



TESINA EN DERECHO

¿Proponen las Reglas de Róterdam un sistema de responsabilidad en el transporte marítimo de mercancías superior al establecido por las Reglas de Hamburgo y el Código de Comercio Chileno?

Autor: Felipe Andrés Zamora Rivera.

Profesor guía: Luis Felipe Peuriot Canterini.

Índice.

• Resumen.....	4
• Abstract.....	5
• Tabla de abreviaturas.....	5
• Introducción.....	6

Capítulo I. El sistema chileno de responsabilidad en el transporte marítimo.

1. Aspectos generales sobre el sistema chileno de responsabilidad en el transporte marítimo.....	10
2. Situación de las Reglas de Hamburgo en el plano internacional.....	12
3. Diferencias en materia de responsabilidad entre las Reglas de Hamburgo y el Párrafo 3° del Título V del Libro III del Código de Comercio.....	13

Capítulo II. Las Reglas de Róterdam y la responsabilidad del cargador.

1. Definición de cargador.....	15
1.1 Cargador.....	15
1.2 Cargador documentario.....	15
1.3 Destinatario.....	16
2. Obligaciones del cargador.....	16
2.1 Entrega de las mercancías para su transporte.....	16
2.2 Cooperación mutua entre el cargador y el porteador en el intercambio de información e instrucciones y la obligación del cargador de facilitar información, instrucciones y documentos.....	17
2.3 Obligación del embarcador de suministrar la información requerida para formular los datos del contrato.....	19
2.4 Normas especiales relativas a las mercancías peligrosas.....	19

3. Responsabilidad del Cargador.....	21
3.1 Fundamento de responsabilidad del cargador frente al porteador. Vínculo de las obligaciones del cargador con su responsabilidad.....	21
3.2 Responsabilidad del cargador por actos ajenos.....	23
4. Comentarios.....	23

Capítulo III. Las Reglas de Róterdam y la responsabilidad del porteador.

1. Definición de porteador.....	26
1.1 Porteador.....	26
1.2 Parte ejecutante.....	26
1.3 Parte ejecutante marítima.....	27
2. Período de responsabilidad del porteador.....	27
3. Obligaciones del porteador y el vínculo de ellas con su responsabilidad.....	28
3.1 Transporte y entrega de mercancías.....	29
3.2 Obligaciones específicas.....	29
3.3 Obligaciones específicas aplicables al viaje por mar.....	30
4 Responsabilidad del porteador.....	31
4.1 El fundamento y la exoneración de la responsabilidad del porteador. Artículo 17 de las RR.....	32
4.2 Limitación de responsabilidad y la pérdida de este beneficio.....	36
4.3 Responsabilidad del porteador por actos ajenos.....	38
5 Comentarios.....	40

Capítulo IV. La parte controladora. Utilidad de esta innovación para un sistema de responsabilidad.

1. Noción de parte controladora.....	44
1.1 ¿Qué es el derecho de control?.....	44
1.2 ¿Quiénes son las personas que con arreglo al artículo 51 pueden ejercer	

este derecho de control?.....	45
2. La utilidad de la regulación de una parte controladora en las Reglas de Róterdam.....	46
• Conclusiones.....	50
• Bibliografía.....	52

Resumen.

El presente trabajo propone hacer un breve contraste analítico entre el actual sistema chileno de responsabilidad del porteador y del cargador en el transporte marítimo de mercancías y las Reglas de Róterdam, con el propósito de extraer una conclusión de matiz científica y política, que explique si la adopción de estas polémicas reglas se traduciría en una superación técnico-jurídica y tutelar de los derechos de los sujetos que participan en el transporte marítimo.

Para aquello me centraré en el texto de las Reglas de Hamburgo, de las Reglas de Róterdam y del Párrafo 3° del Título V del Libro III del Código de Comercio chileno. Fruto de este análisis concluiré que las Reglas de Róterdam resultan superiores en los aspectos mencionados al sistema chileno de responsabilidad en el transporte marítimo de mercancías.

PALABRAS CLAVES: Código de Comercio chileno – Reglas de Hamburgo – Transporte Marítimo de Mercancías – Responsabilidad del porteador y del cargador – Superioridad de las Reglas de Róterdam.

Abstract.

This work seeks to do a brief analytical contrast between the current chilean system of liability of the carrier and the shipper in carriage of goods by sea and the Rotterdam Rules. This in order to draw a conclusion of scientific and political nuance, about whether the adoption of the controversial Rotterdam Rules would result in a legal-technical and safeguarding improvement of the rights of the subjects involved in carriage by sea.

For that I will focus on the text of the Hamburg Rules, the Rotterdam Rules and the Paragraph 3° of Title V of Book III of the Commercial Code of Chile in regard to maritime transport. After this analysis, I conclude that the Rotterdam Rules are superior in the referred aspects to the chilean system of liability in carriage of goods by sea.

KEY WORDS: Commercial Code of Chile - Hamburg Rules – Carriage of goods by sea - Liability of the carrier and the shipper - Superiority of the Rotterdam Rules.

Tabla de abreviaturas.

- CdC: Código de Comercio.
- RHa: Reglas de Hamburgo.
- RR: Reglas de Róterdam.
- Convenio: Convenio de las Naciones Unidas sobre el Contrato de Transporte Internacional de Mercancías Total o Parcialmente Marítimo.

Introducción.

El transporte marítimo de mercancías, históricamente, comprende una realidad compleja y no exenta de tensión, compuesta por múltiples instituciones que le dan forma y que han ido evolucionando raudamente con el paso de los años.

Así, dicha realidad encierra una relación contractual en que las principales partes que intervienen en ella, cargadores y porteadores, se hacen imprescindibles recíprocamente para que cada una de ellas pueda desarrollar sus actividades comerciales, por lo que la colaboración mutua es la mejor herramienta que poseen para acercarse de modo más expedito a los fines que persiguen en sus negocios.

Sin embargo, pese a este vínculo de necesidad que las relaciona, existe una tensión permanente entre ellas, la que encuentra su razón de ser en que cada parte tiene como prioridad velar por sus propios intereses en un rubro donde las inversiones y los riesgos resultan bastante elevados. En este sentido, la tensión puede derivar en diversos conflictos, y algunos de ellos son los que se generan cuando, produciéndose perjuicios para una de las partes, la que resulta afectada alega que dichos perjuicios son producto de la violación de un contrato de transporte marítimo de mercancías, de la comisión de hechos ilícitos civiles relacionados con éste, o de la infracción de normas legales, cometidos por la otra parte. Así, estos conflictos pueden concluir con la responsabilidad de la parte infractora y, consecuentemente, con su obligación de resarcir los perjuicios ocasionados.¹

Ahora bien, la regulación de la responsabilidad tiene una influencia fundamental en el desarrollo del conflicto, ya que el sistema de responsabilidad que se establezca puede inclinar la balanza hacia un sector u otro en la protección de los intereses de las partes. En este sentido, hay que considerar que en cada país hay predominio de ciertos intereses sobre otros, razón por la cual hoy coexisten diferentes normativas internacionales en esta materia, las que han sido adoptadas de forma muy atomizada en el marco internacional.²

¹ Ver: TOMASELLO WEITZ, Leslie: *La Responsabilidad en el Derecho Marítimo*. Editorial Jurídica ConoSur Limitada, Santiago, 1995. Pág. 5 y sigs.

² Ver: ALCÁNTARA, José María: "La Convención de NN.UU. sobre Transporte de Mercancías Total o Parcialmente por Mar: un Instrumento Neocon sobre Responsabilidad del Porteador". En: *XII Congreso de Derecho Marítimo*. Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo, Montevideo, 10-12 de Noviembre 2008. S/P.

De este modo, en primer término, se encuentran las *Reglas de La Haya* que datan del 25 de Agosto del año 1924, cuyo “éxito ha sido muy amplio, pues en la actualidad se encuentra en vigor, de una forma u otra, en un centenar de países, resultado de que probablemente responden a su carácter de transacción entre sectores económicos con intereses contrapuestos, los navieros por una parte y los cargadores por otra”.³

Luego, se encuentran las *Reglas de la Haya-Visby* del 23 de Febrero de 1968 que, en palabras del profesor Ricardo Sandoval López, “no alcanzaron el mismo nivel del Convenio original de Bruselas y no fueron ratificadas por algunas grandes economías mundiales”.⁴

Y, por último, figuran las *Reglas de Hamburgo* que “entraron en vigencia en 1992, pero no lograron la deseada unificación del derecho del transporte marítimo debido a la oposición de los navieros, quedando limitada a países de poca importancia en la actividad marítima, por lo general subdesarrollados”.⁵

En Chile, por su parte, rige este último, es decir, el *Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías*, más conocido como *Reglas de Hamburgo*, no obstante que en virtud de la Ley 18.680, vigente a partir del 12 de Julio de 1988, ya se había incorporado al Código de Comercio mediante la sustitución completa de su Libro III, que en adelante pasó a denominarse “*De la Navegación y el Comercio Marítimos*”.⁶

Ahora bien, sea cual fuere el nivel de recepción que tienen estas distintas normativas, la coexistencia de ellas y su suscripción atomizada dejan sobre la mesa un problema que se ha buscado solucionar por décadas, el que consiste en la ausencia de uniformidad internacional en la regulación del transporte marítimo de mercancías.⁷

Actualmente, y como respuesta a esta carencia, circula en el plano internacional un nuevo instrumento regulador, denominado, *Convenio de las Naciones Unidas sobre el*

³ TOMASELLO HART, Leslie: “Introducción”. En: *Las Reglas de Róterdam. Análisis del Convenio de las Naciones Unidas sobre el Contrato de Transporte Internacional Total o Parcialmente Marítimo*. AA.VV. Editorial Librotecnia, Santiago, 2011. Pág. 24.

⁴ SANDOVAL, Ricardo: “Análisis del Convenio de CNUDMI/UNCITRAL sobre Transporte Total o Parcialmente Marítimo de Mercancías”. En: *Análisis retrospectivo de los 30 años de la Ley de Navegación y los 20 años del Libro III del Código de Comercio chilenos*. Librotecnia, Santiago, 2008. Pág. 212, en nota al pie.

⁵ Ídem.

⁶ TOMASELLO HART, Leslie: “Introducción”. En: ob. cit. Pág. 30.

⁷ Ibídem. Pág. 52.

Contrato de Transporte Internacional de Mercancías Total o Parcialmente Marítimo, más conocido como *Reglas de Róterdam*. Este convenio tuvo su ceremonia oficial de firma el 23 de Septiembre del 2009, siendo firmado en el acto por 16 Estados⁸ y, que tal como su nombre lo avecina, es de un contenido bastante extenso en comparación al resto de los convenios.

Este cuerpo normativo internacional, siguiendo la senda de sus predecesores, ha dado lugar a acaloradas discusiones y polémicas que versan sobre, entre otras cosas, su gran complejidad y, sobre todo, acerca de si este convenio sería favorable para los países de carácter naviero o para los países en que predominan los intereses de los usuarios del transporte marítimo.⁹

De este modo, nuestro país no se ha visto libre de estas discusiones y diferentes han sido las opiniones en torno a si este convenio sería ventajoso o no para Chile. Sin embargo, considero que es necesario dar una mirada más allá de opiniones fragmentadas y basadas en meros intereses, con el objeto de dilucidar en qué aspectos las Reglas de Róterdam, desde una perspectiva más objetiva y unificadora, fijan una regulación superior en el transporte marítimo de mercancías que la que establecen nuestro Código de Comercio y las Reglas de Hamburgo.

Con el objetivo de contribuir a dicha tarea me centraré en el sistema de responsabilidad que establece nuestro sistema y el que disciplinan las Reglas de Róterdam, para intentar demostrar que, al menos en esta materia, las Reglas de Róterdam son superiores. Para ello recurriré a criterios tales como el mayor equilibrio y eficacia en la protección de los intereses de las partes involucradas y el hecho de considerarse realidades actuales que no sólo inciden directamente en la responsabilidad, sino que también refuerzan o complementan a ésta.

De esta manera, considerando el carácter extenso y complejo de las Reglas de Róterdam, abordaré los siguientes tópicos:

En el **Capítulo I**, denominado, “El sistema chileno de responsabilidad en el transporte marítimo”, explicaré sucintamente los aspectos generales de la regulación de la

⁸ *Fotografías de los 16 Estados firmantes originarios de las Reglas de Rotterdam (23 de septiembre de 2009)*, disponible en: http://www.uncitral.org/uncitral/es/uncitral_texts/transport_goods/2008rotterdam_rules/signature_photos.html última visita el 5 de Agosto del 2012.

⁹ Ver: ALCÁNTARA, José María: ob.cit. S/P.

responsabilidad en el transporte marítimo de mercancías en Chile y cuál es la situación de las Reglas de Hamburgo en el plano internacional, desde una perspectiva crítica, con la finalidad de tener una base sobre la cual hacer una comparación con las Reglas de Róterdam.

En el **Capítulo II**, titulado, “Las Reglas de Róterdam y la responsabilidad del cargador”, llevaré a cabo un breve análisis exegético de las normas sobre responsabilidad y obligaciones del cargador, en las Reglas de Róterdam, para luego contrastarlas con las Reglas de Hamburgo y nuestro Código de Comercio en las materias pertinentes. Esto con la finalidad de llegar a conclusiones que afirmen la postura que sostiene esta obra.

En el **Capítulo III**, bajo el título, “Las Reglas de Róterdam y la responsabilidad del porteador”, analizaré algunas normas de las Reglas de Róterdam relativas al porteador, que resultan de especial relevancia en lo concerniente a su responsabilidad y obligaciones, siguiendo con el método y objetivo que plantea el Capítulo II de esta obra.

Finalmente, en el **Capítulo IV**, denominado, “La parte controladora. Utilidad de esta innovación para un sistema de responsabilidad”, daré una noción de qué entender por parte controladora, para centrarse en cómo la regulación de esta figura puede transformarse en una útil herramienta para los interesados en la mercadería, en lo respectivo a la responsabilidad.

Capítulo I. El sistema chileno de responsabilidad en el transporte marítimo.

1. Aspectos generales sobre el sistema chileno de responsabilidad en el transporte marítimo.

En nuestro país el transporte marítimo de mercancías se encuentra regulado en el Párrafo 3° del Título V del Libro III del CdC y en las RHa, las cuales rigen desde el 1 de Noviembre de 1992. Ambos cuerpos normativos guardan una estrecha similitud, ya que la regulación que fija el CdC en la materia está compuesta casi en su totalidad por el texto de las RHa, las que incorporó a su Libro III mediante la Ley 18.680, incluso años antes de que éstas entraran en vigencia.

De este modo, en materia de responsabilidad, la diferencia entre ambas regulaciones es mínima, interponiéndose en su igualdad sólo algunas diferencias, las que serán explicadas más adelante.

Ahora bien, en cuanto a las características normativas de nuestro sistema de responsabilidad en el transporte marítimo de mercancías, es oportuno elaborar una sistematización de sus aspectos generales, con el objeto de que se tengan en cuenta para los siguientes capítulos. De esta forma, pueden señalarse las siguientes características de éste sistema:

- 1) Se trata de un régimen imperativo, lo que significa que las normas que lo componen son inderogables, salvo ciertas excepciones en que la misma ley permite desvincularse de su imperatividad. La imperatividad de las RHa fue concebida como una forma de proteger a los usuarios del transporte marítimo de cláusulas abusivas provenientes del porteador.¹⁰
- 2) Estamos ante un régimen subjetivo de responsabilidad, ya que éste se apoya sobre la noción de culpa, tanto del porteador como del cargador.¹¹
- 3) Se consagra el principio de culpa presunta del transportador, el que sólo tiene vigencia durante su período de responsabilidad en los términos de los artículos 982 y 983 del CdC.¹²

¹⁰ GARCÍA INFANTE, Félix: *Derecho del Transporte Marítimo*. Ediciones Universitarias de Valparaíso, Universidad Católica de Valparaíso, Valparaíso, 1993. Pág. 216.

¹¹ Ver: TOMASELLO WEITZ, Leslie: *La Responsabilidad...* ob. cit. Pág. 42.

- 4) Se impone la carga de la prueba al titular de las mercancías para configurar la presunción de culpa del porteador.¹³
- 5) Para librarse de la presunción de culpa, y exonerarse así de responsabilidad, el transportador cuenta con un principio general o estándar -a diferencia de las Reglas de la Haya en que se utiliza un catálogo de excepciones- al que se alude con la expresión de “razonabilidad”, es decir, el transportador debe probar que él, sus dependientes o agentes adoptaron todas las medidas que “razonablemente” podían exigirse para evitar el hecho o sus consecuencias.¹⁴
- 6) En virtud del artículo 10.1 de las RHa se responsabiliza al porteador contractual por el transporte o parte del transporte realizado por un porteador efectivo y por las acciones u omisiones que éste y sus empleados y agentes realicen en el ejercicio de sus funciones, sin perjuicio de que pueda alterarse esta regla de conformidad al artículo 11 del mismo convenio. Además, en el caso y en la medida en que el porteador contractual y el porteador efectivo sean ambos responsables, su responsabilidad es solidaria.¹⁵
- 7) El profesor David Enríquez agrega como un rasgo importante al sistema de Hamburgo, a propósito de la responsabilidad del porteador, que *“se incluye como causa de responsabilidad el retraso en la entrega si el hecho se causó cuando las mercancías se encontraban bajo su custodia (en el período de responsabilidad señalado) a menos que se acredite la adopción de las medidas razonables para evitar el hecho y sus consecuencias.”*¹⁶
- 8) La responsabilidad del transportador es limitada. En este sentido, el transportador puede limitar su responsabilidad por la pérdida o daño de las mercancías, o bien, por el retraso en su entrega, para lo cual nuestro sistema establece ciertas fórmulas para

¹² Ver: BLAS SIMONE, Osvaldo: *Compendio de derecho de la navegación*. Depalma, Buenos Aires, 1987. Pág. 377, nota 7.

¹³ Ídem.

¹⁴ TOMASELLO WEITZ, Leslie: *La Responsabilidad...* ob. cit. Pág. 38.

¹⁵ BLAS SIMONE, Osvaldo: *Compendio de derecho...* ob.cit. Pág. 377, nota 7.

¹⁶ ENRÍQUEZ, David: “Uncitral y las oscilaciones del régimen jurídico del transporte marítimo internacional de mercancías. Advertencias en torno a la búsqueda de una tercera vía”. En: *Anuario Mexicano de Derecho Internacional*, vol. VIII, UNAM, México, 2008. Pág. 122, disponible en: <http://biblio.juridicas.unam.mx/revista/pdf/DerechoInternacional/8/art/art3.pdf> última visita el 26 de Agosto del 2012.

determinar dicha limitación.¹⁷ Sin embargo, el porteador, según se desprende del artículo 1001 del CdC, puede perder este beneficio en el evento que incurra en acciones u omisiones que ocasionen la pérdida, daño o retraso, cometidas con dolo directo o eventual.¹⁸ Esta circunstancia debe probarse por la parte interesada.

- 9) En cuanto a la responsabilidad del cargador, las RHa contienen dos normas específicas al respecto. Por un lado, el artículo 12, que contiene el fundamento de responsabilidad del cargador, el cual también se aplica a sus empleados o agentes. Este artículo establece que el cargador responde por la pérdida o daño producido al porteador o al porteador efectivo, o el daño producido a la nave, que haya sido causado por culpa o negligencia de aquél, de sus empleados o agentes. Luego, el artículo 13, fija una regulación especial a propósito de las mercancías peligrosas.

2. Situación de las Reglas de Hamburgo en el plano internacional.

A la fecha de hoy son 34 los Estados parte de las RHa,¹⁹ por lo que puede afirmarse que el impacto de este convenio ha sido de baja intensidad en el mundo. En este sentido, cabe señalar que aproximadamente una tercera parte de ellos son países sin litoral, no se comprenden grandes potencias ni aparecen Estados con grandes flotas interesados en adherirse a este instrumento.²⁰

Esta circunstancia se explica en gran medida debido a que las RHa surgen como un instrumento considerablemente más protector de los intereses de la carga, ya que mediante ellas se adoptó el sistema de responsabilidad por culpa presunta del porteador y la abolición de casos de exoneración como el de las faltas náuticas; se amplió el período de responsabilidad del porteador; se posibilitó la reclamación de los daños contra los porteadores efectivos; y se resolvieron problemas puntuales en los transportes sucesivos. Ante dicho escenario es que los navieros, sus aseguradores de responsabilidad y Clubes de Protección e Indemnización (P & I Clubs) se opusieron férreamente a este Convenio,²¹

¹⁷ Ver: Artículos 992 y siguientes del Código de Comercio chileno.

¹⁸ Ver: BARROILHET ACEVEDO, Claudio y DÍAZ DÍAZ, Alejandro: *Derecho del Transporte. Tomo I*. Editorial Libromar Ltda., Santiago, 2002. Pág. 256 y sigs.

¹⁹ *Situación actual 1978 - Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías*, disponible en: http://www.uncitral.org/uncitral/es/uncitral_texts/transport_goods/Hamburg_status.html última visita el 19 de Junio del 2012.

²⁰ ENRÍQUEZ, David: ob.cit. Pág. 126.

²¹ Ídem.

cuestión que claramente repercutió en la recepción de países más cercanos a los intereses del transporte.

Por otro lado, hay que reconocer que las RHa, en comparación con sus predecesoras, significaron una superación en la técnica legislativa, además de ser mucho más equilibradas en su contenido²² y abordaron los temas con más profundidad, por lo que su texto resultó ser más accesible. Además, dejaron de vincular la existencia del transporte marítimo a un documento, optando por la vía de vincularlo al contrato, sin perjuicio de establecer como deber básico la emisión de un conocimiento de embarque a requerimiento del cargador.²³

En conclusión, en palabras del profesor Rafael Durán Sanhueza, “*el supuesto fracaso es únicamente de carácter político, pero no jurídico*”²⁴, pues si bien las RHa lograron un gran avance en el plano técnico jurídico, no consiguieron establecer un sistema que fuera percibido como un regulación más armónica por los destinatarios de su regulación.

3. Diferencias en materia de responsabilidad entre las Reglas de Hamburgo y el Párrafo 3° del Título V del Libro III del Código de Comercio.

En lo que concierne al sistema de responsabilidad en el transporte marítimo de mercancías establecido por el CdC y las Reglas de Hamburgo, cabe señalar las siguientes diferencias entre ambos cuerpos normativos:

a. **En cuanto al período de responsabilidad del transportador,**²⁵ el artículo 982 del CdC dispone que este período comprende el lapso durante el cual las mercancías están bajo su custodia, “*sea en tierra o durante su transporte*”, mientras que las RHa en su artículo 4, apartado 1, señalan que este lapso comprende “*el puerto de carga, durante el transporte y en el puerto de descarga*”. De este modo, el período de responsabilidad del transportador que regula el CdC es más extenso al establecido en las RHa.

²² GABALDÓN GARCÍA, José Luis y RUIZ SOROA José María: *Manual de Derecho de la Navegación Marítima*. Marcial Pons Ediciones Jurídicas y Sociales, S.A., Madrid, 2006. Pág. 548.

²³ REYNOLDS, Francis: “Transport documents under the international conventions”. En: *The Carriage of Goods by Sea under the Rotterdam Rules*. AA.VV. Editado por Rhidian Thomas, Lawtext Publishing Ltd., Devon, 2008. Pág. 274.

²⁴ DURÁN SANHUEZA, Rafael: “El Fundamento o Bases de la Responsabilidad del Porteador dentro de las Reglas de Róterdam (Análisis del artículo 17 del Convenio de las Naciones Unidas sobre el Contrato de Transporte Internacional de Mercancías Total o Parcialmente Marítimo y su Relación con el período de Responsabilidad del Porteador)”. En: *Anuario de Derecho Comercial y Marítimo N° 2/2010*, Edeval, Valparaíso, 2011. Pág. 272, en notal al pie.

²⁵ Ver: TOMASELLO HART, Leslie: “Introducción”. En: ob. cit. Pág. 31.

b. **En cuanto al transporte sobre cubierta,** ²⁶ las RHa y el CdC disponen que el beneficio de la limitación de responsabilidad del transportador se pierde si se incurre en la contravención del acuerdo expreso de transportar las mercancías bajo cubierta. Esto lo establecen mediante el siguiente mecanismo:

En primer término, el artículo 1001 del CdC dispone que *“el transportador no podrá acogerse a la limitación de responsabilidad establecida en los artículos 992 y 993, si se prueba que la pérdida, el daño o el retraso en la entrega provinieron de una acción o una omisión del transportador realizadas con intención de causar tal pérdida, daño o retraso, o temerariamente y en circunstancias que pueda presumirse que tuvo conocimiento de que probablemente sobrevendrían la pérdida, el daño o el retraso”*, norma que también fijan las RHa sin diferencias importantes en su artículo 8.

Luego, ambos cuerpos normativos se refieren a la contravención del acuerdo expreso de transportar mercancías bajo cubierta como una conducta capaz de producir dicho efecto adverso para el porteador.

El CdC, por su parte, alude a esta contravención, en su artículo 1005, como una de las conductas *“dolosas o culposas”* previstas en el artículo 1001, lo que puede acarrear problemas interpretativos con respecto al dolo eventual, ya que el artículo 1001 no utiliza los términos dolo o culpa. Las RHa, por otro lado, en su artículo 9 hacen mención a la contravención como una *“acción u omisión”* en el sentido del artículo 8.

De este modo, ambas normas se valen de conceptos distintos para referirse a las conductas que pueden hacer incurrir al transportador en la pérdida del beneficio de la limitación de responsabilidad.

Ya expresadas estas diferencias, es importante advertir que resulta previsible que surjan contradicciones entre las RHa y el CdC, de modo que hay que decidir cuál regulación debe prevalecer en estos casos. Para enfrentar esta decisión, el profesor Leslie Tomasello Hart explica: *“A lo menos teóricamente, la respuesta es una sola: debe prevalecer el convenio internacional, pues de no ser así Chile estaría violando un tratado internacional, sin perjuicio que esta conclusión se ve confirmada por el principio “pacta sunt servanda” que*

²⁶ Ídem.

recoge la Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados, de la cual Chile es también Estado parte”.²⁷

Capítulo II. Las Reglas de Róterdam y la responsabilidad del cargador.

1. Definición de cargador.

Antes de analizar a la parte cargadora, hay que señalar que las RR contemplan dos definiciones de cargador, una de *cargador* y otra de *cargador documentario*, a saber:

1.1 Cargador.

De conformidad al artículo 1, párrafo 8 de este convenio, por cargador “*se entenderá la persona que celebre un contrato de transporte con el porteador*”, concepto que resulta bastante similar al utilizado por las RHa en su artículo 1, párrafo 3.

1.2 Cargador documentario.

Las RR, en el artículo 1, párrafo 9, definen al cargador documentario como “*la persona, distinta del cargador, que acepte ser designada como “cargador” en el documento de transporte o en el documento electrónico de transporte*”.

Como se puede advertir, este es un concepto que no contemplan los convenios anteriores a las RR, entre ellos las RHa, aunque no constituye una novedad en el comercio marítimo, ya que es frecuente que un vendedor FOB, que entrega las mercancías a un porteador que celebró el contrato de transporte marítimo con el comprador, acepte ser nombrado cargador en un conocimiento de embarque.²⁸

²⁷ Ídem.

²⁸ SANDOVAL LÓPEZ, Ricardo; GUZMÁN, José; FRANCO, Javier; REYES, Andrés; REYES, Jorge; MENDIETA, Rafael; Álvarez, Carlos; MESA, Cristina; ILLESCAS, Rafael; LABORDE, Alejandro; SCIARRA, Alejandro; VIDAL, Gabriela; GONZÁLEZ, Ariosto; SOWERBY, Carlos y MATHEUS, Carlos: *Las Reglas de Rotterdam. Una respuesta Latinoamericana a la “Declaración de Montevideo”*. Buenos Aires, 2010. Pág. 8, disponible en:

<http://www.comitemaritime.org/Uploads/Rotterdam%20Rules/Las%20Reglas%20de%20Rotterdam%20-%20Una%20respuesta%20latinoamericana%20a%20la%20Declaraci%C3%B3n%20de%20Montevideo.pdf>
última visita el 26 de Agosto del 2012.

Además, el cargador documentario queda regulado por las diversas normas que afectan al cargador, por lo que se le imponen las obligaciones del cargador frente al porteador y las normas de responsabilidad del mismo.²⁹

1.3 Destinatario.

Es pertinente también mencionar el concepto de destinatario, ya que puede convertirse en un actor fundamental dentro del sistema de responsabilidad en estudio y además constituye uno de los principales interesados en la carga.

Las RR definen al destinatario en su artículo 1, párrafo 11, como *“la persona legitimada para obtener la entrega de las mercancías en virtud de un contrato de transporte o en virtud de un documento de transporte o de un documento electrónico de transporte”*.

El concepto de destinatario es semejante a la figura del consignatario contemplada por las RHa, definida en su artículo 1.4 como *“la persona autorizada para recibir las mercancías”*.

2. Obligaciones del cargador.

Las RR, en comparación a las RHa y a nuestro CdC, contienen una mayor cantidad de normas que regulan a la parte embarcadora. En este contexto, se advierten diversos artículos que regulan expresamente obligaciones específicas para ella, las cuales no figuran tratadas en los cuerpos normativos que rigen el transporte marítimo de mercancías en nuestro país.

Estas obligaciones están establecidas en el Capítulo 7 del Convenio y son las siguientes:

2.1 Entrega de las mercancías para su transporte.

El artículo 27³⁰, en su párrafo 1, consagra el deber del cargador de entregar al porteador las mercancías preparadas para su transporte, en caso que no haya pacto en contrario.

²⁹ Ver: TOMASELLO WEITZ, Leslie: “Efectos del Contrato en lo que concierne al Cargador”. En: *Las Reglas de Róterdam. Análisis del Convenio de las Naciones Unidas sobre el Contrato de Transporte Internacional Total o Parcialmente Marítimo*. AA.VV. Editorial Librotecnia, Santiago, 2011. Pág. 190.

³⁰ Artículo 27 de las RR. Entrega de las mercancías para su transporte: *“1. A falta de pacto en contrario en el contrato de transporte, el cargador deberá entregar las mercancías preparadas para su transporte. En cualquier caso, el cargador deberá entregar las mercancías acondicionadas de modo que puedan resistir el transporte previsto, incluidas las operaciones de carga, manipulación, estiba, sujeción o anclaje y descarga, y no causen daño alguno a personas o bienes.*

También dispone que es obligación del cargador, en cualquier caso, entregar acondicionadas las mercancías de modo que puedan resistir el transporte, “*incluidas las operaciones de carga, manipulación, estiba, sujeción o anclaje y descarga, y no causen daño alguno a personas o bienes*”.

Luego, su párrafo 2 señala que el cargador tiene el deber de emplear “*la diligencia y el cuidado debidos*” en las obligaciones que haya asumido en virtud de un pacto concluido conforme a lo previsto en el párrafo 2 del artículo 13, es decir, en aquellos pactos en que se acuerda con el porteador que las operaciones de “*carga, manipulación, estiba o descarga de las mercancías sean efectuadas por el cargador, el cargador documentario o el destinatario*”. Se desprende de esta disposición que se admite la inclusión, al contrato de transporte, de términos de embarque FIO, FIOS o FIOST.³¹

Finalmente, en el párrafo 3 del artículo 27, se reitera la obligación de emplear la “*diligencia y cuidado debidos*”, pero respecto al llenado de un contenedor o un vehículo con mercancías, de modo que no causen daño alguno a personas o bienes.

2.2 Cooperación mutua entre el cargador y el porteador en el intercambio de información e instrucciones y la obligación del cargador de facilitar información, instrucciones y documentos.

Las RR incorporan con el artículo 28³² la obligación expresa, de ambas partes, de atender a las solicitudes de información e instrucciones, para la manipulación y transporte adecuado de las mercancías, que requiera la otra parte. Ahora bien, de la lectura de la norma se deducen ciertos presupuestos para que estas solicitudes puedan considerarse como una obligación para la parte requerida:

- 1) Que la parte requerida tenga en su poder la información solicitada.

2. *El cargador deberá dar cumplimiento, con la diligencia y el cuidado debidos, a cualquier obligación que haya asumido por un pacto concluido conforme a lo previsto en el párrafo 2 del artículo 13.*

3. *Cuando un contenedor o un vehículo sea llenado por el cargador, éste deberá estibar, sujetar y anclar el contenido en el contenedor o vehículo, o sobre él, con la diligencia y el cuidado debidos, y de modo que no causen daño alguno a personas o bienes*”.

³¹ Ver: TOMASELLO WEITZ, Leslie: “Efectos del Contrato en lo que concierne al Cargador”. En: ob.cit. Pág. 194.

³² Artículo 28 de las RR. Cooperación mutua entre el cargador y el porteador en el intercambio de información e instrucciones: “*El porteador y el cargador atenderán recíprocamente a toda solicitud de información o de las instrucciones requeridas para la manipulación y el transporte adecuados de las mercancías, si la información solicitada obra en poder de la parte requerida, o si ésta puede razonablemente dar dichas instrucciones, y el solicitante no puede obtenerlas por algún otro conducto razonable*”.

- 2) Que la parte requerida pueda razonablemente dar las instrucciones que se requieren.
- 3) Y que, en los dos presupuestos anteriores, el solicitante no pueda obtener la información o instrucciones por algún otro conducto razonable.

Finalizando con el artículo 28, no está demás comentar que si bien se alude a una obligación “mutua”, en la práctica será el cargador quien suele verse más requerido en estos ámbitos. En este sentido, el profesor Leslie Tomasello Weitz afirma que *“las más de las veces será el porteador quien solicitará la información o las instrucciones requeridas para la manipulación y el transporte adecuado de las mercancías”*.³³

Luego, el artículo 29³⁴ de las RR, en su encabezado, reitera el deber de facilitar información e instrucciones, pero esta vez sólo respecto del cargador y agrega además el deber de éste de facilitar documentos.³⁵ En su párrafo 1 prescribe cuáles son las condiciones bajo las cuales se debe cumplir esta obligación, a saber:

- 1) Que sea el momento oportuno para facilitar la información, instrucciones o documentos. Ahora estamos frente a un requisito de oportunidad.
- 2) Que el porteador no pueda razonablemente obtenerlos, por algún otro conducto.
- 3) Y que la información, instrucciones o documentos sean necesarios para las hipótesis que se describe este artículo en sus apartados a) y b).

³³ TOMASELLO WEITZ, Leslie: “Efectos del Contrato en lo que concierne al Cargador”. En: ob.cit. Pág. 195.

³⁴ Artículo 29 de las RR. Obligación del cargador de facilitar información, instrucciones y documentos: *“1. El cargador deberá facilitar en el momento oportuno al porteador cualesquiera instrucciones, información y documentos relativos a las mercancías que éste no pueda razonablemente obtener por algún otro conducto y que puedan ser razonablemente necesarios para:*

a) La manipulación y el transporte adecuados de las mercancías, incluidas las precauciones que deban ser adoptadas por el porteador o por una parte ejecutante; y

b) El cumplimiento por el porteador de las leyes y reglamentos o de cualquier otra exigencia de las autoridades públicas relativa al transporte previsto, siempre y cuando el porteador haya notificado oportunamente al cargador cuáles son las instrucciones, la información y los documentos que necesita.

2. Nada de lo dispuesto en el presente artículo afectará a ninguna obligación específica de facilitar instrucciones, información o documentos relativos a las mercancías en virtud de alguna norma legal o reglamentaria o de cualquier otra exigencia de las autoridades públicas aplicable al transporte previsto”.

³⁵ BAUGHEN, Simon: “Obligations owed by the shipper to the carrier”. En: *A New Convention for the Carriage of Goods by Sea – The Rotterdam Rules*. AA.VV. Editado por Rhidian Thomas, Lawtext Publishing Ltd., Devon, 2009. Pág. 181.

2.3 Obligación del embarcador de suministrar la información requerida para formular los datos del contrato.

Esta obligación, establecida en el artículo 31³⁶ del Convenio, consiste en el deber del cargador de facilitar la información precisa al porteador y en el momento oportuno, requerida para la formulación de los datos del contrato y la emisión de los documentos de transporte o de los documentos electrónicos de transporte. Dentro de esta información, las RR incluyen la relativa a las mercancías, que detallan en su artículo 36, párrafo 1; el nombre de la persona que deba ser identificada como cargador en los datos del contrato; el nombre del destinatario, si lo hubiera; y el nombre de la persona a cuya orden se haya de emitir el documento de transporte o el documento electrónico de transporte, si la hubiera.

Luego, en el párrafo 2 del artículo 31, se dispone que el cargador garantice la exactitud de la información facilitada con arreglo al párrafo 1, para luego establecer el deber de éste de indemnizar los perjuicios que pueda ocasionar al porteador producto de la inexactitud de dicha información. Esta garantía es bastante similar a la que contiene el artículo 1022 del CdC, sólo que esta última se refiere únicamente a datos relativos a las mercancías y no viene a caucionar el cumplimiento de una obligación expresa.

2.4 Normas especiales relativas a las mercancías peligrosas.

La situación obligacional y de responsabilidad en esta materia, regulada principalmente por el artículo 32³⁷ del Convenio, es similar a la que regulan las RHa y nuestro CdC,

³⁶ Artículo 31 de las RR. Información requerida para formular los datos del contrato: *“1. El cargador deberá facilitar en el momento oportuno al porteador la información precisa requerida para la formulación de los datos del contrato y la emisión de los documentos de transporte o de los documentos electrónicos de transporte, incluidos los datos indicados en el párrafo 1 del artículo 36, así como el nombre de la parte que deba ser identificada como cargador en los datos del contrato, el nombre del destinatario, si lo hubiera, y el nombre de la persona a cuya orden se haya de emitir el documento de transporte o el documento electrónico de transporte, si la hubiera.*

2. Se entenderá que el cargador garantiza la exactitud de la información facilitada con arreglo al párrafo 1 del presente artículo en el momento de su recepción por el porteador. El cargador indemnizará al porteador por la pérdida o el daño que resulte de la inexactitud de dicha información”.

³⁷ Artículo 32 de las RR. Normas especiales relativas a las mercancías peligrosas: *“Cuando, por razón de su naturaleza o características, las mercancías constituyan o pueda razonablemente preverse que llegarán a constituir un peligro para las personas, los bienes o el medio ambiente:*

a) El cargador deberá informar oportunamente al porteador de la naturaleza o las características peligrosas de las mercancías, antes de que sean entregadas al porteador o a una parte ejecutante. De no hacerlo así, y siempre que el porteador o la parte ejecutante no tenga conocimiento, por algún otro conducto, de su naturaleza o características peligrosas, el cargador será responsable frente al porteador de la pérdida o el daño que resulte de dicho incumplimiento de su obligación de informar; y

aunque siendo las RR más exigentes que estas últimas, lo que se manifiesta en los siguientes aspectos:³⁸

- 1) Las RR no sólo se refieren a las mercancías peligrosas, sino que también a aquellas que *“pueda razonablemente preverse que llegarán a constituir un peligro para las personas, los bienes o el medio ambiente”*.
- 2) El cargador, además de marcar o etiquetar las mercancías peligrosas, debe hacerlo de conformidad *“con las leyes, los reglamentos y demás exigencias de las autoridades públicas que resulten aplicables durante cualquiera de las etapas del transporte de las mercancías que se haya previsto”*.
- 3) *“El cargador deberá informar oportunamente al porteador de la naturaleza o las características peligrosas de las mercancías, antes de que sean entregadas al porteador o a una parte ejecutante”*. Es decir, se exige de modo explícito que dicha información sea entregada *“oportunamente”*, antes de que las mercancías de esta naturaleza sean entregadas al porteador o a una parte ejecutante.

Llama la atención en esta norma la ausencia del derecho del porteador de descargar, destruir o transformar en inofensivas las mercancías, lo cual lleva a tener en cuenta una diferencia organizativa de las RR con nuestro sistema. En las RR este derecho no está contenido en la misma norma que regula de forma general esta materia, sino que se halla en otros de sus artículos, a saber, el artículo 15 y el 16, los que establecen la facultad del porteador para poder ejercitar dicho derecho, aunque de un modo más amplio.

De esta manera, las RR facultan mediante su artículo 15 al porteador para negarse a recibir o a cargar las mercancías y para adoptar cualquier otra medida que sea razonable, así como descargarlas, destruirlas o hacerlas inofensivas, si las mercancías constituyen o puede razonablemente preverse que llegarán a constituir, durante el período de responsabilidad del porteador, un peligro real para las personas, los bienes o el medio ambiente.

Luego, a través de su artículo 16, se faculta al porteador o a una parte ejecutante para sacrificar mercancías durante el viaje por mar cuando ello sea razonable en aras de la

b) *El cargador deberá marcar o etiquetar las mercancías peligrosas de conformidad con las leyes, los reglamentos y demás exigencias de las autoridades públicas que resulten aplicables durante cualquiera de las etapas del transporte de las mercancías que se haya previsto. De no hacerlo así, el cargador será responsable frente al porteador de la pérdida o el daño que resulte de dicho incumplimiento”*.

³⁸ Ver: TOMASELLO WEITZ, Leslie: “Efectos del Contrato en lo que concierne al Cargador”. En: ob.cit. Pág. 200.

seguridad común o para proteger de algún peligro vidas humanas u otros bienes que formen parte de la expedición.

Por su parte, el artículo 13 de las RHa también regula este derecho. Así, en primer término, faculta al porteador para ejercerlo cuando el cargador no ha señalado “*de manera adecuada las mercancías peligrosas como tales mediante marcas o etiquetas*” y no le ha informado al porteador del carácter peligroso de las mercancías.

También faculta al porteador para ejercer este derecho, prescindiendo de la conducta del cargador, cuando las mercancías peligrosas “*llegan a constituir un peligro real para la vida humana o los bienes*”.

De esta manera, puede advertirse que el ejercicio de este derecho en las RR no está vinculado a un incumplimiento del cargador o precisamente a un peligro real para la vida humana a los bienes, sino que se relaciona más bien con un principio de “seguridad”, término utilizado expresamente en su artículo 16 y además empleado como principio, implícitamente, en el artículo 15, cuando se refiere a las mercancías que razonablemente puede preverse que llegarán a constituir un peligro real para las personas, los bienes o el medio ambiente.

Por lo tanto, este derecho del porteador se encuentra resguardado de una manera más amplia en las RR, pudiendo éste exonerarse de responsabilidad cuando ejerza dicho derecho, de conformidad al artículo 17, apartado o), de este convenio.

3. Responsabilidad del cargador.

Esta materia se trata principalmente en el artículo 30 del Convenio, el cual establece el fundamento de responsabilidad del cargador y, también, en el artículo 34 que regula la responsabilidad del cargador por actos ajenos.

3.1 Fundamento de responsabilidad del cargador frente al porteador. Vínculo de las obligaciones del cargador con su responsabilidad.

Las RR en su artículo 30³⁹ establecen el fundamento de responsabilidad del cargador sobre la base de dos elementos, uno objetivo y otro subjetivo.

³⁹ Artículo 30 de las RR. Fundamento de la responsabilidad del cargador frente al porteador: “1. El cargador será responsable de la pérdida o el daño sufrido por el porteador si éste prueba que dicha pérdida o daño fue causado por el incumplimiento por el cargador de sus obligaciones previstas en el presente Convenio.

El elemento objetivo se relaciona con el incumplimiento de las obligaciones del cargador en los términos que prescribe el párrafo 1 de este artículo, es decir, que el *“cargador será responsable de la pérdida o el daño sufrido por el porteador si éste prueba que dicha pérdida o daño fue causado por el incumplimiento por el cargador de sus obligaciones previstas en el presente Convenio”*. De este modo, debe probarse por el porteador un vínculo de causalidad entre sus perjuicios y el incumplimiento de las obligaciones del cargador.

Cabe agregar que la responsabilidad del embarcador, según este artículo, puede surgir con la sola concurrencia de este elemento en los casos del párrafo 2 del artículo 31 y del artículo 32, en los cuales se configura la responsabilidad objetiva o estricta del cargador, ya que ésta sólo se genera con el incumplimiento de la obligación, prescindiendo de su culpa o negligencia.⁴⁰

Junto al elemento objetivo de responsabilidad que exige esta norma, también se requiere de un elemento subjetivo, el que se extrae de la causal de exoneración de responsabilidad del cargador establecida en el párrafo 2 de este artículo. Este párrafo señala que *“el cargador quedará total o parcialmente exonerado de su responsabilidad si la causa o una de las causas de la pérdida o del daño no es imputable a su culpa ni a la culpa de ninguna de las personas mencionadas en el artículo 34”*. Es decir que el embarcador es efectivamente responsable si el incumplimiento de sus obligaciones, que causó perjuicios al porteador, está provisto de culpa.

Este último elemento es el único que se considera en el fundamento de responsabilidad de nuestro sistema, ya que según el artículo 1012 del CdC (equivalente al artículo 12 de las RHa) la responsabilidad del cargador surge cuando la pérdida o daño ha sido producido por la sola negligencia o culpa de cargador, de sus agentes o dependientes.

Finalmente, de conformidad al párrafo 2 y 3 de este artículo, el cargador puede exonerarse total o parcialmente de su responsabilidad, siempre que demuestre que la causa,

2. Salvo respecto de la pérdida o del daño que sea imputable al cargador por el incumplimiento de sus obligaciones prescritas en el párrafo 2 del artículo 31 o en el artículo 32, el cargador quedará total o parcialmente exonerado de su responsabilidad si la causa o una de las causas de la pérdida o del daño no es imputable a su culpa ni a la culpa de ninguna de las personas mencionadas en el artículo 34.

3. Cuando el cargador quede parcialmente exonerado de su responsabilidad con arreglo al presente artículo, deberá responder únicamente de aquella parte de la pérdida o del daño que sea imputable a su culpa o a la culpa de alguna de las personas mencionadas en el artículo 34”.

⁴⁰ Ver: TOMASELLO WEITZ, Leslie: “Efectos del Contrato en lo que concierne al Cargador”. En: ob.cit. Pág. 199.

o una de las causas de la pérdida o el daño, no son imputables a su culpa. En el caso en que el cargador se exonere parcialmente de responsabilidad, de todas formas, debe responder por aquellos daños o perjuicios que no fueron cubiertos por la exoneración de responsabilidad. Ello marca otra diferencia con el sistema de Hamburgo, ya que en él no se distingue expresamente entre exoneración total y parcial, dando cabida a la duda de si efectivamente nuestro sistema contempla esta distinción para el caso del cargador.

3.2 Artículo 34 de las RR: Responsabilidad del cargador por actos ajenos.

En virtud del artículo 34⁴¹ se responsabiliza al cargador por el incumplimiento de las obligaciones que establece este convenio y que sea imputable a cualquier tercero a quien le haya encomendado la ejecución de cualquiera de sus obligaciones, mientras no se trate del porteador ni de una parte ejecutante que actúe en nombre del porteador.

No se advierte una diferencia relevante en esta materia con respecto a nuestro sistema, salvo en lo ya analizado a propósito del fundamento responsabilidad y su elemento objetivo que, en este caso, tiene como partícipes a terceros.

La novedad que plantea este artículo es que prevé la posibilidad de que *“el cargador encomiende el cumplimiento de sus obligaciones al porteador o a una parte ejecutante que actúe en nombre del porteador, en cuyo caso el cargador no responderá por los actos u omisiones de ellos”*.⁴²

4. Comentarios.

Después de este breve análisis del régimen de responsabilidad del cargador, la primera conclusión que puede surgir es la relativa a la mayor rigurosidad que este régimen presenta en las RR, en comparación al establecido por el sistema de Hamburgo.

Esto se sustenta en base a que las RR regulan las obligaciones del cargador de manera mucho más específica; las normas de responsabilidad son más estrictas, bastando para

⁴¹ Artículo 34 de las RR. Responsabilidad del cargador por actos ajenos: *“El cargador será responsable de todo incumplimiento de sus obligaciones previstas en el presente Convenio que sea imputable a actos u omisiones de cualquier persona, incluidos los subcontratistas, empleados, representantes y auxiliares, a quien haya encomendado el cumplimiento de cualquiera de sus obligaciones, pero el cargador no será responsable por los actos u omisiones del porteador ni de ninguna parte ejecutante que actúe en su nombre y a quien el cargador haya encomendado el cumplimiento de sus obligaciones”*.

⁴² TOMASELLO WEITZ, Leslie: “Efectos del Contrato en lo que concierne al Cargador”. En: ob.cit. Pág. 202.

aplicarlas al cargador que se pruebe el incumplimiento de las obligaciones que este convenio le impone y que dicho incumplimiento sea consecuencia de su culpa o negligencia (sin perjuicio de los casos en que su responsabilidad es estricta u objetiva); asimismo, las normas relativas a las mercancías peligrosas son más exigentes.

De esta manera, una regulación expresa de las obligaciones del cargador viene a auxiliar de forma notoria al porteador al contemplar reglas del juego más claras y precisas.

Así, para ilustrar lo anterior, podría darse el siguiente caso:

Un cargador requiere de contenedores refrigerados para transportar las mercancías, los que son suministrados por el porteador. Luego, durante el transporte, estos contenedores sufren serios daños, ya que dentro de éstos se transportaban mercancías poco comunes que al recibir impactos de mediana intensidad, producto de su manipulación a bordo de la nave, liberaron un gas que fundió el sistema de refrigeración de dichos contenedores.

En la producción de este siniestro fue determinante que el transportador no fuera informado por el cargador respecto a las características de las mercancías y que aquél no tenía medio alguno para informarse respecto a dichas características.

En nuestro sistema de responsabilidad una situación como esta resultaría muy compleja para el transportador, ya que ni las RHa ni el CdC se ocupan de regular en concreto la obligación del cargador de facilitar al porteador la información oportuna para el transporte y manipulación adecuados de las mercancías. De este modo, es bastante probable que para que el porteador elabore una demanda contra el cargador por los daños en los contenedores, deba recurrir a razonamientos basados en análisis de distintos cuerpos normativos y a argumentos rebuscados para poder vincular la falta de aquella información que debía facilitar el cargador a los perjuicios que se ocasionaron con motivo del transporte.⁴³

⁴³ Así, el porteador para este caso, en nuestro sistema, puede recurrir al artículo 12 de las RHa para perseguir la responsabilidad del cargador, evento en el cual deberá probar que los daños producidos en las mercancías fueron causados por la negligencia o culpa de éste. Por lo tanto, a *contrario sensu*, el porteador deberá demostrar que la entrega oportuna de la información, por parte del cargador, era una conducta exigible a éste para considerar que actuó diligentemente.

Ahora bien, si se desea legitimar jurídicamente dicha exigencia, los medios para llevarlo a cabo resultan escasos, ya que las RHa no tratan obligaciones específicas del cargador.

En este sentido, una alternativa es revisar la reglamentación supletoria aplicando el artículo 2 del CdC, lo que nos lleva a las normas de arrendamiento de transporte regidas por los artículos 2013 y siguientes del Código Civil. Sin embargo, no se halla aquí una norma que sea de utilidad para el porteador en este caso.

Otra alternativa sería analizar la normativa contemplada para el transporte terrestre, recurso que puede resultar muy forzado, ya que no hay medios para concebirla como una regulación supletoria en la materia, pero que nada obsta a que sea aplicada por analogía. No obstante, al estudiar su contenido se puede advertir

En cambio, si nos situamos en el sistema que establecen las RR, el mecanismo para responsabilizar al cargador, en este caso, es más claro y sencillo, ya que hay certeza de que hay que probar su incumplimiento culpable de una obligación expresamente establecida, es decir, del deber de facilitar oportunamente al porteador la información requerida para una adecuada manipulación y transporte de las mercancías.

Luego, continuando con los comentarios del régimen de responsabilidad del cargador, una regulación de las mercancías peligrosas con estándares de exigencia más elevados impone al cargador una mayor diligencia en todo lo que diga relación con las precauciones y seguridad de dichas mercancías cuando van a ser entregadas al porteador o a una parte ejecutante.

Además, el transportador cuenta con más mecanismos para exigir dicha diligencia del cargador e, incluso, con normas más detalladas sobre su facultad para poder sacrificar, descargar, destruir o transformar en inofensivas las mercancías para proteger la vida, seguridad e integridad de la tripulación y de los otros bienes a bordo de la nave.

Por otro lado, las RR en su contenido no sólo se ocupan de exigir más cuidado por parte del cargador, sino que también otorgan mayor seguridad para los sujetos vinculados a los intereses en la carga.

Así, como ejemplo que reafirma lo anterior, el concepto de cargador y la inclusión del concepto de cargador documentario, en los términos de este convenio, vienen a dar una mayor certidumbre a un vendedor FOB, ya que éste por el sólo hecho de entregar efectivamente las mercancías al porteador, en nuestro sistema, sería considerado cargador efectivo de conformidad al artículo 1.3 de las RHa y, por ello, regido por las obligaciones y normas de responsabilidad que se aplican a esta parte.

En cambio, bajo las RR, un sujeto que no celebra un contrato de transporte marítimo de mercancías con un porteador, sólo puede ser considerado cargador documentario bajo el requisito de que acepte ser designado como tal en el documento de transporte o en el documento electrónico de transporte de conformidad al párrafo 9 del artículo 1 de las RR.⁴⁴

que, si bien se contemplan obligaciones específicas para el cargador, no figura una obligación como la que se intenta legitimar.

En conclusión, parece inevitable recurrir al sólo convencimiento del juez mediante la prueba y fundamentos de hecho para sustentar la responsabilidad del cargador en esta hipótesis, lo que manifiesta a todas luces la insuficiencia que presenta el sistema de Hamburgo en situaciones como éstas.

⁴⁴ Ver: SANDOVAL LÓPEZ *et al.*: ob.cit. Pág. 9.

Capítulo III. Las Reglas de Róterdam y la responsabilidad del porteador.

1. Definición de porteador.

Junto con definir qué entienden las RR por porteador, se contemplan los conceptos de parte ejecutante y de parte ejecutante marítima. Estas figuras son, tal como el porteador, objeto de definición en el artículo 1 de este convenio, en los siguientes términos:

1.1 Porteador.

El artículo 1, párrafo 5, define al porteador como *“la persona que celebre un contrato de transporte con un cargador”*. Este concepto de porteador no guarda diferencias relevantes con la definición de transportador contractual que dispone el CdC, que en su artículo 975, número 1, señala que por porteador o transportador se entiende *“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”*.

1.2 Parte ejecutante.

La parte ejecutante, en el párrafo 6, letra a) de este artículo, se conceptualiza como *“la persona, distinta del porteador, que ejecute o se comprometa a ejecutar alguna de las obligaciones del porteador previstas en un contrato de transporte respecto de la recepción, la carga, la manipulación, la estiba, el transporte, el cuidado, la descarga o la entrega de las mercancías, en la medida en que dicha persona actúe, directa o indirectamente, a instancia del porteador o bajo su supervisión o control”*. A su vez, la letra b) de esta norma dispone que el término parte ejecutante *“no incluye a persona alguna que sea directa o indirectamente contratada por el cargador, por el cargador documentario, por la parte controladora o por el destinatario, en lugar de por el porteador”*, lo cual no deja dudas de que el porteador debe ser quien delegue la ejecución de sus obligaciones para poder estar frente a una parte ejecutante en los términos de este convenio.

No es posible hallar un símil de la parte ejecutante en nuestro sistema, ya que ésta se constituye como una figura propia del carácter multimodal de las RR, cuestión que se explicará más adelante.

1.3 Parte ejecutante marítima.

Luego, el párrafo 7 define a la parte ejecutante marítima como *“toda parte ejecutante en la medida en que ejecute o se comprometa a ejecutar alguna de las obligaciones del porteador durante el período que medie entre la llegada de las mercancías al puerto de carga de un buque y su salida del puerto de descarga de un buque”*.

El concepto de parte ejecutante marítima trae a la memoria la figura del porteador efectivo, propia de nuestro sistema, el que las RHa definen en su artículo 1.2 como *“toda persona a quien el porteador ha encomendado la ejecución del transporte de las mercancías, o de una parte del transporte, así como cualquier otra persona a quien se ha encomendado esa ejecución”*. De este modo, la figura de la parte ejecutante marítima resulta más amplia que la del transportador efectivo, ya que aquélla no sólo se refiere al sujeto que ejecuta el transporte de las mercancías, sino que también al ejecutor de otro tipo de obligaciones comprendidas en el período en que las mercancías están siendo transportadas por mar.⁴⁵

2. Período de responsabilidad del porteador.

Para entrar en el análisis de la responsabilidad del porteador regulada en este convenio, es necesario tener en cuenta que éste no sólo disciplina la responsabilidad del porteador durante el transporte por mar, sino que además extiende su período de responsabilidad a tramos no marítimos. Dicho de otro modo, con las RR *“no se busca regular únicamente el transporte marítimo entendiendo por éste el período durante el cual las mercaderías se encuentran en la embarcación, sino que se han propuesto regular el transporte multimodal en general, eso sí, de forma limitada, pues únicamente se entiende su aplicación a los casos en que dentro del referido transporte multimodal existe un tramo marítimo”*.⁴⁶

Aquello encuentra fundamento normativo en el artículo 1, párrafo 1, de este convenio, el que dispone que por contrato de transporte se entenderá *“todo contrato en virtud del cual un porteador se comprometa, a cambio del pago de un flete, a transportar mercancías de*

⁴⁵ Ver: TOMASELLO HART, Leslie: “Aspectos Generales”. En: ob.cit. Pág. 81.

⁴⁶ VALDEVERDE FARFÁN, Ider: *El Transporte Marítimo de Mercancías por Mar, bajo el Régimen de Conocimiento de Embarque, y la Conveniencia de la Aprobación de las Nuevas Reglas de Rotterdam. Sugerencias para una Reforma Legal en el Ecuador*. Pág. 223, disponible en: http://www.revistajuridicaonline.com/images/stories/revistas-juridicas/derecho-economico-tomo3/177_a_258_el_transporte_mar.pdf última visita el 6 de Octubre del 2012.

un lugar a otro. Dicho contrato deberá prever el transporte marítimo de las mercancías y podrá prever, además, su transporte por otros modos”.

Ahora bien, en virtud del párrafo 3 del artículo 12, las partes están facultadas para determinar el período de responsabilidad mediante la estipulación del momento y lugar de la recepción y la entrega de las mercancías, siempre que no se excedan los límites que establece dicha norma a propósito del inicio y término de este período. Estos límites básicamente se refieren al requisito mínimo del tramo marítimo.⁴⁷

Por lo tanto, los efectos del contrato de transporte aplicables al porteador, y a sujetos que vayan a ejecutar obligaciones de éste, deben vincularse a esta regulación multimodal del transporte de mercancías, *puerta a puerta o door to door*, sin perjuicio de que las partes estén facultadas a modificar dicho período con las limitaciones señaladas.

En nuestro CdC también se halla una regulación del transporte multimodal entre los artículos 1041 y 1043⁴⁸ y, además, se nuestro país firmó el *Convenio de las Naciones Unidas sobre Transporte Multimodal* de 1980, el que fue ratificado en 1982. Sin embargo éste no ha entrado en vigencia, ya que no ha logrado el número de ratificaciones necesarias para entrar en vigor como Tratado Internacional.⁴⁹

Respecto a la regulación del transporte multimodal establecida por el CdC hay controversia en cuanto a la responsabilidad del operador multimodal, ya que hay quienes señalan que la responsabilidad de éste sólo estaría ligada a adoptar la debida diligencia en la selección de los ejecutores reales del transporte.⁵⁰

3. Obligaciones del porteador.

Tal como ocurre con la regulación de las obligaciones del cargador en este convenio, las obligaciones del porteador también se encuentran disciplinadas de un modo expreso y

⁴⁷ No obstante, en virtud del artículo 12 de las RR, el período de responsabilidad del porteador puede ser alterado contractualmente, siempre que no se excedan los límites que establece el mismo a propósito del inicio y término de este período. BAATZ, Yvonne; DEBATTISTA, Charles; LORENZON, Filippo; SERDY, Andrew; STANILAND, Hilton y TSIMPLIS, Michael: *The Rotterdam Rules: A Practical Annotation*. Informa, Londres, 2009. Pág. 34.

⁴⁸ No es posible afirmar lo mismo de las RHa, ya que ellas no contienen una regulación del transporte multimodal.

⁴⁹ 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, Valparaíso, 2003. Pág. 294.

⁵⁰ *Ibidem*. Pág. 295.

específico en el mismo. De esta manera, se viene a llenar otro vacío importante en la materia, ya que el sistema de Hamburgo no contiene disposiciones específicas sobre las obligaciones del transportador.⁵¹

Las obligaciones del porteador que establecen las RR son las siguientes:

3.1 Transporte y entrega de mercancías.

Esta obligación se encuentra disciplinada en el artículo 11⁵² del Convenio, el que hace expresa una de las obligaciones esenciales de todo contrato de transporte, consistente en el deber del porteador de transportar las mercancías hasta el lugar de destino y entregarlas al destinatario.

Es tal el nivel de detalle que se le da a esta obligación en el Convenio que incluso es posible hallar normas que regulan minuciosamente la entrega de mercancías a lo largo del capítulo 9, intitulado, “*Entrega de las mercancías*”.⁵³

En nuestro sistema sólo existen alusiones normativas implícitas a esta obligación esencial del porteador. Así, en primer término, las RHa se refieren a esta obligación cuando definen el conocimiento de embarque en su artículo 1.7, en el que se señala que se trata de un “*documento que hace prueba de un contrato de transporte marítimo y acredita que el porteador ha tomado a su cargo o ha cargado las mercancías, y en virtud del cual éste se compromete a entregarlas contra la presentación del documento*”.

También se entiende implícito este deber en nuestro sistema por el hecho de que el porteador deba responder por el *retraso en la entrega de las mercancías* como lo dispone el artículo 984 del CdC.

3.2 Obligaciones específicas.

Las RR, en su artículo 13⁵⁴, regulan un conjunto de obligaciones específicas “*mínimas*” del porteador con respecto a las mercancías, las cuales rigen a éste siempre desde el

⁵¹ SANDOVAL LÓPEZ, Ricardo: ob. cit. Pág. 223.

⁵² Artículo 11 de las RR. Transporte y entrega de las mercancías: “*Con arreglo al presente Convenio, y de conformidad con lo estipulado en el contrato de transporte, el porteador deberá transportar las mercancías hasta el lugar de destino y entregarlas al destinatario*”.

⁵³ KLENNER SOTO, Andrés: “Efectos del contrato en lo que concierne al porteador”. En: *Las Reglas de Róterdam. Análisis del Convenio de las Naciones Unidas sobre el Contrato de Transporte Internacional Total o Parcialmente Marítimo*. AA.VV. Editorial Librotecnia, Santiago, 2011. Pág. 203.

momento en que se cargan las mercancías en la nave hasta que se descargan las mismas de ella. También es posible que dichas obligaciones sean aplicables al período que antecede a la carga de las mercancías o al período que sucede a la descarga de las mismas, a menos que se den los presupuestos que contempla el artículo 26 de las RR.⁵⁵

Esta disposición, además, exige que estas obligaciones se cumplan con la diligencia y el cuidado debidos, lo cual reafirmaría el carácter subjetivo de la responsabilidad del porteador, ya que finalmente las acciones u omisiones que se sancionan son aquellas culpables o negligentes según se colige del artículo 17 del Convenio.

Por último, este artículo faculta a las partes para que por vía contractual puedan acordar que algunas de estas obligaciones sean ejecutadas por el cargador, siempre que no se trate de aquellas que por su naturaleza sólo le correspondan cumplir al porteador. De esta forma se abre posibilidad de insertar cláusulas FIO y otras similares en los datos del contrato, lo que, según este convenio, significaría que si se dañan o pierden las mercancías por la negligencia del cargador, en el ejercicio de alguna de estas labores, no puede responsabilizarse al porteador por dichos perjuicios⁵⁶ de conformidad al artículo 17, párrafo 3, apartado i).

3.3 Obligaciones específicas aplicables al viaje por mar.

El artículo 14⁵⁷ de este convenio también dispone un conjunto de obligaciones específicas, pero que rigen exclusivamente el segmento marítimo del transporte. Ellas

⁵⁴ Artículo 13 de las RR. Obligaciones específicas: “1. Durante el período de su responsabilidad, definido en el artículo 12, y a reserva de lo dispuesto en el artículo 26, el porteador deberá recibir, cargar, manipular, estibar, transportar, conservar, custodiar, descargar y entregar las mercancías con la diligencia y el cuidado debidos.

2. No obstante lo dispuesto en el párrafo 1 del presente artículo, pero a reserva de lo dispuesto en el resto del capítulo 4 y en los capítulos 5 a 7, el porteador y el cargador podrán estipular que las operaciones de carga, manipulación, estiba o descarga de las mercancías sean efectuadas por el cargador, el cargador documentario o el destinatario. Dicha estipulación deberá constar en los datos del contrato”.

⁵⁵ Este artículo, a grandes rasgos, establece que si existe una convención internacional unimodal que prevea un régimen de responsabilidad obligatorio para el período que antecede a la carga de las mercancías en la nave o para el período que sucede a la descarga de la nave, entonces se permite la aplicación del régimen unimodal para el tramo del transporte donde ese régimen impera, siempre que se cumplan las condiciones que determina este artículo. BAATZ, Yvonne *et al.*: ob.cit. Pág. 36.

⁵⁶ Ver: NIKAKI, Theodora: “The obligations of carriers to provide seaworthy ships and exercise care”. En: *A New Convention for the Carriage of Goods by Sea – The Rotterdam Rules*. AA.VV. Editado por Rhidian Thomas, Lawtext Publishing Ltd., Devon, 2009. Pág. 93.

⁵⁷ Artículo 14 de las RR. Obligaciones específicas aplicables al viaje por mar: “El porteador estará obligado a obrar con la debida diligencia antes, al comienzo y durante el viaje por mar, para:

a) Poner y mantener el buque en adecuado estado de navegabilidad;
b) Tripular, armar y avituallar debidamente el buque, y mantenerlo así tripulado, armado y avituallado durante todo el viaje; y

imponen al porteador el deber de obrar con la debida diligencia antes, al comienzo y durante el viaje por mar con el objeto de dar cumplimiento a los deberes del porteador que procede a enunciar esta norma.

Estos deberes son englobados por el profesor Andrés Klenner Soto bajo la denominación de *“obligación de navegabilidad”*, la que define como *“el deber del porteador de mantener todos los aspectos concernientes a la nave en condiciones adecuadas, de modo tal de poder enfrentar los peligros ordinarios del mar y entregar la carga a salvo en el puerto de destino”*.⁵⁸

Sin embargo, esta obligación no debe entenderse desde la perspectiva de que el porteador garantice la navegabilidad de la nave, toda vez que lo que se le está exigiendo es que obre con la debida diligencia para mantener la nave en condiciones de navegabilidad.⁵⁹

Ahora bien, tal como acontece con el resto de las obligaciones del porteador reguladas en las RR, en las RHa y en nuestro CdC no es posible advertir una regulación expresa de estas obligaciones, pero sí es posible concebirlas implícitamente en el *“deber que en principio pesa sobre el transportador de reparar toda pérdida, daño o retraso en la entrega de la carga, cuya causa haya tenido lugar durante su período de custodia, lo que naturalmente incluye la pérdida, daño o retraso atribuible a innavegabilidad”*.⁶⁰

En cuanto al nexo de estas obligaciones con la responsabilidad del porteador, el artículo 17, en su párrafo 5, contempla una mención expresa a estas obligaciones para rebatir la pretensión del porteador de acogerse al listado de causales exonerativas de responsabilidad que establece el párrafo 3 de este artículo, según se explicará a continuación.

4. Responsabilidad del porteador.

En esta materia abarcaré el análisis del fundamento de responsabilidad del porteador, la exoneración y la limitación de la misma y finalmente la responsabilidad del porteador por actos ajenos.

c) *Mantener las bodegas y demás partes del buque en donde se transporten las mercancías, así como todo contenedor por él suministrado y en cuyo interior o sobre el cual se transporten mercancías, en el estado adecuado para su recepción, transporte y conservación”*.

⁵⁸ KLENNER SOTO, Andrés: ob. cit. Pág. 208.

⁵⁹ *Ibidem*. Pág. 209

⁶⁰ *Ídem*.

4.1 El fundamento y la exoneración de la responsabilidad del porteador. Artículo 17 de las RR.

El fundamento de la responsabilidad del porteador y la exoneración de la misma en las RR, son de los tópicos más controvertidos en la discusión sobre la conveniencia de adoptar o no este texto normativo. Estas materias se encuentran reguladas principalmente en el artículo 17 de las RR.

Para comenzar, este artículo, en su párrafo 1, dispone que el porteador “*será responsable de la pérdida o el daño de las mercancías, así como del retraso en su entrega, si el reclamante prueba que la pérdida, el daño o el retraso, o el hecho o circunstancia que lo causó o contribuyó a causarlo, se produjo durante el período de responsabilidad del porteador definido en el capítulo 4*”.

Esta norma, al igual que lo establecido por nuestro CdC y las RHa, se basa en el principio de culpa presunta del porteador como primera etapa para fijar la responsabilidad de éste. Esto se explica porque si el reclamante tiene éxito con la prueba mencionada en el párrafo anterior y el porteador no presenta una defensa al respecto, se le presume culpable por los daños, pérdida o retraso en la entrega de las mercancías, no justificados y,⁶¹ por lo tanto, queda sujeto a la obligación de responder por los perjuicios ocasionados.

Ahora bien, sin perjuicio de lo anterior, el presupuesto para aplicar este principio presenta una importante diferencia, al menos teórica, entre ambos sistemas. Esta diferencia radica en que, tratándose de las RHa y el Libro III del CdC, lo que se exige que el reclamante pruebe para configurar esta presunción es la existencia del evento dañoso y que éste ocurriera durante el período de responsabilidad del porteador.⁶² Así se desprende del texto del artículo 984 del CdC (equivalente al artículo 5.1 de las RHa).

Por su parte, las RR si bien contemplan esta vía para poner en marcha la presunción de culpa del transportador, también dan la opción de hacerla efectiva probando que la pérdida, el daño o el retraso en la entrega se produjeron durante el período de responsabilidad de éste, sin que sea necesario referirse a un hecho o circunstancia específica que los causó o contribuyó a causarlos, según se colige del artículo 17, párrafo 1 del Convenio.⁶³

⁶¹ Ver: DURÁN SANHUEZA, Rafael: ob.cit. Págs. 284 y 285.

⁶² Ver: BLAS SIMONE, Osvaldo: *Las Reglas de Hamburgo (análisis normativo)*. Ediciones Novum Forum, Buenos Aires, 1980. Pág. 45.

⁶³ DURÁN SANHUEZA, Rafael: ob.cit. Pág. 278.

Desde luego, esta diferencia puede estar provista de un matiz bastante abstracto o doctrinal, ya que en la práctica, en el contexto de nuestro sistema, se entiende que basta con probar que los daños se produjeron durante el período de responsabilidad del porteador para hacer aplicable la presunción de culpa. Sin embargo, nada obsta a que pueda plantearse esta diferencia en un eventual conflicto y así exigirse al reclamante que además pruebe el hecho específico que causó los daños.

Por lo tanto, la importancia práctica de esta diferencia radica en que las RR contemplan expresamente una alternativa que parece más sencilla de aplicar que la exigencia establecida por nuestro sistema al reclamante para configurar la presunción de culpa del porteador. Naturalmente debe ser más simple probar que las mercancías se dañaron durante el período de responsabilidad del porteador⁶⁴ que probar la existencia de un hecho específico dentro de dicho período y que aquél fue el causante de los daños.⁶⁵

A continuación, el párrafo 2 del artículo 17 procede a disponer que el porteador *“quedará total o parcialmente exonerado de la responsabilidad establecida en el párrafo 1 del presente artículo si prueba que la causa o una de las causas de la pérdida, el daño o el retraso no es imputable a su culpa ni a la culpa de ninguna de las personas mencionadas en el artículo 18”*.

De esta manera, se fija una primera causal de exoneración genérica de responsabilidad para el porteador en virtud de la cual debe probar que la causa o una de las causas que ocasionaron o contribuyeron a ocasionar los perjuicios sobre las mercancías no son imputables a la culpa de él ni a la de los sujetos que enumera el artículo 18, es decir, aquellos por cuyos actos el porteador es responsable.

Ahora bien, esta primera causal de exoneración tiene su símil en nuestro sistema en el artículo 5.1 de las RHa (984 del CdC), el cual señala que, para aplicarse la exoneración, el porteador debe probar que él, sus agentes o dependientes adoptaron todas las medidas que razonablemente podían exigirse para evitar el hecho y sus consecuencias.

En este punto, la causal establecida por las RR parece más difícil de aplicar que la causal dispuesta por el sistema de Hamburgo, porque en estas últimas el porteador, sus

⁶⁴ En este sentido, considero que con el objeto de facilitar la prueba de que las mercancías resultaron dañadas durante el período de responsabilidad del porteador, los documentos de transporte limpios jugarán un rol fundamental para estos efectos.

⁶⁵ Cfr. ALCÁNTARA, José María: ob.cit. S/P.

empleados o agentes, para exonerarse de responsabilidad, deben probar que adoptaron todas las medidas que razonablemente podían exigirse para evitar el hecho y sus consecuencias; y tal hecho, como se explicó con anterioridad, ya fue probado por el reclamante al configurar la presunción de responsabilidad del porteador. Por ende, el porteador tendría solamente que ocuparse de dicha prueba “en abstracto”.⁶⁶

En cambio en las RR el reclamante puede configurar dicha presunción sin que sea necesario identificar el hecho dañoso, por lo que para que el porteador pruebe que la pérdida, daño o retraso no es imputable a su culpa ni a la culpa de ninguno de los sujetos mencionados en el artículo 18 –y así quedar exonerado de responsabilidad- lógicamente debe “*identificar la causa o una de las causas de la pérdida, daño o retraso y probar que dicha causa no es imputable a su culpa ni a la de ninguna de las personas por cuyos actos el porteador responde*”.⁶⁷ En otras palabras, el porteador debe ocuparse de la prueba de su no imputabilidad “en concreto”, ya que debe rendir la acreditación de la causa efectiva de los perjuicios.⁶⁸

Luego, el párrafo 3 del artículo 17 prescribe que el porteador “*quedará asimismo total o parcialmente exonerado de la responsabilidad establecida en el párrafo 1 del presente artículo si, en vez de probar que está exento de culpa en los términos previstos en el párrafo 2 del presente artículo, prueba que uno o más de los siguientes hechos o circunstancias causó o contribuyó a causar la pérdida, el daño o el retraso*”.

Así, procede a fijar una lista de situaciones hipotéticas mediante las cuales el porteador, si prueba la existencia de alguna o algunas de ellas y, además, la relación de causalidad entre éstas y la pérdida, daño o retraso en la entrega de las mercancías, quedará total o parcialmente exonerado de la responsabilidad establecida en el párrafo 1 de este artículo.

Sin embargo, considero que, en estricto rigor, la lista que fija este artículo no tiene el carácter de ser exonerativa de responsabilidad, ya que de conformidad al párrafo 4 y 5 de este artículo se permite que, aun cuando el transportador acredite la procedencia de alguna de estas causales, el reclamante pueda continuar aportando pruebas para desvirtuar el uso

⁶⁶ Ver: SANDOVAL LÓPEZ Ricardo *et al.*: ob.cit. Pág. 14.

⁶⁷ SANDOVAL LÓPEZ, Ricardo: ob.cit. Pág. 231.

⁶⁸ Ver: SANDOVAL LÓPEZ Ricardo *et al.*: ob.cit. Pág. 14.

de ellas. De este modo, más bien se trataría de un listado de causales que establecen presunciones simplemente legales acerca de la ausencia de culpa del porteador.⁶⁹

Ahora bien, el listado que establece el artículo 17 de las RR, en su párrafo 3, está compuesto por 15 apartados que pueden dividirse en 3 grupos:⁷⁰

a. Causales relativas a situaciones sobre las cuales el porteador no tiene control.

Éstas se encuentran contenidas entre la letra a) y g)⁷¹ y versan sobre una serie de circunstancias que pueden ser calificadas de caso fortuito o fuerza mayor. Esta última tiene explícito reconocimiento en la letra a) de esta norma.⁷²

b. Causales relativas a la falta del cargador o a la condición de las mercancías.

Estas causales son establecidas entre las letras h) y k)⁷³ y se refieren a casos en que los perjuicios se produjeron por negligencias del cargador en el cumplimiento de sus obligaciones o por defectos en las mercancías. Ilustrativo es el caso que contiene la letra k) de esta disposición, la que introduce dentro de estas causales la insuficiencia o deficiencias del embalaje o del marcado de las mercancías, siempre y cuando no hayan sido efectuados por el porteador o en su nombre.

c. Causales relativas a acciones permitidas al transportador derivadas de situaciones de emergencia.

⁶⁹ Ver: DURÁN SANHUEZA, Rafael: ob.cit. Pág. 299.

⁷⁰ Ver: BAATZ, Yvonne *et al.*: ob.cit. Pág. 48.

⁷¹ “a) *Fuerza mayor*;

b) *Riesgos, peligros y accidentes del mar o de otras aguas navegables*;

c) *Guerra, hostilidades, conflicto armado, piratería, terrorismo, motines y tumultos*;

d) *Restricciones por cuarentena; injerencia o impedimentos imputables a autoridades públicas o gubernamentales, a dirigentes o a pueblos, incluida toda medida de detención, embargo o incautación no imputable al porteador ni a ninguna de las personas mencionadas en el artículo 18*;

e) *Huelgas, cierre patronal, interrupción del trabajo o reducción intencional del ritmo laboral*;

f) *Incendio a bordo del buque*;

g) *Vicios ocultos que no puedan descubrirse obrando con la debida diligencia*”.

⁷² FOX IGUALT, Christian: “Efectos del contrato en lo que concierne al porteador”. En: *Las Reglas de Róterdam. Análisis del Convenio de las Naciones Unidas sobre el Contrato de Transporte Internacional Total o Parcialmente Marítimo*. AA.VV. Editorial Librotecnia, Santiago, 2011. Pág. 247.

⁷³ “h) *Acto u omisión del cargador, del cargador documentario, de la parte controladora o de cualquier otra persona por cuyos actos sea responsable el cargador o el cargador documentario conforme a los artículos 33 ó 34*;

i) *Carga, manipulación, estiba o descarga de las mercancías efectuada con arreglo a un pacto concluido conforme a lo previsto en el párrafo 2 del artículo 13, salvo que el porteador o una parte ejecutante sea quien ejecute dicha tarea en nombre del cargador, del cargador documentario o del destinatario*;

j) *Pérdida de volumen o de peso, o cualquier otra pérdida o daño que sea imputable a la naturaleza o a un defecto, cualidad o vicio propio de las mercancías*;

k) *Insuficiencia o deficiencias del embalaje o del marcado de las mercancías, siempre y cuando no hayan sido efectuados por el porteador o en su nombre*”.

Estas se encuentran contenidas entre las letras l) y o) y se refieren a acciones que el porteador puede adoptar en circunstancias extraordinarias, como el salvamento de vidas humanas o de bienes.⁷⁴

La consagración de este listado de causales es un tema totalmente ajeno a nuestro sistema, ya que las RHa no contemplan un listado como el mencionado, a diferencia de lo que acontece con las Reglas de la Haya y las Reglas de la Haya-Visby, que sí lo hacen.

Prosiguiendo con el análisis del artículo 17, su cuarto párrafo otorga dos posibilidades al reclamante para impugnar cualquiera de las causales del Párrafo 3. Una de ellas es probando que la culpa del porteador causó o contribuyó a causar alguna de estas circunstancias o hechos. La otra posibilidad es que pruebe que algún otro hecho no enumerado en este listado contribuyó a causar la pérdida, daño o retraso.

Luego, el párrafo 5 contempla otra alternativa para impugnar estas causales de exoneración, mediante la prueba de que el daño, pérdida o retraso fue o probablemente haya sido causado total o parcialmente por el incumplimiento de la “obligación de navegabilidad”⁷⁵ que corresponde al porteador. De todas formas, el apartado b) de este párrafo permite al porteador defenderse de esta impugnación en su contra probando que obró con la debida diligencia de conformidad al artículo 14.

Finalmente, el párrafo 6 de este artículo establece que cuando el porteador “*quede parcialmente exonerado de su responsabilidad conforme a lo previsto en el presente artículo, deberá responder únicamente de aquella parte de la pérdida, el daño o el retraso que sea imputable al hecho o circunstancia del cual sea responsable con arreglo al presente artículo*”.

4.2 Limitación de responsabilidad y la pérdida de este beneficio.

La limitación de la responsabilidad en las RR se encuentra disciplinada en su Capítulo 12 que mediante el artículo 59 fija los límites mínimos de responsabilidad del porteador para el caso de pérdida o daño en las mercancías por el incumplimiento de sus obligaciones.

⁷⁴ “ l) Salvamento o tentativa de salvamento de vidas en el mar;

m) Medidas razonables para salvar o intentar salvar bienes en el mar;

n) Medidas razonables para evitar o tratar de evitar daños al medio ambiente; u

o) Actos del porteador en el ejercicio de las facultades conferidas por los artículos 15 y 16”.

⁷⁵ KLENNER SOTO, Andrés: ob. cit. Pág. 208.

El límite se fija en una suma de 875 DEG por bulto o unidad de carga o de 3 DEG por kg. de peso bruto de las mercancías que sean objeto de litigio, si esta última cantidad es mayor. Contractualmente, puede prescindirse de estos límites si se fijan límites de responsabilidad superiores o si se declara por escrito el valor de las mercancías y esa declaración cuenta en los datos del contrato.

El Libro III del CdC y las RHa fijan límites inferiores a estos en sus artículo 992 y 6.1, respectivamente, a saber, de 835 unidades de cuenta por bulto u otra unidad de carga transportada, o a 2,5 unidades de cuenta por kilogramo de peso bruto de las mercancías perdidas o dañadas, si esta cantidad es mayor.

En cuanto al retraso, el Convenio formula una distinción entre el daño y pérdida que se produzcan por el retraso (artículo 60) y la pérdida económica imputable a retraso. En el primer caso se calcula con arreglo al artículo 22, en el segundo caso la suma estará limitada a dos veces y media el flete que se deba por el transporte de las mercancías retrasadas. De todas formas, estas sumas no pueden exceder el límite que resulte aplicable de conformidad a lo dispuesto en el artículo 59 párrafo 1.

En esta última situación la regulación es similar a lo que acontece con las RHa y nuestro CdC, ya que se fijan los mismos límites de responsabilidad por pérdida económica imputable a retraso, es decir, dos veces y media el flete que se deba por el transporte de las mercancías. Sin embargo, no se hace una distinción como la señalada en el párrafo anterior. Además, la acumulación de responsabilidad por la pérdida, daño y retraso, en ambos sistemas, no podrá superar los límites establecidos para los límites que se fijan para el caso de pérdida o daño en las mercancías.

En cuanto a la pérdida del beneficio de la limitación de responsabilidad, la fórmula utilizada por las RR, en su artículo 61, también es semejante a la utilizada por el artículo 8 de las RHa (equivalente al artículo 1001 y 1002 del CdC). Ambos sistemas básicamente disponen que el porteador pierde éste beneficio si los hechos dañosos fueron causados por dolo directo o dolo eventual de su parte.

4.3 Responsabilidad del porteador por actos ajenos.

Como señalaba en la introducción de este capítulo, las RR permiten que el porteador pueda delegar la ejecución de sus obligaciones a terceros en cualquier etapa del transporte, razón por la cual el Convenio, lógicamente, se hace cargo de disciplinar la responsabilidad de éste por actos ajenos o la responsabilidad de dichos terceros. Esta regulación se lleva a cabo principalmente en los artículos 18, 19 y 20.

En el artículo 18 se regula la responsabilidad del porteador por actos de los siguientes sujetos:

- a) Cualquier parte ejecutante;*
- b) El capitán o algún miembro de la tripulación del buque;*
- c) Los empleados del porteador o de una parte ejecutante; o*
- d) Cualquier otra persona que ejecute o se comprometa a ejecutar alguna de las obligaciones del porteador con arreglo al contrato de transporte, en la medida en que dicha persona actúe, directa o indirectamente, a instancia del porteador o bajo su supervisión o control”.*

Este listado fija un amplio catálogo de sujetos por cuyos actos u omisiones es responsable el porteador. En este sentido, la norma hace referencia a “*Cualquier parte ejecutante*”, lo que da a entender que dentro de esta categoría ingresa también la parte ejecutante marítima.⁷⁶

También es destacable que esta norma restrinja su aplicación a estas personas en la medida que actúen “*directa o indirectamente a instancia del porteador o bajo su supervisión o control, restricción que también encontramos en el apartado d) del artículo 18*”.⁷⁷

La responsabilidad del porteador por actos ajenos también se consagra en nuestro sistema, sólo que de un modo más disperso a través de diferentes preceptos como, por ejemplo, los artículos 4.3, 5.1, 5.4 o 5.7 de las RHa, los que aluden a estos terceros como los empleados o agentes del porteador.

⁷⁶ THOMAS, Rhidian: “An analysis of the liability regime of carriers and maritime performing parties”. En: *A New Convention for the Carriage of Goods by Sea – The Rotterdam Rules*. AA.VV. Editado por Rhidian Thomas, Lawtext Publishing Ltd., Devon, 2009. Pág. 59.

⁷⁷ KLENNER SOTO, Andrés: ob. cit. Pág. 250.

Luego, el artículo 19 norma la responsabilidad de la parte ejecutante marítima, estableciendo que ésta quedará sujeta a las obligaciones y responsabilidades que le impone este convenio y gozará de las exoneraciones y de los límites de responsabilidad que el mismo le reconoce siempre que se reúnan las condiciones copulativas señaladas en el apartado a) y b)⁷⁸ del párrafo 1 de este artículo.

El párrafo 2 fija la regla de que cualquier acuerdo especial en virtud del cual el porteador asuma obligaciones no reguladas por este convenio o acepte límites de responsabilidad superiores a los fijados por él no surtirán efecto respecto de la parte ejecutante marítima, a menos que ella expresamente acepte dichas condiciones.

A continuación, el párrafo 3 dispone que la parte ejecutante marítima será responsable del incumplimiento de sus obligaciones establecidas en el presente convenio que se derive de los actos u omisiones de cualquier persona a quien haya encomendado el cumplimiento de cualquiera de las obligaciones que incumban al porteador con arreglo al contrato de transporte, en iguales condiciones que las establecidas en el párrafo 1 del presente artículo.

Para finalizar, el párrafo 4 establece que nada de lo dispuesto en el presente Convenio impone responsabilidad alguna al capitán o demás miembros de la tripulación del buque ni a otros empleados del porteador o de una parte ejecutante marítima.

La regulación de la responsabilidad de la parte ejecutante marítima en el Convenio, en los primeros tres párrafos de este artículo, es bastante similar a la que establece nuestro sistema para el porteador efectivo en el artículo 10.2 y 10.3 de la RHa, sólo que en ellas no se fijan condiciones para que el porteador efectivo quede sujeto a sus normas.

En cuanto al párrafo 4, en nuestro sistema los terceros por los que responde el porteador sí pueden ser responsables según se deduce del artículo 10.2 de las RHa, marcándose así una importante diferencia entre ambos sistemas, ya que en las RR esto no sería posible.⁷⁹

Finalmente, el artículo 20 de las RR establece la responsabilidad solidaria entre el porteador y la parte ejecutante marítima en la medida que ambos sean responsables por la

⁷⁸ Apartado a) y b) del párrafo 1 del artículo 18 de las RR: “a) La parte ejecutante marítima haya recibido las mercancías para su transporte en un Estado Contratante, o las haya entregado en un Estado Contratante, o haya ejecutado sus funciones respecto de las mercancías en un puerto situado en un Estado Contratante; y b) El hecho causante de la pérdida, el daño o el retraso haya ocurrido: i) durante el período comprendido entre la llegada de las mercancías al puerto de carga del buque y su salida del puerto de descarga del buque; ii) mientras las mercancías se hallaban bajo su custodia; o iii) en cualquier otro momento en la medida en que la parte ejecutante marítima estuviera participando en la ejecución de cualquiera de las actividades previstas en el contrato de transporte”.

⁷⁹ FOX IGUALT, Christian: ob.cit. Pág. 253.

pérdida, daño o retraso en la entrega de las mercancías, pero siempre dentro de los límites de responsabilidad previstos por este convenio.

En lo que concierne a esta norma, el sistema de Hamburgo sigue una regulación semejante según el artículo 10, párrafos 4 y 5, los que también contemplan la responsabilidad solidaria entre porteador y porteador efectivo con la limitación mencionada.

5. Comentarios.

La situación del régimen de responsabilidad del porteador en este convenio no es muy diferente a la del régimen de responsabilidad del cargador, en el sentido de que la regulación que fijan las RR para aquél es también más estricta y detallada que en nuestro sistema.

Reafirmando lo anterior, en primer lugar se detallan obligaciones explícitas para el porteador, lo que de un modo similar a las obligaciones del cargador en este convenio, le exigen mayor diligencia y, por ende, le otorgan a un eventual reclamante herramientas más precisas y contundentes para perseguir su responsabilidad.

Una aplicación concreta de lo anterior es la exigencia que se hace al porteador de obrar con la debida diligencia antes, al comienzo y durante el viaje por mar para el cumplimiento de la “*obligación de navegabilidad*”. Es tal el alcance de esta última que el reclamante incluso probando que los perjuicios fueron probablemente ocasionados porque el porteador no cumplió con la obligación de navegabilidad, basta para desvirtuar las causales del artículo 17 párrafo 3, provocando así que el peso probatorio recaiga sobre el porteador.

Luego, el fundamento de la responsabilidad del porteador, y las exoneraciones de la misma, son materias reguladas de una forma considerablemente más minuciosa que en el sistema de Hamburgo.

Respecto a ello, hay quienes han estimado que se favorece de forma excelsa a los porteadores en aquellas materias, lo que, a mi juicio, resulta forzado sostener si se analiza el artículo 17 párrafo por párrafo. Sería más preciso concluir que en ciertos aspectos esta normativa es más favorable para el porteador, pero, en otros, más gravoso para él.⁸⁰

⁸⁰ SANDOVAL LÓPEZ, Ricardo *et al.*: ob.cit. Pág. 15.

De esta manera, en cuanto a los aspectos gravosos para el porteador, tal como se señaló anteriormente, el mecanismo para aplicar la presunción de responsabilidad es más sencillo para el reclamante;⁸¹ la causal de exoneración genérica de responsabilidad establecida en el párrafo 2 impone mayores exigencias al porteador para utilizarla; además, en las etapas para determinar la responsabilidad del porteador intervienen obligaciones explícitas, frente a las que el artículo 17 dispone cuales de ellas pueden ser utilizadas por el reclamante a su favor.⁸²

Por otro lado, respecto a las ventajas, hay quienes han sostenido⁸³ que el listado de causales exonerativas de responsabilidad que prescribe el artículo 17 en su párrafo 3 presenta un notorio beneficio a favor del porteador debido al peso probatorio que le impone al reclamante.

Sin embargo, considero que la regulación de este listado sólo concede una ventaja relativa al porteador en contraste con nuestro sistema, ya que en ciertos casos también puede resultarle desfavorable.

Estimo que este eventual carácter adverso se debe a que en las RR se conciben más etapas probatorias luego de que el porteador acredite la existencia de alguna de las situaciones que contemplan las causales en análisis. Esto si se considera que, en nuestro sistema, si el porteador prueba alguna de dichas situaciones podría fundamentar en ella su postura de que adoptó todas las medidas que razonablemente podían exigirse para evitar el hecho y sus consecuencias y así exonerarse de responsabilidad. O incluso encuadrarla en alguna de las hipótesis a las que las RHa y el CdC, expresa y directamente, le otorgan aquel efecto, como se regula, por ejemplo, a propósito del salvamento de vidas humanas. En síntesis, el reclamante cuenta con más oportunidades para acreditar la culpa del porteador, lo que naturalmente significa una ventaja para aquél y, por ende, una desventaja para el porteador.⁸⁴

⁸¹ Ver: DURÁN SANHUEZA, Rafael: ob.cit. Págs. 284 y 285.

⁸² Cabe recordar también la utilidad que pueden brindar las obligaciones expresamente establecidas cuando se analizó el régimen de responsabilidad del cargador que establece este convenio. Ver Supra. Pág. 25.

⁸³ Ver: VIDAL AMODEO, Julio: *Las Reglas de Rotterdam. Un convenio contra la facilitación y el fomento del comercio internacional*. Montevideo, 2010. S/P, disponible en: <http://www.vadenuovo.com.uy/index.php/the-news/539-21vadenuovo04> última visita el 27 de Octubre del 2012.

⁸⁴ De todas formas es importante hacer hincapié en el problema procedimental que puede generar esta mayor cantidad de etapas probatorias, ya que resulta algo complejo figurar cómo funcionarían dichas etapas si se tienen en cuenta los actuales procedimientos aplicables a la materia.

A modo de ilustración, si en el contexto del sistema de Hamburgo un porteador, para eximirse de responsabilidad, demuestra que en los daños sobre las mercancías fue determinante la estiba defectuosa y que dicha operación la llevó a cabo el cargador, entonces bastaría con probar que adoptó todas las medidas que razonablemente podían exigirse para evitar esa estiba defectuosa y sus consecuencias. Pero en qué situación queda el reclamante si descubre que junto con la estiba defectuosa concurrió el mal estado de la nave y que producto de ambas circunstancias se produjo el siniestro.

O, en este mismo sentido, imaginemos un porteador que prueba que producto del salvamento de vidas humanas o del salvamento de mercancías en el mar éstas se perdieron. Sin embargo, qué sucede si el reclamante advierte que en dicha pérdida concurrió la negligencia de la tripulación de la nave.

En este punto ni las RHa ni el CdC se pronuncian, ya que ellas sólo regulan el contradictorio hasta que el porteador supera la presunción de culpa o acredita el salvamento en este caso, quedando así eximido de responsabilidad.

Considero que en situaciones como éstas, las RR otorgan una importante tutela en materia de prueba al reclamante, ya que se ocupan de cubrir situaciones de este tipo y por lo tanto otorgan mayor certeza en la determinación de la responsabilidad del porteador.⁸⁵

Ahora bien, también es cierto que este listado puede favorecer al porteador. Por ejemplo, frente a una circunstancia que no contempla de ningún modo nuestro sistema y que difícilmente, por sí sola, pueda hacer suponer que el porteador adoptó todas las medidas que razonablemente pueden exigirse para evitar el hecho y sus consecuencias, como podría ocurrir con las medidas razonables para evitar o tratar de evitar daños al medio ambiente. En un contexto como éste el listado de causales que establece el artículo 17 puede ser muy ventajoso para el porteador..

Prosiguiendo con la situación del régimen de responsabilidad del porteador en este convenio, la regulación que se fija para terceros a quienes el porteador les encomienda la ejecución de sus obligaciones, es más minucioso y más severo con él.

De esta manera, junto con reconocer de modo muy amplio la realidad de la subcontratación a través de los conceptos de parte ejecutante y parte ejecutante marítima,⁸⁶

⁸⁵ Ver: LANNAN, Kate y ARROYO VENDRELL, Tatiana: Las Reglas de Rotterdam. Una Propuesta Ganadora. Pág. 6, disponible en: <http://asadip.files.wordpress.com/2010/07/maritime-gateway-spanish-with-arroyo-july-2010.pdf> última vez visitado el 26 de Agosto del 2012.

el Convenio pretende que no existan “lados grises”, en el sentido que todos los participantes deben hacerse responsables de una u otra forma.⁸⁷

Hoy en día no existen reglas claras para operadores portuarios, fletadores, compañías de estiba, freight forwarders y otros operadores que actúan en ciertos tramos por cuenta del porteador y que como no están definidos en ninguno de los instrumentos internacionales vigentes, muchas veces escapan de responsabilidad, porque no existe base legal para demandarlos. Con el esquema de las RR el reclamante tendría la opción de demandar al porteador o a la parte ejecutante marítima, ya que, a diferencia de lo establecido por nuestra normativa en la materia, no se consagra la posibilidad de demandar a empleados o agentes de dichos sujetos. Por lo tanto, aquéllos estarán obligados a responder por los terceros que actúen, directa o indirectamente, a sus instancias o bajo su supervisión o control.⁸⁸

Finalmente, los límites de responsabilidad, tratándose de la responsabilidad por daños o pérdida sobre las mercancías, son superiores a los fijados por el CdC y las RHa convirtiéndose así en las *“sumas de limitación más altas existentes, ya que la Convención Multimodal de 1980 no está en vigor; lo que ha motivado fuerte oposición por parte de China, Grecia y Corea (tres países con fuertes flotas mercantes). Se trata de una buena oferta para los países africanos y latinoamericanos”*.⁸⁹

⁸⁶ TOMASELLO HART, Leslie: “Introducción”. En: ob.cit. Pág. 64.

⁸⁷ VALDEVERDE FARFÁN, Ider: ob.cit. Pág. 237.

⁸⁸ Ídem.

⁸⁹ ALCÁNTARA, José María: ob. cit. S/P.

Capítulo IV. La parte controladora. Utilidad de esta innovación para un sistema de responsabilidad.

1. Noción de parte controladora.

Esta es una figura muy innovadora que introducen las RR, la cual no se regula en otros convenios. Antes de analizar en qué aspectos resulta novedosa hay que señalar, a grandes rasgos, qué se entiende por parte controladora.

El párrafo 13 del artículo 1 define a la parte controladora como “*la persona que con arreglo al artículo 51 esté legitimada para el ejercicio del derecho de control*”, abriendo así las siguientes interrogantes:

1.1 ¿Qué es el derecho de control?

Las RR responden esta pregunta en su artículo 50, disponiendo, en su párrafo 1, que este derecho sólo puede ser ejercido por la parte controladora y, estableciendo luego, en sus apartados a) b) y c), el contenido de este derecho.

Así, su apartado a) se refiere al derecho de la parte controladora para dar o modificar instrucciones relativas a las mercancías, pero que no importen una modificación al contrato de transporte. De este modo, se pueden encasillar dentro de estas instrucciones aquellas relacionadas con cuestiones operativas -como las que determinen a qué temperatura se debe transportar la mercancía- o, incluso, aquellas que van un poco más allá de lo meramente operativo, como una instrucción en que la parte controladora pide al porteador que se comunique con ella antes de proceder a la entrega efectiva de las mercancías.⁹⁰

Por otro lado, los apartados b) y c) sí se refieren a modificaciones que importan una variación al contrato de transporte marítimo. El apartado b), por su parte, se refiere al derecho de la parte controladora para obtener la entrega en algún puerto de escala o intermedio o, en el caso de un segmento terrestre del transporte, en algún lugar de la ruta. Luego, el apartado c) se refiere al derecho del controlador para poder sustituir al destinatario por alguna otra persona, incluida la propia parte controladora.⁹¹

⁹⁰ PEURIOT CANTERINI, Luis Felipe: “Efectos del Contrato en lo que concierne a la Parte Controladora”. En: *Las Reglas de Róterdam. Análisis del Convenio de las Naciones Unidas sobre el Contrato de Transporte Internacional Total o Parcialmente Marítimo*. AA.VV. Editorial Librotecnia, Santiago, 2011. Pág. 275.

⁹¹ Ídem.

Antes de finalizar este punto, es importante mencionar que el párrafo 2 del artículo 50 determina el lapso durante el cual se puede ejercer este derecho, fijando para ello el tramo durante el cual esté vigente el período de responsabilidad del porteador.

En conclusión, el derecho de control es una potestad exclusiva de la parte controladora dotada de un triple contenido.

1.2 ¿Quiénes son las personas que con arreglo al artículo 51 pueden ejercer este derecho de control?

Para responder esto, el artículo 51 establece las reglas según las cuales se determina quién es la parte controladora, es decir, el titular del derecho de control. Junto con ello, también establece la facultad de la parte controladora para poder transferir su derecho de control y, además, establece la forma en que la parte controladora se debe legitimar frente al transportador para ejercer su derecho de control.

En este sentido, para establecer quiénes son las personas que pueden ejercer el derecho de control, la norma en análisis prevé diversas alternativas considerando si existe o no un documento de transporte⁹² y, en caso de haberlo, ante qué tipo de documento de transporte estamos. Ahora bien, ya que el propósito de este capítulo no es llevar a cabo un análisis detallado de la normativa de la parte controladora, sino que referirme a ella como una novedad que viene a ser útil para proteger de forma más armónica los intereses de los involucrados en el transporte marítimo de mercancías, no detallaré las reglas para determinar quién es la parte controladora. Por lo mismo, tampoco analizaré las reglas relativas a la transferencia del derecho de control y el mecanismo que debe efectuar el controlador para legitimarse como tal frente al porteador.

Considero que, para efectos de este trabajo, basta dejar en claro que la parte controladora puede ser el cargador, el cargador documentario, el destinatario, el tenedor de un documento de transporte o documento electrónico de transporte negociables, u otra

⁹² Por lo tanto, se deduce del análisis de las alternativas contempladas por el artículo 51 que para que se constituya el derecho de control no es imprescindible la emisión de un documento de transporte, siendo sólo necesario para aquello que se haya celebrado un contrato de transporte marítimo. Respecto a este punto hay que precisar que el documento de transporte, al igual que el conocimiento de embarque en las RHa, no supone un documento esencial para que exista el contrato de transporte marítimo. Cfr. ALCÁNTARA, José María; HUNT, Frazer; TETLEY, William; OLAND, Barry; SCHMITT, Douglas; PYSDEN, Kay; JOHANSSON, Svante y RAMBERG, Jan: *Declaración de Montevideo*. Montevideo, 2010, disponible en <http://www.revistapoliza.com/especial/declaracionMontevideo.pdf> última visita el 24 de Agosto del 2012. S/P.

persona que se designe, sin perjuicio de lo que prescriba para cada caso el artículo 51 de las RR.⁹³

2. La utilidad de la regulación de una parte controladora en las RR.

Esta utilidad no es una apreciación que sea compartida unánimemente por los doctos en la materia, de modo que hay que afirmar que esta regulación ha sido objeto de “*suspicias y hasta de críticas*”.⁹⁴

Para estos efectos, resulta ilustrativo el debate que recoge el profesor Luis Felipe Peuriot,⁹⁵ en el que advierte que una de las críticas que ha recibido esta figura es que trata temas propios de la compraventa en una convención sobre transporte, lo que “*supone entrar en un detalle innecesario, que tradicionalmente ha quedado –y, por ello, debiera continuar- entregado a los derechos locales*”, frente a lo cual contrasta la conveniencia y mérito que advierten connotados juristas como Charles Debattista y Gert Van der Ziel, respecto a la regulación de esta figura.

*“Al respecto, el profesor Charles Debattista, en un coloquio sobre las Reglas de Róterdam organizado por la UNCITRAL, en Septiembre del año 2009, destacó que en una operación de comercio internacional, en que las mercancías serán objeto de un transporte, resulta fundamental determinar quién es la persona facultada para recibir las mercancías en destino y quién puede –y en qué medida- dar instrucciones al porteador mientras las mercaderías se encuentran en viaje”.*⁹⁶

Al parecer, la respuesta más próxima es que dicha persona es el comprador, quien normalmente ya habrá pagado el precio de las mercancías, por lo que él debería figurar como destinatario del transporte. Pero, en la realidad, esta situación resulta más compleja, ya que es perfectamente posible que haya un vendedor que no haya recibido el pago de las mercaderías, por lo que decide mantener el control sobre las mercancías hasta el pago del precio, o bien, es posible que haya un banco que confirió un crédito al comprador a través de una carta de crédito respaldada en el correspondiente documento de transporte.⁹⁷

⁹³ El artículo 51 de las RR establece situaciones frente a las cuales pueden variar los sujetos titulares del derecho de control, considerando para ello si se emitió un documento de transporte y, de haberlo, distinguiendo si éste es electrónico o no y, en ambos casos, si es negociable o no negociable. Para mayor profundización ver: BAATZ, Yvonne *et al.*: ob.cit. Pág. 153-155.

⁹⁴ PEURIOT CANTERINI, Luis Felipe: ob.cit. Pág. 268.

⁹⁵ *Ibidem*. Pág. 268 y sigs.

⁹⁶ *Ibidem*. Pág. 268.

⁹⁷ *Ibidem*. Pág. 269.

De esta manera, las RR vienen a ocuparse de un aspecto propio del transporte que puede tener importantes repercusiones en la compraventa. Es decir, no consiste, como lo han planteado sus detractores, en “*aspectos relativos a la compraventa y a la teoría general de los títulos de crédito*”.⁹⁸ Sin embargo, si se analiza más cuidadosamente la compraventa, se puede advertir, como lo explica el profesor Gert Van Der Ziel, que en ella hay instituciones jurídicas que si bien pueden estar relacionadas con el transporte y con el derecho de control, no constituyen precisamente ese derecho, razón por la cual se ha producido una confusión que es la que lleva a sostener esta crítica y, con ello, la falta de una regulación pormenorizada sobre esta materia en convenciones internacionales sobre el transporte marítimo de mercancías, tal como ocurre en las RHa.⁹⁹

Así, el profesor Gert Van Der Ziel distingue tres tipos de derechos familiarizados entre sí, en materia de transporte, en la compraventa y en el contrato de transporte:¹⁰⁰

- 1) Derecho de disposición (*ius disponendi*): Esta es una figura propia de la compraventa en la cual el vendedor puede retener la transferencia del dominio a pesar de haberse desprendido de la posesión de los bienes. Esto con el objeto de asegurar el cumplimiento de las obligaciones del comprador.
- 2) Derecho de detención *in transitu*: Nuevamente estamos ante un concepto jurídico relacionado con la compraventa, el cual consiste en la facultad que tiene el vendedor, que no ha recibido el precio de las mercancías, pero que ya ha transferido el dominio al comprador, para poder recuperar la posesión sobre los bienes que se están siendo transportados al lugar acordado para la entrega.
- 3) Derecho de control: El derecho de control es la facultad de una parte, en el contrato de transporte, para poder modificar este contrato (con el consentimiento del transportador) o para dar instrucciones al transportador acerca de las mercancías que están siendo transportadas. Esta es una figura relacionada exclusivamente con el contrato de transporte.

Por lo tanto, el derecho de control viene a ser una figura diferente al derecho de detención en tránsito y al derecho de disposición. En este sentido, estos últimos si bien

⁹⁸ *Ibidem*. Pág. 268.

⁹⁹ *Ibidem*. Pág. 270.

¹⁰⁰ VAN DER ZIEL, Gert: “Delivery of the goods, rights of the controlling party and transfer of rights”. En: *A New Convention for the Carriage of Goods by Sea – The Rotterdam Rules*. AA.VV. Editado por Rhidian Thomas, Lawtext Publishing Ltd., Devon 2009. Pág. 244.

buscan tutelar a otros derechos que emanan de la compraventa, pueden carecer de aplicación práctica si las mercancías están siendo transportadas y el vendedor no cuenta con el control sobre éstas.¹⁰¹ De esta forma, el reconocimiento del derecho de control en las RR puede convertirse en un recurso muy útil para poder ejercer derechos que son propios de la compraventa, constituyéndose así una eficaz herramienta para que un interesado en la carga pueda velar con más recursos por sus intereses.

Hay que advertir que esta figura también puede resultar conveniente para resguardar los intereses de la carga respecto del transportador. En este sentido, por ejemplo, puede resultar útil para un cargador controlador contar con una facultad que le permita dar instrucciones al porteador cuando considere que las mercancías pueden correr algún riesgo, producto de las condiciones climáticas o bien de la exposición del transportador a situaciones de peligro. Por lo tanto, con este recurso, dicho cargador controlador puede evitar eventuales daños o pérdidas en las mercaderías o retrasos en su entrega, frente a los que, finalmente, el porteador cuenta con la posibilidad de exonerarse o limitar su responsabilidad si logra valerse con éxito de los mecanismos que le otorgan para ello las RR.¹⁰²

Lo anterior hay que complementarlo con el artículo 52 de las RR que, en su párrafo 4, reconoce que obedecer estas instrucciones constituye una obligación del transportador cuyo incumplimiento puede acarrearle responsabilidad por la pérdida o daños en la mercancía o el retraso en su entrega.

Por otro lado, esta facultad para controlar las mercancías, no está entregada al libre arbitrio del controlador, ya que este debe superar diversas cortapisas para ejercer su derecho. De esta forma las RR, en su artículo 52, se pronuncian acerca de la legitimación que debe poseer la parte controladora para el ejercicio del derecho de control; que las instrucciones del controlador puedan razonablemente ser ejecutadas por el porteador, conforme a sus propios términos, en el momento de ser recibidas; y que la ejecución de las instrucciones no interfiera con el curso normal de las operaciones del porteador, incluidas las prácticas que normalmente siga para realizar su entrega. Incluso, en el artículo 55, se introduce la obligación del controlador de dar información, instrucciones o documentos

¹⁰¹ Ver: PEURIOT CANTERINI, Luis Felipe: ob.cit. Pág. 272.

¹⁰² Ver: STURLEY, Michael: "Transport Law for the twenty-first century: an introduction to the preparation, philosophy, and potential impact of the Rotterdam Rules". En: *A New Convention for the Carriage of Goods by Sea – The Rotterdam Rules*. AA.VV. Editado por Rhidian Thomas, Lawtext Publishing Ltd., Devon, 2009. Págs. 24-26.

adicionales al porteador, o a una parte ejecutante, cuando la solicite y se cumplan los demás presupuestos de esta norma.

Además, en el artículo 52, se establece el deber de la parte controladora de rembolsar los gastos razonables adicionales en que incurra el porteador y, se regula también, la responsabilidad del controlador en el caso de que la ejecución diligente de las instrucciones, llevada a cabo por el porteador, provoque a éste algún perjuicio, directamente o porque se le haga responsable de los perjuicios producidos en otras mercancías transportadas. Incluso faculta al porteador para condicionar el cumplimiento de las instrucciones al otorgamiento de una garantía por parte del controlador, bajo ciertas circunstancias.

Por último, cabe mencionar que el transportador también puede acordar con la parte controladora apartarse de lo dispuesto en el apartado b) y c) del párrafo 1 del artículo 50, relativos a las facultades del controlador que sí importan una variación en el contrato de transporte marítimo.

En fin, la figura de la parte controladora puede convertirse en un recurso muy conveniente para auxiliar en la práctica del comercio internacional, para evitar riesgos sobre las mercancías e, incluso, para deslindar responsabilidades en el caso de que el transportador ocasione perjuicios por no cumplir con las instrucciones provenientes de la parte controladora. De este modo, este derecho surge como una herramienta útil para los interesados en la carga, no obstante que ello no significa que sea un recurso arbitrario y sin límites, toda vez que el transportador también cuenta con medios para protegerse de un controlador que haga un uso inadecuado de este derecho.

Conclusiones.

Luego de haber analizado el régimen de responsabilidad del cargador y del porteador a lo largo de este trabajo, en una primera etapa objetivamente y luego, críticamente, creo haber demostrado de manera fundada que, en ambos regímenes, la regulación que fijan las RR tiene un carácter más detallado, más severo y más pragmático, en comparación a la regulación que establecen las RHa y el Libro III del CdC.

De este modo, una mayor rigurosidad en la regulación de la responsabilidad de las partes y de las obligaciones vinculadas a ella, en los términos de las RR, debiese significar que aquéllas actúen más diligentemente en el cumplimiento de sus deberes. Considero que un sistema de responsabilidad debe propender a que las partes involucradas sean más cuidadosas, después de todo, los mecanismos para perseguir la responsabilidad del sujeto infractor intervienen generalmente cuando algo no funcionó de manera adecuada.

Asimismo, la minuciosidad de que se vale este convenio para regular el régimen de responsabilidad, como se comentó por ejemplo a propósito de las obligaciones específicas del porteador y del cargador o respecto al mayor detalle con que se abarca la regulación de la responsabilidad del porteador por actos ajenos, es un considerable aporte en la certeza y seguridad de que deben estar provistos los procedimientos para saber a quién demandar y con qué herramientas cuentan los sujetos interesados para tutelar sus derechos. En estos aspectos se ilustró la insuficiencia que pueden presentar las RHa.

Además, se destacó el mayor pragmatismo que esta normativa presenta, ya que está diseñada para satisfacer necesidades prácticas y contemporáneas, resolviendo dificultades reales que enfrentan los sujetos que están activos en las industrias que involucran al transporte marítimo de mercancías. Así, se tomaron como manifestaciones de este aspecto el reconocimiento de la figura del cargador documentario, la regulación de los documentos electrónicos de transporte, el contemplarse una parte controladora, la regulación estricta y detallada de una parte ejecutante y una parte ejecutante marítima e, incluso, se abordó de qué manera estas manifestaciones pueden ser útiles para el sistema de responsabilidad.

Considerando este escenario, sugiero que la mejor perspectiva para valorar la calidad y conveniencia de un convenio internacional y de su régimen de responsabilidad, no debe consistir en cómo una parte se ve más constreñida y la otra se beneficia de ello. Al

contrario, debe apuntar a que ambas partes estén dotadas de medios útiles, prácticos, modernos y rigurosos para fiscalizar, responsabilizar e incluso solicitar la colaboración de la otra parte. Sólo de esta manera debería concluirse que efectivamente estamos ante un sistema de responsabilidad más justo, equilibrado y eficaz para los portadores y los interesados en la carga, aspectos en los cuales considero que las RR demostraron ser superiores.

Bibliografía.

Obras de doctrina.

- ALCÁNTARA, José María: “La Convención de NN.UU. sobre Transporte de Mercancías Total o Parcialmente por Mar: un Instrumento Neocon sobre Responsabilidad del Porteador”. En: *XII Congreso de Derecho Marítimo*, Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo, Montevideo, 10-12 de Noviembre 2008.
- ALCÁNTARA, José María; HUNT Frazer; TETLEY, William; OLAND, Barry; SCHMITT, Douglas; PYSDEN, Kay; JOHANSSON, Svante y RAMBERG Jan: *Declaración de Montevideo*, Montevideo, 2010, disponible en <http://www.revistapoliza.com/especial/declaracionMontevideo.pdf> última visita el 24 de Agosto del 2012.
- BAATZ, Yvonne; DEBATTISTA, Charles; LORENZON, Filippo; SERDY, Andrew; STANILAND, Hilton y TSIMPLIS, Michael: *The Rotterdam Rules: A Practical Annotation*. Informa, Londres, 2009.
- BARROILHET ACEVEDO, Claudio y DÍAZ DÍAZ, Alejandro: *Derecho del Transporte*. Editorial Libromar Ltda., Santiago, 2002.
- BAUGHEN, Simon: “Obligations owed by the shipper to the carrier”. En: *A New Convention for the Carriage of Goods by Sea – The Rotterdam Rules*. AA.VV. Editado por Rhidian Thomas, Lawtext Publishing Ltd., Devon, 2009.
- BERLINGIERI, Francesco: *A Comparative Analysis of the Hague-Visby Rules, the Hamburg Rules and the Rotterdam Rules*, disponible en http://www.uncitral.org/pdf/english/workinggroups/wg_3/Berlingieri_paper_comparing_RR_Hamb_HVR.pdf última visita el 27 de Agosto del 2012.
- BLAS SIMONE, Osvaldo: *Compendio de derecho de la navegación*. Depalma, Buenos Aires, 1987.
- BLAS SIMONE, Osvaldo: *Las Reglas de Hamburgo (análisis normativo)*. Ediciones Novum Forum, Buenos Aires, 1980.
- 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, Valparaíso, 2003.

- DURÁN SANHUEZA, Rafael: “El Fundamento o Bases de la Responsabilidad del Porteador dentro de las Reglas de Róterdam (Análisis del artículo 17 del Convenio de las Naciones Unidas sobre el Contrato de Transporte Internacional de Mercancías Total o Parcialmente Marítimo y su Relación con el período de Responsabilidad del Porteador)”. En: *Anuario de Derecho Comercial y Marítimo N° 2/2010*, Edeval, Valparaíso, 2011.
- ENRÍQUEZ, David: “Uncitral y las oscilaciones del régimen jurídico del transporte marítimo internacional de mercancías. Advertencias en torno a la búsqueda de una tercera vía”. En: *Anuario Mexicano de Derecho Internacional*, vol. VIII, UNAM, México, 2008.
- FOX IGUALT, Christian: “Efectos del contrato en lo que concierne al porteador”. En: *Las Reglas de Róterdam. Análisis del Convenio de las Naciones Unidas sobre el Contrato de Transporte Internacional Total o Parcialmente Marítimo*. AA.VV. Editorial Librotecnia, Santiago, 2011.
- GABALDÓN GARCÍA, José Luis y RUIZ SOROA, José María: *Manual de Derecho de la Navegación Marítima*. Marcial Pons Ediciones Jurídicas y Sociales, S.A., Madrid, 2006.
- GARCÍA INFANTE, Félix: *Derecho del Transporte Marítimo*. Ediciones Universitarias de Valparaíso de la Universidad Católica de Valparaíso, Valparaíso, 1993.
- GONZÁLEZ LEBRERO, Rodolfo: *Manual de Derecho de la Navegación*. Depalma, Buenos Aires, 2000.
- KLENNER SOTO, Andrés: “Efectos del contrato en lo que concierne al porteador”. En: *Las Reglas de Róterdam. Análisis del Convenio de las Naciones Unidas sobre el Contrato de Transporte Internacional Total o Parcialmente Marítimo*. AA.VV. Editorial Librotecnia, Santiago, 2011.
- LANNAN, Kate y ARROYO VENDRELL, Tatiana: *Las Reglas de Rotterdam. Una Propuesta Ganadora*. Pág. 6, disponible en: <http://asadip.files.wordpress.com/2010/07/maritime-gateway-spanish-with-arroyo-july-2010.pdf> última visita el 26 de Agosto del 2012.

- NIKAKI, Theodora: “The obligations of carriers to provide seaworthy ships and exercise care”. En: *A New Convention for the Carriage of Goods by Sea – The Rotterdam Rules*. AA.VV. Editado por Rhidian Thomas, Lawtext Publishing Ltd., Devon, 2009.
- PEURIOT CANTERINI, Luis Felipe: “Efectos del Contrato en lo que concierne a la Parte Controladora”. En: *Las Reglas de Róterdam. Análisis del Convenio de las Naciones Unidas sobre el Contrato de Transporte Internacional Total o Parcialmente Marítimo*. AA.VV. Editorial Librotecnia, Santiago, 2011.
- RAMÍREZ DANERI, Rodrigo: “Algunas reflexiones acerca de la eventual aplicación en Chile del Convenio de Naciones Unidas sobre el Contrato de Transporte Internacional de Mercancías Total o Parcialmente Marítimo”. En: *Análisis retrospectivo de los 30 años de la Ley de Navegación y los 20 años del Libro III del Código de Comercio chilenos*. Librotecnia, Santiago, 2008.
- REYNOLDS, Francis: “Transport documents under the international conventions”. En: *The Carriage of Goods by Sea under the Rotterdam Rules*. AA.VV. Editado por Rhidian Thomas, Lawtext Publishing Ltd., Devon, 2008.
- SANDOVAL LÓPEZ, Ricardo: “Análisis del Convenio de CNUDMI/UNCITRAL sobre Transporte Total o Parcialmente Marítimo de Mercancías”. En: *Análisis retrospectivo de los 30 años de la Ley de Navegación y los 20 años del Libro III del Código de Comercio chilenos*. Librotecnia, Santiago, 2008.
- SANDOVAL LÓPEZ, Ricardo; GUZMÁN, José; FRANCO, Javier; REYES, Andrés; REYES, Jorge; MENDIETA, Rafael; Álvarez, Carlos; MESA, Cristina; ILLESCAS, Rafael; LABORDE, Alejandro; SCIARRA, Alejandro; VIDAL, Gabriela; GONZÁLEZ, Ariosto; SOWERBY, Carlos y MATHEUS, Carlos: *Las Reglas de Rotterdam. Una respuesta Latinoamericana a la “Declaración de Montevideo”*. Buenos Aires, 2010, disponible en: <http://www.comitemaritime.org/Uploads/Rotterdam%20Rules/Las%20Reglas%20de%20Rotterdam%20-%20Una%20respuesta%20latinoamericana%20a%20la%20Declaraci%C3%B3n%20de%20Montevideo%202.pdf> última visita el 26 de Agosto del 2012.
- STEVENS, Frank: “Duties of shippers and dangerous cargoes”. En: *The Carriage of Goods by Sea under the Rotterdam Rules*. AA.VV. Editado por Rhidian Thomas, Lloyd’s List, Londres, 2010.
- STURLEY, Michael: “Transport Law for the twenty-first century: an introduction to the preparation, philosophy, and potential impact of the Rotterdam Rules”. En: *A New*

Convention for the Carriage of Goods by Sea – The Rotterdam Rules. AA.VV. Editado por Rhidian Thomas, Lawtext Publishing Ltd., Devon, 2009.

- THOMAS, Rhidian: “An analysis of the liability regime of carriers and maritime performing parties”. En: *A New Convention for the Carriage of Goods by Sea – The Rotterdam Rules*. AA.VV. Editado por Rhidian Thomas, Lawtext Publishing Ltd., Devon, 2009.
- TOMASELLO HART, Leslie: “Aspectos Generales”. En: *Las Reglas de Róterdam. Análisis del Convenio de las Naciones Unidas sobre el Contrato de Transporte Internacional Total o Parcialmente Marítimo*. AA.VV. Editorial Librotecnia, Santiago, 2011.
- TOMASELLO HART, Leslie: “Introducción”. En: *Las Reglas de Róterdam. Análisis del Convenio de las Naciones Unidas sobre el Contrato de Transporte Internacional Total o Parcialmente Marítimo*. AA.VV. Editorial Librotecnia, Santiago, 2011.
- TOMASELLO WEITZ, Leslie: *La Responsabilidad en el Derecho Marítimo*. Editorial Jurídica ConoSur Limitada, Santiago de Chile, 1995.
- TOMASELLO WEITZ, Leslie: “Efectos del Contrato en lo que concierne al Cargador”. En: *Las Reglas de Róterdam. Análisis del Convenio de las Naciones Unidas sobre el Contrato de Transporte Internacional Total o Parcialmente Marítimo*. AA.VV. Editorial Librotecnia, Santiago, 2011.
- VALDEVERDE FARFÁN, Ider: *El Transporte Marítimo de Mercancías por Mar, bajo el Régimen de Conocimiento de Embarque, y la Conveniencia de la Aprobación de las Nuevas Reglas de Rotterdam. Sugerencias para una Reforma Legal en el Ecuador*, disponible en: http://www.revistajuridicaonline.com/images/stories/revistas-juridicas/derecho-economico-tomo-3/177_a_258_el_transporte_mar.pdf última visita el 06 de Octubre del 2012.
- VAN DER ZIEL, Gert: “Delivery of the goods, rights of the controlling party and transfer of rights”. En: *A New Convention for the Carriage of Goods by Sea – The Rotterdam Rules*. AA.VV. Editado por Rhidian Thomas, Lawtext Publishing Ltd., Devon, 2009.
- VIDAL AMODEO, Julio: *Las Reglas de Rotterdam. Un convenio contra la facilitación y el fomento del comercio internacional*. Montevideo, 2010, disponible en: <http://www.vaduenuevo.com.uy/index.php/the-news/539-21vaduenuevo04> última visita el 27 de Octubre del 2012.

Otras Publicaciones.

- *Fotografías de los 16 Estados firmantes originarios de las Reglas de Rotterdam (23 de septiembre de 2009), disponible en: http://www.uncitral.org/uncitral/es/uncitral_texts/transport_goods/2008rotterdam_rules/signature_photos.html última visita el 5 de Agosto del 2012.*
- *Situación actual 1978 - Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías, disponible en: http://www.uncitral.org/uncitral/es/uncitral_texts/transport_goods/Hamburg_status.html última visita el 19 de Junio del 2012.*

Convenios Internacionales.

- Convención Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Conocimientos (Reglas de la Haya), Bruselas, 1924.
- Protocolo modificadorio de la Convención Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Conocimientos (Reglas de la Haya-Visby), Bruselas, 1968.
- Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados, Viena, 1969.
- Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías (Reglas de Hamburgo), Hamburgo, 1978.
- Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Internacional de Mercancías Total o Parcialmente Marítimo (Reglas de Róterdam), Róterdam, 2008.

Textos legales y otras Normas.

- Código Civil chileno.
- Código de Comercio chileno.