, cómo emplazarlos.

Dentro de esa modificación legal, una buena respuesta, a nuestro juicio, es otorgarle al Capitán la representación judicial del Transitario, pensando siempre en facilitar el emplazamiento a quienes, en muchas ocasiones, no se les puede ubicar, extendiendo así las facultades que tiene el Capitán.

Por otra parte, que se practique el emplazamiento a través del agente de naves y que sea responsabilidad de éste poner en conocimiento al Transitario, se presenta como una opción práctica, pero suscita inquietudes toda vez que, así como puede complicarse el emplazamiento para la parte que acciona, puede también dificultarse para el agente el informar al Transitario, y pudiendo suceder que pese a la presunción de emplazamiento propuesta, tras concurridos diez días hábiles, en la práctica el Transitario no logre tomar conocimiento de la situación por la cual se lo está notificando.

Es importante señalar que consideramos que tras una regulación legal del Transitario más detallada y amplia que la simple Resolución de Aduanas, fijando al Capitán como representante del Transitario, todas las opciones pueden ser utilizadas entre sí, pudiendo emplazar al Transitario a través del Capitán y/o agente de naves, a efectos de que no quede duda alguna de que se ha practicado la notificación y que el Transitario tendrá efectivo conocimiento.

IV. CONCLUSION

Hemos abordado la problemática existente en torno a las dificultades que se suscitan cuando se trata de emplazar a los Transitarios. Acometimos este punto desde la norma, entendiendo que no existe una regulación de rango legal - sólo administrativa - que regule la figura del Transitario y, por lo tanto, queda entregado el emplazamiento a otro tipo de regulación, formal, pero no legal. Ahora bien, desde un punto de vista práctico, el problema del emplazamiento del Transitario puede traducirse en la impunidad de éste.

A continuación hemos tratado algunas manifestaciones en que se pueden generar conflictos, al no poder ser emplazado el Transitario, que no siendo una enunciación taxativa creemos logra destacar algunos de los problemas que en la práctica tienen lugar.

Finalmente, nos aventuramos en la tarea de proponer algunas ideas que podrían brindar solución al problema planteado, pudiendo, a través de ellas, emplazar al Freight Forwarder o Transitario y de esa forma evitar que quede impune cuando se requiera de él un pago, una indemnización u otras situaciones.

Consideramos especialmente necesario que este tema se aborde y, por supuesto, se solucione, al ser los Transitarios una figura muy relevante en el comercio internacional, y más aún desde el punto de vista del comercio marítimo internacional. Es necesario que se otorgue la mayor seguridad posible a todos quienes contraten con él.

Entendiendo que, en un mundo globalizado, donde el comercio internacional se realiza mayoritariamente por mar, no es apropiado para sus actores que existan situaciones frente a las cuales puedan ver comprometido su patrimonio, parte de sus ganancias o que las acciones procesales que tengan para poder resarcir el daño sufrido queden, simplemente, en nada por la imposibilidad de emplazar debidamente al verdadero responsable, como puede ser el Freight Forwarder. Ese es el problema que, en este trabajo, hemos querido tomar y, consecuentemente, dar propuestas de soluciones para, en un plano ideal, poner fin a la dificultad de emplazamiento del Transitario.

BIBLIOGRAFIA

OBRAS DE DOCTRINA:

- BASSO CERDA, Osvaldo, BARROILHET ACEVEDO, Claudio: *Conocimiento de Embarque Electrónico*, Editorial Librotecnia, Santiago, Chile, 2005.
- 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, Valparaíso, 2003.
- MEDRÁN VIOQUE, Rafael: *El Conocimiento de Embarque Electrónico*, disponible en http://www.uaipit.com/files/publicaciones/0000002026_el_embarque.pdf, fecha de última visita: 12.06.2015.
- PEURIOT CANTERINI, Luis Felipe: *Conocimientos de Embarque Electrónicos con especial referencia a Bolero*, en *Estudios de Derecho Marítimo*, Editorial Librotecnia, Santiago.
- RAMBERG, Jan: *Unification of the Law of International Freight Forwarding*, disponible en <http://www.unidroit.org/english/publications/review/articles/1998-1-ramberg-e.pdf>, fecha de última visita: 29.04.2011.
- TOMASELLO HART, Leslie: *Curso de Derecho Marítimo Chileno*. Editorial Libromar, Santiago de Chile, 2014.

- TOMASELLO WEITZ, Leslie: *Reservas y Otras Anotaciones Insertas en los Conocimientos de Embarque. Efectos en relación al Pago en las Operaciones de Comercio Exterior*. Estudios de Derecho Marítimo. Editorial Librotecna, Santiago de Chile, 2004.

OTRAS FUENTES:

- DÍAZ DÍAZ, Alejandro: *Régimen Legal del Transitario o Freight Forwarder en el Derecho Chileno*, Memoria para optar al grado de Licenciado en Ciencias Jurídicas.

TEXTOS NORMATIVOS:

- Código de Comercio Chileno.
- Código de Procedimiento Civil Chileno.
- Resolución N°2750 de 28 de marzo de 2008 del Director Nacional del Servicio Nacional de Aduanas, publicada en el Diario Oficial el 14 de abril de 2008.