



RICARDO SANDOVAL L.

---

*Dr. de Estado en Derecho  
Privado. Francia. Profesor  
de Derecho Comercial de  
la Escuela de Derecho,  
Universidad Diego Portales.*

# Algunos aspectos de la Responsabilidad en el Derecho Comercial

## *Introducción*

---

La responsabilidad es un tema que concierne diversas materias propias del Derecho Comercial. En efecto, es posible distinguir entre otras, la responsabilidad del empresario individual de comercio en relación con los consumidores, la responsabilidad de los administradores de sociedades de personas y de capital, la responsabilidad de las empresas intermediadoras en la actividad bancaria, financiera y de mercado de valores y la responsabilidad de los sujetos que operan en el transporte terrestre, marítimo, aéreo y multimodal.

Atendida la extensión del tema propuesto, nuestros comentarios y reflexiones se concentrarán en algunos aspectos de la responsabilidad mercantil, en especial, la que tiene lugar a propósito de la actividad del transporte, que puede ser la menos difundida.

## Sección I: Responsabilidad en el transporte terrestre

• **Responsabilidad del porteador.** La persona que asume la conducción recibe a cambio una remuneración denominada porte, lo que implica que tiene un interés manifiesto en el contrato, motivo por el cual el Código de Comercio en el artículo 207, establece que responde de la culpa leve en el cumplimiento del mismo, concordando con la norma del artículo 1547, del Código Civil.

El Código de Comercio, en el Párrafo 4º, Título V, Libro II, contiene un verdadero régimen de responsabilidad del porteador en el contrato de transporte terrestre, estableciendo causales, exoneraciones, pruebas, presunciones y sanciones, que analizaremos suscintamente a continuación.

• **Causales de responsabilidad del porteador.** Incurrir en responsabilidad del porteador que no ejecuta cabalmente las obligaciones del contrato de transporte terrestre, en consecuencia, responde de la culpa leve, en los siguientes casos:

- a) *Si no recibe la carga* en el lugar y tiempo convenidos queda responsable de los daños y perjuicios ocasionados al cargador (art. 191, inc. 2º C. de C.);
- b) *Si se pierde la mercadería*, hecho que se presume ocurrido por su culpa, cuando no la entrega al consignatario en el lugar de destino (art. 207 inc. 2º C. de C.);
- c) *Si la mercadería sufre averías*, esto es, daños materiales imputables a culpa del porteador (art. 207 C. de C.); y
- d) *Cuando hay retardo en la entrega de la mercadería*, lo que implica que la conducción no se hizo en el término convenido o en los plazos legales o usuales.

• **Eximentes de responsabilidad del porteador.** En todos los casos que citamos precedentemente la responsabilidad del transportista es presumida legalmente, según lo previsto en el artículo 207 del Código de Comercio.

No obstante, existen algunas situaciones que acreditadas como corresponde, exoneran de responsabilidad al porteador terrestre, a saber:

- a) *Caso fortuito o fuerza mayor*, que al tener ocurrencia releva de responsabilidad al que asume la obligación de conducir, a menos que por un hecho propio o por su culpa haya contribuido al advenimiento del caso fortuito, o por no limitar o atenuar los efectos que produce el daño o por no ser diligente en la conducción o en la conservación de la carga;<sup>1</sup>
- b) *Vicio propio de la cosa*, es decir, el germen de destrucción o deterioro que lleven en sí las cosas por su propia naturaleza o destino, aunque se las suponga de la más perfecta calidad en su especie. Acreditado este vicio el porteador se exonera de responsabilidad;

c) *Hecho propio del cargador*, que puede consistir en declaraciones falsas en la carta de porte, como atribuirle una calidad genérica distinta a la que realmente tuvieren las mercaderías (art. 185 y 186 C. de C.).

• **Forma de acreditar la responsabilidad del porteador.** La normativa mercantil aplicable facilita enormemente este aspecto al establecer que se presume que la pérdida, deterioro o retardo ocurren por culpa del porteador. Con todo, es una presunción simplemente legal, que puede ser destruida acreditando el porteador caso fortuito o fuerza mayor, vicio propio de la cosa o hecho o culpa del cargador.

• **Sanciones aplicables al porteador.** Atendida la circunstancia que el transporte es un contrato complementario en la actividad mercantil, la legislación aplicable no exige acreditar daño emergente ni lucro cesante al damnificado para recabar la correspondiente indemnización. Las sanciones son las siguientes:

- a) *En caso de pérdida*, el porteador paga el precio que las mercaderías tengan el día y lugar en que debió efectuarse la entrega, estimado por peritos (art. 209 C. de C.);
- b) *Avería total*, se abandonan las mercaderías que han sufrido este daño en manos del porteador y se le cobra íntegramente su valor (art. 210 C. de C.);
- c) *Avería parcial*, se le cobra el importe del menoscabo y si hay piezas ilesas el cargador o consignatario debe recibirlas, a menos que formen parte de un juego;
- d) *Retardo*, se atiende a lo pactado en el contrato, que puede haber estipulado una cláusula penal, la que puede hacerse efectiva sin necesidad de acreditar perjuicios (art. 206 C. de C.).

• **Extinción de la responsabilidad del porteador.** Se trata de una responsabilidad que no se extiende por mucho tiempo, sea porque se ejecuta cumplidamente el contrato o porque caducan las acciones para hacerla efectiva. Las acciones caducan en los siguientes situaciones:

- a) *Por la recepción de las mercaderías y pago del porte*, salvo que cualquiera de estos actos se ejecute bajo reserva de acciones;
- b) *Si el consignatario recibe los bultos* que presentan señales exteriores de faltas o averías y no protestare en el acto de hacer uso de su derecho de reclamo;
- c) *Si se notare sustracción o daño al tiempo de abrir los bultos* y el consignatario no hiciere reclamación alguna dentro de las 24 horas siguientes a la recepción;
- d) *Por la prescripción*, de seis meses en las expediciones dentro del territorio nacional y de un año por las dirigidas hacia el extranjero.

<sup>1</sup> Véase: Corte Suprema, 26 de diciembre de 1917, Gaceta. 1917, 2º semestre., Nº 139, pg. 404; Revista de Derecho y Jurisprudencia Tomo XV, sec. 1ª, p. 324 y Revista de Derecho y Jurisprudencia, Tomo XXX, sec. 1ª p. 156, y Tomo LX, sec. la, pg. 59.



## Sección II: Responsabilidad del transportador marítimo

**Carácter especial de esta responsabilidad.** Nuestra normativa mercantil que se inspira en el Convenio de las Naciones Unidas sobre Transporte de Mercaderías por Mar, mas conocido como las Reglas de Hamburgo, por haberse suscrito en 1978, en dicha ciudad alemana, establece un tipo de responsabilidad sui generis para el transportador marítimo.

Esta responsabilidad no es subjetiva ni tampoco objetiva, sino que se basa en el período de custodia de las mercaderías que son objeto del transporte, sea en tierra o durante el transporte marítimo (art. 982 C. de C.). De manera que el transportador marítimo es responsable de los perjuicios resultantes de la pérdida, daño o retraso en la entrega, si el hecho que ha causado la pérdida, el daño o el retraso se produjo cuando las mercaderías estaban bajo su custodia, a menos que acredite que él, sus dependientes o agentes adoptaron todas las medidas que razonablemente podían exigirse para evitar el hecho y sus consecuencias (art. 984 C. de C.).

Estas normas sobre responsabilidad constituyen un triunfo de las países cargadores por sobre los países armadores al tiempo de aprobarse las Reglas de Hamburgo.

• **Limitaciones de la responsabilidad del transportador marítimo.** Como una forma de compensar a los armadores, las Reglas de Hamburgo tuvieron que contemplar límites de responsabilidad de los transportadores marítimos, los que también han sido

incorporados en nuestro Código de Comercio, en virtud de la Ley N° 18.680, de 11 de enero de 1988, que sustituyó todo el Libro III de este cuerpo legal. Estas limitaciones son las siguientes:

- a) *En caso de pérdida o avería*, la responsabilidad queda limitada a 835 unidades de cuenta por bulto o unidad de carga transportada o a 2,5 unidades de cuenta por kilogramo de peso bruto de las mercaderías perdidas o dañadas, si esta cantidad es mayor;
- b) *En caso de retraso en la entrega*, la responsabilidad se limita a una suma equivalente a 2,5 veces el flete que debe pagarse por las mercaderías que hayan sufrido el retraso, pero no puede exceder la cuantía total del flete (art. 993 C. de C.);
- c) *En caso de responsabilidades acumuladas por averías y retrasos*, no pueden exceder el límite de la responsabilidad para el caso de pérdida total de las mercaderías, es decir, las 835 unidades de cuenta por bulto o unidad de carga o las 2,5 unidades de cuenta por kilogramo de peso bruto de la mercadería perdida, si esta cantidad fuere mayor.

El transportador marítimo no puede prevalerse de estas limitaciones si se acredita que la pérdida, el daño o el retraso provinieron de una acción o de una omisión suya realizadas con la intención de causar tal pérdida, daño o retraso, o temerariamente y en circunstancias que puede presumirse que tuvo conocimiento de que probablemente sobrevendrían la pérdida, el daño o el retraso (art. 1001 C. de C.)

### Sección III: Responsabilidad del transportador aéreo

• **Sistema de responsabilidad.** En el derecho nacional que regula esta materia tiene como fuentes tanto al Convenio de Varsovia de 1929, modificado por el Protocolo de La Haya de 1955 y el Código Aeronáutico, contenido en la Ley N° 18.916, de 8 de febrero de 1990.

El Código Aeronáutico contempla básicamente dos sistemas de responsabilidad, uno objetivo con indemnización limitada y otro subjetivo, sin límite de responsabilidad. Por su parte el Convenio de Varsovia consagra un sistema de responsabilidad subjetiva, pero establece una causa específica de exoneración: la prueba de la debida diligencia.

• **Responsabilidad objetiva en transporte aéreo de pasajeros.** De acuerdo con lo previsto en el artículo 143, del Código Aeronáutico, el transportador estará obligado a indemnizar la muerte o lesiones causadas a los pasajeros durante su permanencia a bordo de la aeronave, o durante la operación de embarque o desembarque.

• **Causas que exoneran de responsabilidad.** El transportador aéreo solo puede liberarse de responsabilidad si acredita alguna de estas circunstancias:

- a) que el daño se debe al estado de salud del pasajero;
- b) que la víctima del daño fue quien lo causó o contribuyó a causarlo; o
- c) que el daño fue consecuencia de un delito del cual no fue autor un tripulante o dependiente del transportador.

• **Límites de responsabilidad del transportador aéreo.** La indemnización está limitada a una suma que no excederá de 4.000 unidades de fomento por muerte o lesión del pasajero, aunque puede estipularse convencionalmente una suma mayor, pero cualquier cláusula para fijar límites de responsabilidad inferior

res a los establecidos en el Código Aeronáutico, se tendrá por no escrita (art. 172).

• **Responsabilidad objetiva en el transporte aéreo de mercaderías.** De conformidad con lo previsto en el artículo 149, del Código Aeronáutico, la destrucción, pérdida o avería de la mercadería que se produjese durante el transporte aéreo o el retardo en su entrega, serán indemnizadas con una cantidad que no exceda de una unidad de fomento por kilogramo de peso bruto de la carga.

• **Causas que exoneran de responsabilidad.** El transportador aéreo no es responsable de la destrucción, pérdida o avería de las mercaderías, en los siguientes casos:

- a) si el daño derivase de la naturaleza o vicio propio de la mercadería;
- b) si el daño proviniera del embalaje defectuoso de las mercaderías realizado por quien no sea el transportador o su dependiente; y
- c) si el daño derivase de un acto de autoridad pública, efectuado en relación con la entrada, salida o tránsito de la mercadería.

• **Extinción de la responsabilidad.** La responsabilidad del transportador aéreo puede extinguirse por dos causas a saber:

- a) por no efectuarse la protesta correspondiente dentro de plazo: es decir porque el pasajero o el consignatario no la realiza inmediatamente después de notadas las faltas o averías o dentro de siete o catorce días para los equipajes y las mercaderías, respectivamente, contados desde la recepción;
- b) por prescripción de las acciones cuyo plazo es de un año contado desde los hechos que pueden consistir en el día en que la nave llegó a su destino o desde que el transporte se interrumpió.

### Sección IV: Responsabilidad en el transporte multimodal

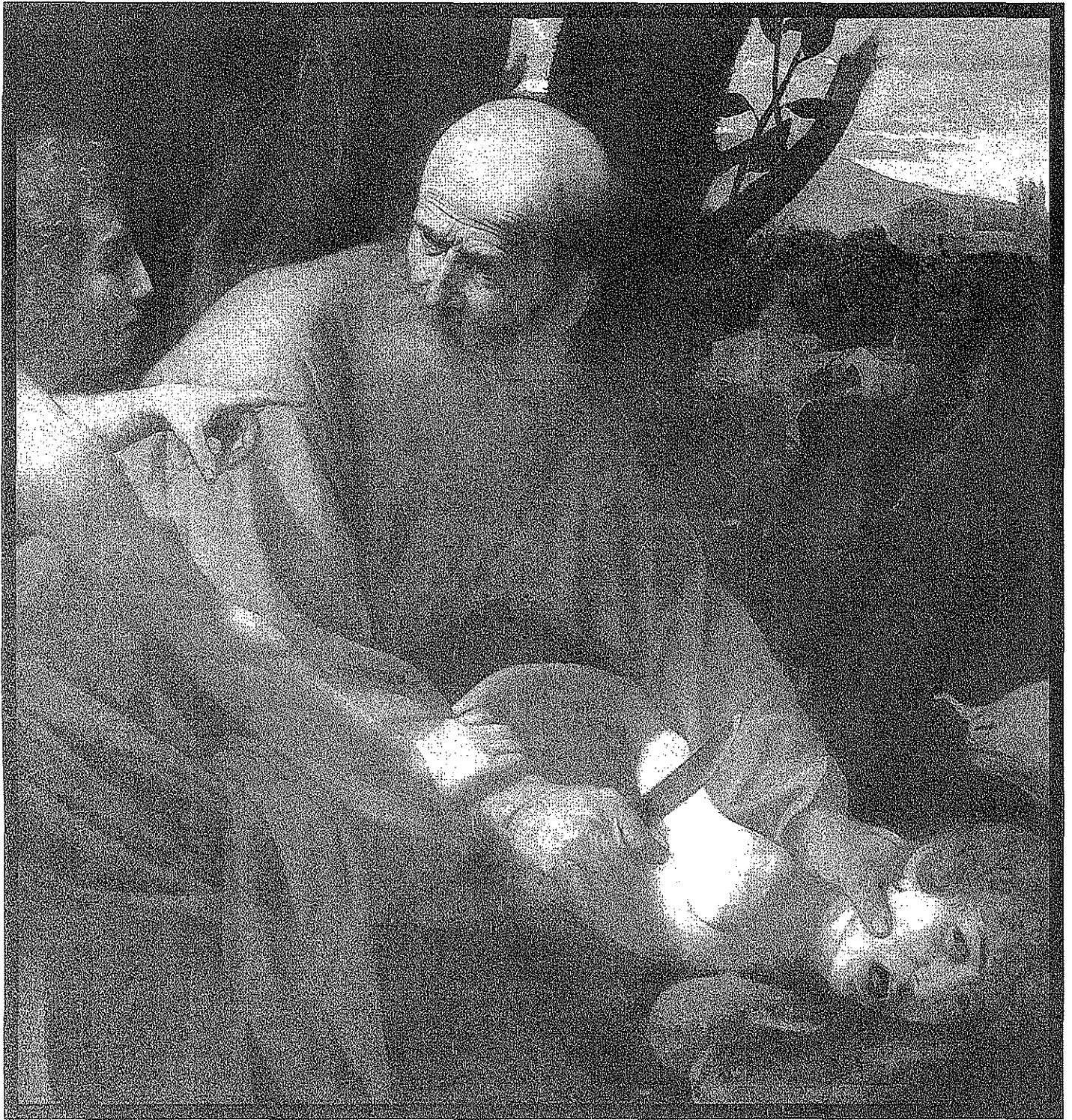
• **Concepto de transporte multimodal.** Según el artículo 1041 del Código de Comercio, se entiende por transporte multimodal el porteo de mercancías por a lo menos dos modos diferentes de transporte, desde un lugar en que el operador del transporte multimodal toma las mercancías bajo su custodia hasta otro lugar designado para su entrega.

Se trata de una forma de transporte que en la actualidad tiene una enorme aplicación, toda vez que representa la posibilidad de lograr la mayor eficiencia en el traslado de mercaderías "de puerta a puerta", lo que hace necesario que se empleen o se combinen diversos medios de transporte: terrestre, aéreo y marítimo.

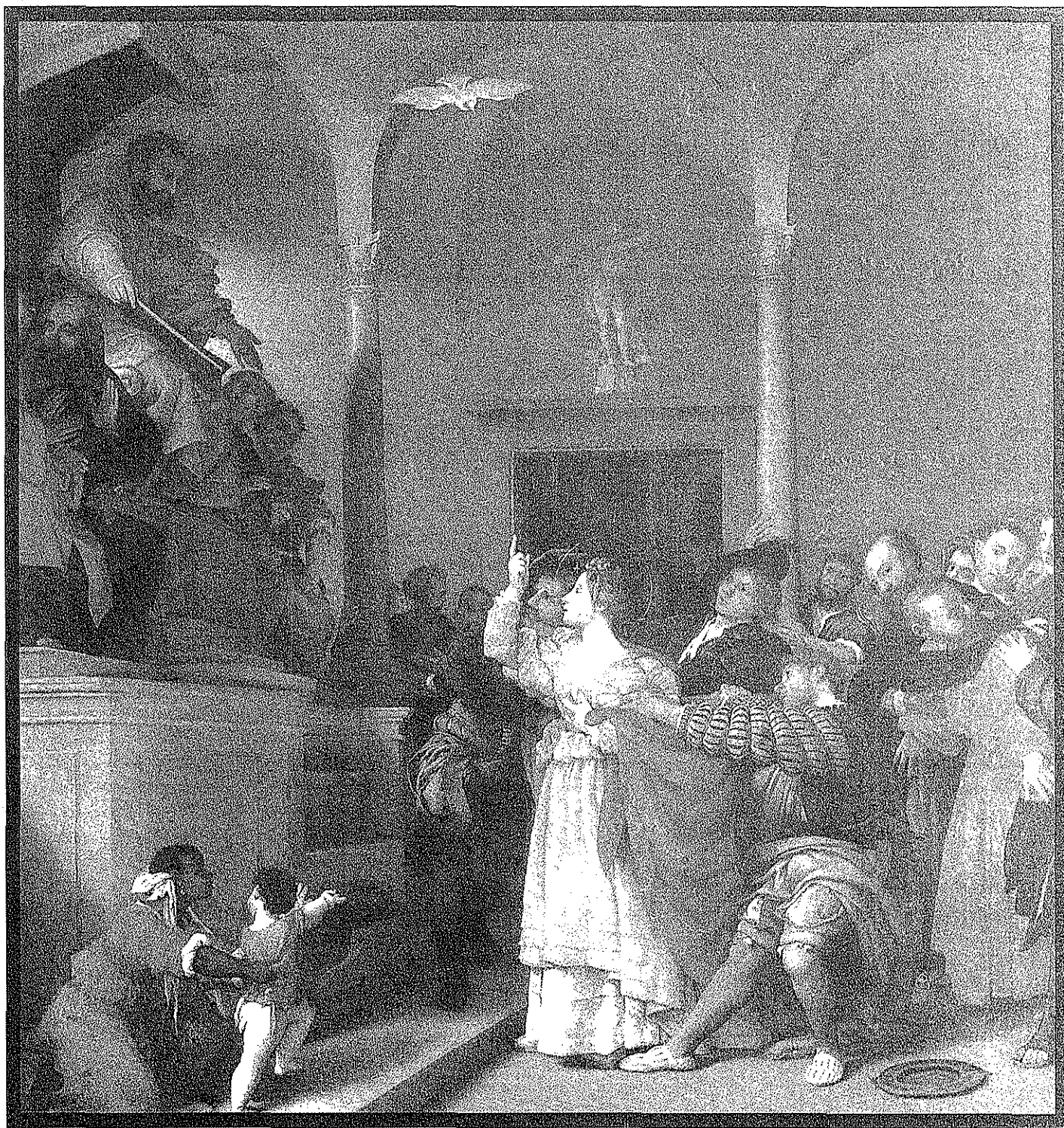
Tratándose de la responsabilidad del operador de transporte multimodal que es la persona que, por sí o por medio de otra que actúe en su nombre, celebra un contrato de transporte multimodal actuando como principal y asumiendo la responsabilidad de su cumplimiento, el Código de Comercio Chileno establece

que las normas de responsabilidad propias del contrato de transporte de mercancías por mar serán aplicables al transporte multimodal durante el período que las mercaderías permanezcan bajo la custodia del operador de transporte multimodal (arts. 1042 y 982 C. de C.)

La responsabilidad del operador del transporte multimodal no excluye la responsabilidad de las personas que tengan a su cargo los diversos medios de transporte realmente empleados. Cada una de estas personas serán solidariamente responsables entre sí y con el operador de transporte multimodal, respecto de las pérdidas, daños o retardo con que se hubieren recibido las mercaderías en el destino final (art. 1043 C. de C.) El ejecutor de una parte del transporte multimodal que hubiere sido condenado a pagar perjuicios por hechos que no hubieren ocurrido durante la etapa por él realizada, tiene derecho a repetir, a su elección, en contra del operador de transporte multimodal o en contra de los transportadores responsables por tales hechos.



Caravaggio. El sacrificio de Isaac. (Florencia, 1603).



Lorenzo Lotto. Santa Lucia ante el juez. (Venecia, 1532).