



Responsabilidad por Retraso durante el Transporte Marítimo

POR: LUIS CORNEJO | ABOGADO | JUNIO 2021

[Tribunales acogen demanda de indemnización de perjuicios en contra de una naviera por daños a la carga, producto del retraso en la entrega.](#)

En el mes de abril de 2012, un embarcador nacional encomendó a una línea naviera el transporte por mar de 12 contenedores consolidados con ajos frescos. La carga debía ser transportada desde San Antonio, Chile, teniendo como destino final el puerto Lázaro Cárdenas, ubicado en México. En definitiva la carga arribó al puerto mexicano con graves daños, consistentes en la sobremaduración generada por el retraso en la entrega. Producto de lo anterior, se determinó la pérdida total de la carga por US\$1.058.111.

ESCENARIO JUDICIAL

Los conflictos generados del transporte marítimo son de competencia de la justicia arbitral, según lo dispone el artículo 1203 del Código de Comercio, con fecha 03.04.2014 los embarcadores presentaron una solicitud de designación de un Juez Arbitro ante los tribunales Civiles.

De esta manera, y tras ser nominado de común acuerdo el Juez Arbitro que conocería la controversia, los embarcadores presentaron ante el tribunal arbitral una demanda de indemnización de perjuicios, solicitando el pago de **US\$1.058.111,00**

Los demandantes alegaron la responsabilidad contractual proveniente del incumplimiento contractual de la demandada respecto del contrato de transporte marítimo. La demandante señaló que en virtud de tal contrato, el transportista se encontraba obligado a custodiar, transportar y entregar las mercaderías en igual cantidad y condiciones en las que las recibió.

En agosto del 2017, el Juez Arbitro acogió la demanda, condenando a la línea naviera a pagar la suma de **US\$726.773,01** a título de indemnización de perjuicios por la responsabilidad contractual derivada del daño generado a la carga transportada.

Como era de esperar, tanto los embarcadores como los transportistas dedujeron los recursos respectivos contra la sentencia arbitral, solicitando el aumento del monto de la condena y el rechazo de la demanda respectivamente.

En abril de 2020 la Corte de Apelaciones de Santiago rechazó el recurso de casación en la forma y apelación deducido por el embarcador, confirmando -con declaración- el fallo apelado. Respecto de los intereses la Corte de Apelaciones señaló que éstos debían ser calculados *“desde la entrega de las cargas en el puerto de destino, esto es desde los días 15 y 16 de mayo de 2012”*.

En contra de la sentencia dictada por la Corte de Apelaciones, el demandante presentó un recurso de casación ante la Corte Suprema, el cual también fue rechazado, quedando firme el fallo arbitral y lo dispuesto por la Corte de Apelaciones.

ASPECTOS RELEVANTES DE LA SENTENCIA PARA EL ÁMBITO DE LA RESPONSABILIDAD CIVIL I CRAWFORD - GRAHAM MILLER

El fallo del tribunal arbitral, confirmado por I. Corte de Apelaciones de Santiago, resulta ser muy relevante pues viene a constituir uno de los escasos fallos de nuestro máximo tribunal que se pronuncia sobre la presunción de entrega correcta, reservas y aplicación de límites de responsabilidad aplicables al transporte marítimo

En este caso, los exportadores plantearon y probaron que al entregar las mercancías a los transportistas, éstos no efectuaron reserva alguna en los términos del artículo 1017 del Código de Comercio, por lo que de acuerdo al artículo 1019 del mismo cuerpo legal la carga se presume entregada en buen estado (presunción de buena entrega). Este artículo dispone: *“Si el transportador o la persona que emite el conocimiento de embarque en su nombre, no hace constar en dicho documento el estado aparente de las mercancías, se entenderá que ha indicado en el conocimiento de embarque que las mercancías estaban en buen estado”*.

Nuestra legislación establece un sistema de responsabilidad con culpa presumida contenida en el artículo 984 del Código de comercio: *“El transportador será responsable de los perjuicios resultantes de la pérdida o del daño de las mercancías, así como del retraso de su entrega, si el hecho que ha causado la pérdida, el daño o el retraso, se produjo cuando las mercancías estaban bajo su custodia en los términos de los artículos 982 y 983, a menos que pruebe que él, sus dependientes o agentes, adoptaron todas las medidas que razonablemente podían exigirse para evitar el hecho y sus consecuencias”*

Como los transportistas no generaron prueba alguna destinada a probar que en el caso adoptó todas las medidas razonables para evitar el hecho y sus consecuencias, se aplicó por el árbitro la presunción de responsabilidad recién transcrita condenando al transportista.

1. **Ausencia de reserva/presunción de entrega correcta:** Nuestro régimen de responsabilidad de los transportistas se basa en una serie de presunciones legales a favor de los intereses de la carga, entre otras, la presunción de entrega correcta consagrada en el artículo 1019 del Código de Comercio. De esta manera, una vez iniciado su periodo de custodia, si el transportador no hace constar en el conocimiento de embarque el estado aparente de las mercancías se presume que éstas se encontraban en buen estado al momento de la entrega en destino.

Esta sentencia resulta ser relevante pues señala expresamente que para que el transportista marítimo pueda evitar su responsabilidad, éste debe generar la prueba necesaria para acreditar que adoptó todas las medidas razonables para evitar el hecho y sus

consecuencias. Lo anterior, por tanto, genera la inversión de la carga de la prueba, la que corresponde al transportista y no a la sociedad exportadora. Al respecto la sentencia del juez árbitro señala lo siguiente en su considerando vigésimo.

“No habiendo la demandada logrado desvirtuar la presunción legal establecida en el código de comercio se tendrá por acreditado que los perjuicios fueron sufridos durante el periodo de custodia de los transportistas. Es necesario además precisar que en sede contractual el acreedor debe probar la existencia de la obligación y no necesita acreditar que su incumplimiento proviene de la culpa del deudor pues esta queda demostrada por el solo hecho de ese incumplimiento y en el caso del contrato de transporte marítimo de mercancías el transportista se obligó a transportar las mercancías y entregar en las mismas condiciones que las recibió en el puerto de destino, obligación que incumplió cuando entregó la mercancía con los daños indicados en el puerto de destino”.

2. **En caso de daño a la carga no es posible invocar el límite por retraso.** En materia de transporte de mercancías por mar la responsabilidad del transportista por daños o retrasos se encuentra limitada. En el caso de daños a la carga, el límite de responsabilidad se encuentra en el artículo 992 del Código de Comercio y en el caso de retraso en el artículo siguiente.

Las sentencias analizadas establecen expresamente que el límite por retraso sólo podría aplicarse para aquellos casos en que no existe daño a las mercancías, puesto que de existir daños a las mercancías, el límite aplicable sería el establecido en el artículo 992 del Código de Comercio. En tal sentido el Considerando vigésimo tercero dispone lo siguiente: *“La norma del artículo 993 del Código de Comercio, como ya se indicó se sustenta para la hipótesis legal en que los perjuicios deriven del sólo retraso en la mercadería, más no en daños en ellas, por lo que resulta improcedente la limitación de responsabilidad invocada”.*