

ACERCA DE LA EVOLUCIÓN HISTÓRICA DEL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE DESDE EL DERECHO INTERNACIONAL Y EL DERECHO MARÍTIMO CHILENO

ABOUT THE HISTORICAL EVOLUTION OF THE BILL OF LADING FROM INTERNATIONAL LAW AND CHILEAN MARITIME LAW

Renata Pezoa Huerta¹

Resumen: El presente artículo corresponde a un análisis y estudio de la evolución histórica del Conocimiento de Embarque (*Bill of Lading*) a través del Derecho Internacional. En este sentido, fluyen prístinas algunas consideraciones fundamentales, tales como el sentido y objeto que cumple este documento mercantil de Derecho Marítimo en el transporte de mercancías, y de cómo se ha perfeccionado conforme la evolución de las diversas fuentes formales de Derecho Internacional en la materia, principiando en sus formas más rudimentarias, expresadas en las costas del Mediterráneo del siglo XI, hasta desembarcar en las Reglas de Rotterdam. Adicionalmente, se desarrolla sucintamente los aspectos que tuvo en cuenta el legislador chileno para incorporar las denominadas Reglas de Hamburgo en la legislación vigente en Chile, cuyo principal continente es el Libro III del Código de Comercio.

Palabras-clave: Conocimiento de Embarque; Contrato de Transporte de Mercancías por Mar; Reglas de la Haya-Visby; Reglas de Hamburgo; Reglas de Rotterdam.

Abstract: This article corresponds to an analysis and study of the historical evolution of the Bill of Lading through International Law. In this sense, some fundamental considerations flow pristine, such as the meaning and purpose of this commercial document of Maritime Law in the transport of goods, and how it has been perfected in accordance with the evolution of the various formal sources of International Law on the subject, beginning with its most rudimentary forms, expressed on the shores of the Mediterranean in the 11th century, until it landed in the Rotterdam Rules. In addition, the aspects taken into account by the Chilean

¹ Abogacía (Universidad Bolivariana de Chile) MBA especializado en Derecho Internacional (Universidad Antonio de Nebrija y CEREM IBS, Madrid, España) Diplomado en Derecho Marítimo (Pontificia Universidad Católica de Valparaíso) Profesor de Derecho Marítimo y Seguros Marítimos (Maritime Law Academy, MLaw, Brasil). Corresponsal en Chile (Overseas Associate) del The London Shipping Law Centre (LSLC) Londres, Reino Unido. Member N° 6100416 (MCIArb) del Chartered Institute of Arbitrators, Londres, Reino Unido. Miembro Asociado (n° PE367) Hellenic Marine Environment Protection Association (HELMEPA) Atenas, Grecia. Contacto: renato@pezoapizarro.cl. Huasco Puerto, Región de Atacama, Chile.



legislator to incorporate the so-called Hamburg Rules into the legislation in force in Chile, whose main content is Book III of the Code of Commerce, are succinctly developed.

Keywords: Bill of Lading; Carriage of Goods by Sea; Hauge-Visby Rules; Hamburg Rules; Rotterdam Rules.

Sumario: 1. Introito: orígenes del Conocimiento de Embarque. 2. Historia Moderna. 3. El Conocimiento de Embarque en el Derecho Internacional. 4. El Conocimiento de Embarque en el Derecho Marítimo Chileno. 5. Conclusiones. 6. Referencias.

1 INTROITO: ORÍGENES DEL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE

El origen del Conocimiento de Embarque, entendido como aquel documento que prueba la existencia de un contrato de transporte marítimo, y acredita que el transportador ha tomado a su cargo o ha cargado las mercancías y se ha obligado a entregarlas contra la presentación de este documento a una persona determinada, a su orden o al portador², no es reciente, y se remonta al menos al siglo XI, época en la que el transporte marítimo, entre los puertos del mar Mediterráneo, comienza a crecer significativamente³; y es que ante tal crecimiento del comercio marítimo, resultaba imperioso contar con un registro de las mercancías que fueran cargadas en los embarcaciones, y para ello, la forma más rudimentaria para cumplir con dicho objetivo, en aquel entonces, era a través de la elaboración de un registro de naves que permitía identificar cual era la embarcación que llevaba determinadas cargas, individualizándolas. Con el paso del tiempo, ese registro rudimentario fue adoptando el carácter de obligatorio en la mayoría de los puertos, por lo cual su uso fue uniformado⁴. El registro de naves dotó de certeza al desarrollo de la actividad naviera, y es recién hacia el año 1350 en que fue promulgado un

“estatuto que disponía que si el registro había estado en posesión de alguien que no fuera el secretario, nada de lo que contuviera debía ser creído, y que si el secretario

² PEZOA HUERTA, Renato. **El Conocimiento de Embarque Marítimo**. Santiago de Chile: Ediciones Jurídicas de Santiago, 2022, p. 28, donde el autor cita al efecto, el contenido del artículo 977 del Código de Comercio de Chile que define al Conocimiento de Embarque.

³ Si bien no hay un registro exacto, o antecedentes recuperados desde aquella antigua data, es McLaughlin quien afirma de la existencia de “un documento similar al conocimiento de embarque”, al menos en la época romana. Lamentablemente no da una explicación más detallada al respecto. Para ello, v., MCLAUGHLIN, Chester. “The Evolution of the ocean Bill of Lading”. **Yale Law Journal**, 1925-26, pp. 548-550

⁴ BENNETT, William. **The History and Present Position of the Bill of Lading**. Cambridge: Cambridge University Press, 1914, p. 7, donde el autor cita la “Ordonnance Maritime de Tirani de 1063” como la primera referencia por la cual los transportistas debían emplear un registro de mercancías embarcadas. Sobre la uniformidad en el Derecho Marítimo, PEZOA HUERTA, Renato. “La noción de uniformidad en el derecho internacional del transporte y especialmente en el derecho marítimo” en **Revista Internacional de Derecho**. Facultad de Derecho y Ciencia Política/ Universidad Privada Norbert Wiener. Vol. 2, nº 2, 2021.



declaraba datos falsos en él, debía perder su mano derecha, ser marcado en la frente con un hierro de marcar y todos sus bienes debían ser confiscados, tanto si la anotación había sido hecha por él como por otro”⁵

En el siglo XIV, se desarrolló un registro copiado de mercaderías a bordo, cuya función se aproximó todavía más a la del actual Conocimiento de Embarque⁶. En aquella época no hay un registro separado de las mercaderías cargadas, ya que los cargadores seguían viajando y acompañando sus mercancías, por lo cual no era necesario individualizarlas, ya que sus propietarios sabían reconocerlas e identificarlas. Esta práctica fue modificada cuando los comerciantes prefirieron enviar las mercancías a sus corresponsales o mandatarios que se encontraban en el puerto de destino, informándoles a estos últimos a través de cartas de aviso respecto de los detalles e individualidad de la carga embarcada, y la forma en que ésta debía ser tratada al momento y luego de las maniobras de descarga. Junto con lo precedentemente expuesto, los comerciantes, además, exigían al transportista que les proveyeran de copias del registro de la nave que portearía la mercadería, a efecto de que fuera fácilmente identificable tanto por el cargador como por el consignatario⁷.

BENSA localizó dos Conocimientos de Embarque de aquella época, de los cuales al menos uno resulta ser el más importante e ilustrativo, y cuya traducción expresa:

“25 de junio del año 1390. Sabed todos que Anthony Ghileta embarcó cierta cantidad de cera y ciertos cueros en nombre y por cuenta de Symon Marabous, cuyas cosas deben ser entregadas en la ciudad de Pisa al señor Percival de Guisulfis, y por orden de dicho señor Percival que entregará todas sus cosas a Marcellino de Nigro, quien es su agente, y yo Bartholomeus de Octono, entregaré todas sus mercancías en Portovenere y por la precaución, pongo mi marca así. Una copia. Bartholomeus de Octono compañero de la nave de Andrea Garoll”⁸.

Señala BENSA que en ninguno de los documentos hay alguna suerte de cláusula de transferencia o endoso, y que en el caso del citado párrafo, realmente, hay claridad de que el destinatario final de las mercaderías estaba previsto incluso antes de la emisión del referido documento, y no se trata, por tanto, de una anotación posterior.

Con el tiempo, fue usual registrar la carga de las mercaderías en un libro a bordo de la nave que las transportaba, pero es incierta la época en que se sustituye dicho uso o hábito, por

⁵ MCLAUGHLIN, Chester. “The Evolution of the ocean Bill of Lading”. *Yale Law Journal*, 1925-26, p. 551, en que cita a PARDESSUS, *Collection de Loix Maritimes*, pp. 66 y ss.

⁶ AIKENS, Richard; LORD, Richard; BOOLS Michael. *Bill of Lading*. Second Edition. London, Informa Law from Routledge, 2016. p. 101.

⁷ BENSA, Enrico. *The Early History of Bills of Lading*. Génova, Caimo & C., 1925. p 7, que dicho autor piensa que hubo alguna norma o estatuto que obligaba al naviero a que entregase una copia del registro de nave al cargador, a su ruego o exigencia.

⁸ BENSA, Enrico. *The Early History of Bills of Lading*. Génova, Caimo & C., 1925. p. 8.



la emisión de Conocimientos de Embarque⁹. Sí hay algún grado de certeza, de que a fines del siglo XIV ya existían Conocimientos de Embarque rudimentarios, que se caracterizaban por no contemplar la posibilidad de ser transferidos a terceros. Evidentemente, dichos documentos cumplían alguna función de “recepción” de mercaderías por el naviero transportador, pero su naturaleza jurídica no reputaba a quien lo poseía, como titular de un derecho para exigir la entrega de la carga en el puerto de destino. Se han hecho afirmaciones por la doctrina, sobre la naturaleza de los Conocimientos de Embarque de aquella época, pero que no están respaldadas por pruebas contundentes o realmente disponibles. Así, BENNETT concluyó que

[s]e requeriría alguna prueba de que la persona que exige la entrega de las mercancías en el puerto de destino, es la persona con el derecho a hacerlo, y una copia del registro firmada por el Capitán, sería el indicio más natural de la titularidad¹⁰, obligando claramente al armador y al destinatario de la carga, a las condiciones o disposiciones del Conocimiento de Embarque¹¹

El Conocimiento de Embarque se origina como un recibo de mercancías enviadas, esto es, como una copia susceptible de ser enviada al corresponsal del comerciante cargador para avisarle del envío de dichas mercaderías, y el propósito o destino de las mismas. Realmente no era necesario un documento que probase el derecho del destinatario a recibir las mercancías en el puerto de destino, ya que el transportista lo sabía con anterioridad de acuerdo al contenido del registro que llevaba a bordo, más la copia del recibo que él mismo emitía, conociendo exactamente, por tanto, a quién debía hacerse la entrega. La necesidad de un documento que indicara el derecho a recibir las mercaderías sólo aparece en la historia del Derecho Marítimo cuando las mercancías eran despachadas antes de que el cargador hubiera determinado definitivamente a la persona del destinatario.

Respecto de la transferibilidad de los Conocimientos de Embarque, ésta no aparece sino hasta mediados del siglo XVI, cuando estos documentos empiezan a ser aportados como prueba en los expedientes y libelos substanciados en juicios del Alto Tribunal del Almirantazgo¹².

⁹ Hacia el año 1534, ya había referencias de que el Capitán de la nave anotaba la individualización de las mercaderías cargadas en un “Libro de Carga”, pero sin emitir un comprobante o copia que equivaliera a un Conocimiento de Embarque. Este registro consta en el juicio “Chapman vs Peers” (1534) disponible en MARSDEN, Reginald. **Selden Society. Select Pleas in Admiralty**. Vol. II, London: Bernard Quaritch, 15 Piccadilly, 1894, p. 44 y 184

¹⁰ Véase en este mismo sentido, a KOZOLCHYK, Boris. **The evolution and present state of the Ocean Bill of Lading from a banking law perspective**. J. Mar. L & Com. 1992, pp. 161 y 167

¹¹ BENNETT, William. **The History and Present Position of the Bill of Lading**. Cambridge: Cambridge University Press, 1914, p. 6

¹² Por el abultado número de Conocimientos de Embarque que figuran allegados en los expedientes, cabe suponer que su uso estuvo muy extendido y generalizado en esa época. En este sentido, BRITTON, William. **Negotiable documents of title**. Hastings L.J. 1953-54, pp. 103-104, sugiere que el uso generalizado de los



Navegando por la historia, y considerando que el número de mercaderías cargadas en un barco era realmente reducido, el Conocimiento de Embarque no desempeñaba una función contractual como hoy en día. Sin embargo, este documento adoptó una función contractual a lo largo del siglo XVII, cuando estos certificados o asientos contenían términos o reglas relativas a cómo debía ser el envío, por lo cual se entiende que entre el cargador y el naviero, ya existía un germen de acuerdo de voluntades¹³.

En la academia, la obra de Derecho Comercial más importante que dedica un espacio al estudio de los Conocimientos de Embarque es el Tratado de Gerard MALYNES del año 1622,¹⁴ cuyo capítulo 21 trataba del “Flete de Barcos, las Cartas de Flete y los Conocimientos de Embarque”. El autor comienza afirmando que

Ningún barco debe ser cargado sin una Carta de Flete¹⁵. Los contratos ordinarios de fletamento de buques, celebrados y acordados entre el Capitán de un buque y un comerciante o muchos comerciantes a la vez que fletan juntos un mismo buque, debe hacerse ante un escribano.

Además, el citado autor escribió que

Ningún barco debe ser embarcado sin una Carta de Navegación, es decir, un acuerdo o convenio entre dos partes, el Capitán y el Comerciante: y los Conocimientos de Embarque declaran qué mercancías están cargadas, y obligan al Capitán a entregarlas bien acondicionadas en el lugar de descarga, de acuerdo con el contenido de la Carta de Navegación, obligándose a sí mismo, a su barco, a su equipo, y a su mobiliario, para su cumplimiento.

Es de difícil inteligencia la frase “y los conocimientos de embarque declaran las mercancías cargadas y obligan al Capitán y al Cargador a entregarlas en buenas condiciones en el lugar de descarga”. Es probable que la diferencia que formula MALYNES entre “Conocimiento de Embarque” y “Carta de Navegación” se refiera, respecto del primer documento, a que éste sólo obliga al Capitán y al Comerciante cargador respectivamente, y que constituirá una prueba respecto de la cantidad y calidad de las mercancías cargadas. Por su parte, la Carta de Navegación pareciera significar una obligación de carácter administrativo que no empece al Comerciante propiamente tal. Esta conclusión es consolidada por las demás obras de Derecho Comercial de los siglos XVII y XVIII que apoyan sustancialmente esta

conocimientos de embarque en Inglaterra no se produjo sino hasta después del año 1588, y durante la colonización de América.

¹³ Inusualmente, existe un caso de Conocimiento de Embarque titulado “The Job” del año 1557, que contiene una promesa de contrato de transporte, y una cláusula de exclusión de riesgos marítimos, y destaca una referencia a que el flete sería pagadero de conformidad a un acuerdo de voluntades celebrado con anterioridad al transporte marítimo de esas mercaderías. Ver, en este sentido AIKENS, Richard; LORD, Richard; BOOLS Michael. **Bill of Lading**. Second Edition. London, Informa Law from Routledge, 2016. p. 120

¹⁴ MALYNES, Gerard. **Consuetudo, vel Lex Mercatoria or The Ancient Law-Merchant**. London: Knightsbridge, 1622.

¹⁵ MALYNES, Gerard. **Consuetudo, vel Lex Mercatoria or The Ancient Law-Merchant**. London: Knightsbridge, 1622. p. 134



hipótesis. Es dable entender, además, que los libros de Derecho Mercantil de aquella época son fuertemente influidos por la obra de MALYNES, y conforme avanza el tiempo, aclaran con precisión el rol que juega en tanto documentos, el Conocimiento de Embarque y la Carta de Flete o Navegación, por separado.

JACOB¹⁶, hacia el año 1729, razonaba que

Los contratos de fletamento establecen el acuerdo de voluntades, y los conocimientos de embarque, el contenido de la carga, y obligan al Capitán a entregar la mercancía en buen estado en el lugar de descarga de acuerdo con lo pactado; y el Capitán se obliga, a sí mismo, al buque, a los muebles, para su cumplimiento.

En base a esta doctrina, el Conocimiento de Embarque no era concebido con una función contractual, ya que el cargador sería parte del contrato de transporte en razón de un fletamento celebrado junto a otros comerciantes y el transportista; *ergo*, es destacable indicar que ninguna de las obras de Derecho Comercial de antaño, señalan que el Conocimiento de Embarque debía ser emitido junto a una Carta de Navegación o Flete en la que el cargador fuera parte. Podría, por tanto, estimarse que el Conocimiento de Embarque no era un accesorio al Fletamento.

POSTELTHWAYT¹⁷ señaló que

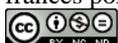
El Conocimiento de Embarque es un memorando, un acuerdo, firmado por el Capitán del barco y entregado a un comerciante o a cualquier otra persona, que contiene una relación de las mercancías que el Capitán ha recibido de dicho comerciante a bordo, con la promesa de entregarlas en el lugar acordado, por un determinado salario. Debe observarse que el Conocimiento de Embarque sólo se utiliza cuando las mercaderías enviadas a bordo de un buque no son más que una parte del total de la carga; pues, cuando un mercader carga un buque entero por su propia cuenta, la escritura que se pasa entre él y el Capitán o el propietario del buque, se denomina póliza de flete.

El Conocimiento de Embarque se concibe aquí como un contrato cuando, y sólo cuando no hay una póliza de flete, tal y como ocurre en la actualidad. Por lo tanto, es posible concluir que la mayoría de los Conocimientos de Embarque se emitían a los cargadores que contrataban colectivamente en el fletamento. Sin embargo, la práctica de emitir conocimientos de embarque de manera individual lentamente empezaba a desarrollarse.

Por otro punto, y respecto del sentido probatorio atribuido a los Conocimientos de Embarque, si la mayoría de estos documentos no eran considerados como un contrato, pareciera que el derecho a exigir la entrega pudo haber surgido en razón de la costumbre mercantil o comercial. Fue una progresión natural en la práctica comercial, el hecho de que el

¹⁶ JACOB, Giles. *Lex Mercatoria: or The Merchant's Companion*. Provenance: Thomas Carpenter NJ Supreme Ct Judge, 1729, p. 82

¹⁷ POSTELTHWAYT, Malachy. *The Universal Dictionary of Trade and Commerce*. Traducido desde el francés por el Célebre señor Savory. 2ª Edición. London: A.M. Kelley. 1757.



naviero entregara las mercaderías a quien primero presentase las facturas o Conocimientos de Embarque. Por esta razón es dable afirmar que el portador del Conocimiento de Embarque era reputado poseedor y, por tanto, titular del derecho a reclamar o exigir la entrega de las mercaderías, asunto que emerge como se ha dicho, de la costumbre¹⁸.

En síntesis, el Conocimiento de Embarque del siglo XIX era puramente un recibo de mercaderías a bordo, y no es hasta los siglos XVI y XVII cuando se emitieron algunos documentos que contenían referencias al contrato de transporte, pero de un modo no muy frecuente en la práctica. Además, durante este período, los Conocimientos de Embarque pasaron a representar el derecho de su portador a exigir la entrega de las mercaderías, conforme la construcción uniforme de la costumbre comercial.

2 HISTORIA MODERNA

La etapa histórica que podría definirse como “moderna” en el desarrollo del Conocimiento de Embarque, comienza a finales del siglo XVIII, con el histórico fallo del caso *Lickbarrow vs Mason*.¹⁹ En este caso, se resolvió que un Conocimiento de Embarque es un documento capaz de transferir la propiedad de las mercaderías. Ciertamente este pleito fue importante en el desarrollo del Conocimiento de Embarque.

No obstante, lo anterior, la característica más atractiva e importante de este documento de Derecho Marítimo, esto es, la capacidad de dar a su titular la posesión simbólica de las mercancías, todavía no se había desarrollado; y no es sino hasta la primera mitad del siglo XIX en que se produce un mayor adelanto.

Tal vez el primer caso en que se planteó la cuestión de la posesión de las mercaderías a que hace referencia un Conocimiento de Embarque, fue el caso de *Newsome vs Thornton*, en el que Lawrence y LeBlanc JJ., describieron el Conocimiento de Embarque, como una autorización para recibir las mercancías. A su turno, Lord Ellenborough describió el Conocimiento de Embarque como una “posesión real de las mercancías”. No obstante, los fallos de dos juicios importantes, esto es, *Sargent vs Morris* y *Patten vs Thompson*, dejan

¹⁸ La consideración o estimación del Conocimiento de Embarque como título o indicio de tal, no mantiene en la doctrina de los autores una prueba clara que permita llegar a esa conclusión. Claramente la evolución de este criterio hasta nuestros días, es un hecho patente de que proviene de la costumbre comercial. De pronto, y aunque se le ha atribuido esta función, los Conocimientos de Embarque pasaron a cumplir una función probatoria de propiedad como construcción jurisprudencial, preferentemente por los fallos uniformes de los Tribunales del Common law.

¹⁹ En este sentido, vale citar en AIKENS, Richard; LORD, Richard; BOOLS Michael. **Bill of Lading**. Second Edition. London, Informa Law from Routledge, 2016p. 110, las referencias de (1787) 2 T.R. 63, 69 (decisión original de King’s Ben); (1790) 1 H. Bl. 357 (Exequer Chamber); (1793) 4 Brown 57; (1793) 5 T.R. 367; (1793) 2 H. Bla. 211 (Cámara de los Lores); (1794) 5 T.R. 683 (venire de novo) y (1794) 6 T.R. 131 (costas del juicio).



claro que el Conocimiento de Embarque, en ese período de la historia, no daba al tenedor del documento, la posesión legal de las mercancías²⁰.

Hacia el año 1842, se dicta en Inglaterra, la denominada Ley de Factores, norma que entra a regir, en razón de que hasta 1842, no hubo caso alguno en la judicatura inglesa, en que se haya sostenido que el destinatario de un Conocimiento de Embarque tenga la posesión legal de las mercancías por el mero hecho de ser nombrado como tal en el referido documento; y ningún caso decidió que el destinatario de un Conocimiento de Embarque tendría la posesión de las mercaderías por ser portador o tenedor de dicho instrumento marítimo. Respecto a esta situación, el artículo 4 de la Ley de Factores (*Factors Act 1842*) innovó otorgando a los Conocimientos de Embarque la capacidad de dar posesión legal a su titular.²¹

En el año 1855 se aprueba, en el Reino Unido, la Ley de Conocimientos de Embarque o *Bill of Lading Act 1855*, cuyo preámbulo establecía lo siguiente:

Considerando que, en virtud de la costumbre comercial, un Conocimiento de Embarque de mercaderías es transferible por endoso, la propiedad de las mercancías puede pasar al endosatario, pero, sin embargo, todos los derechos con respecto al contrato contenido en el Conocimiento de Embarque continúan en el cargador o propietario original; y es conveniente que sus derechos pasen con la propiedad.

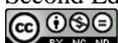
Aunque la intención del legislador inglés era clara en los términos del citado preámbulo, en la práctica de los tribunales británicos hubo muchas dificultades respecto de la aplicación de dicha Ley. Ciertamente, estas dificultades pudieron ser resueltas 140 años después de su entrada en vigencia, tras la aprobación de la Ley de Transporte Marítimo de Mercancías de 1992.

3 EL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE EN EL DERECHO INTERNACIONAL

El panorama internacional se ve fuertemente agitado por los intereses contrapuestos de los armadores y cargadores debido al alto incremento del comercio marítimo durante el siglo XIX. Las navieras imponían condiciones contractuales que resultaron, muchas veces, en

²⁰ Ver en este sentido, AIKENS, Richard; LORD, Richard; BOOLS Michael. **Bill of Lading**. Second Edition. London, Informa Law from Routledge, 2016, p. 113. En *Sargent vs Morris* se muestra que, al menos hacia 1820, un consignatario nombrado en un Conocimiento de Embarque no tenía la posesión legal de las mercancías; y en *Patten vs Thompson*, cuatro años antes, se falló con idéntico tenor.

²¹ En la Historia del Derecho Marítimo Inglés, y durante los debates de la Cámara de los Comunes que dieron origen a la Ley de Factores de 1825, el Sr. Scarle describió el proyecto de ley como “un título para recibir la posesión a la llegada”, una “mera autoridad para recibir la posesión” y “simplemente una dirección de la entrega de las mercaderías”. Ver en este sentido, AIKENS, Richard; LORD, Richard; BOOLS Michael. **Bill of Lading**. Second Edition. London, Informa Law from Routledge, 2016, p. 115



cláusulas abusivas o de adhesión, que mermaban los intereses de los cargadores y otros interesados en la aventura marítima²².

Hacia el siglo XIX, el armador era absolutamente responsable de la custodia de las mercaderías, y solo disponía de una herramienta de defensa, basada en la capacidad de demostrar que su negligencia no había contribuido a la pérdida de las mercaderías, todo en base a cuatro excepciones que le exoneraban de responsabilidad: caso fortuito, acto de enemigos públicos del Rey o de la Reina, culpa del cargador, o vicio propio de la carga. En definitiva, el transportador marítimo era reputado casi como un “asegurador marítimo” de las mercaderías, desde que estas quedaban bajo su custodia.

En virtud de lo anterior, es que los armadores comienzan a redactar los Conocimientos de Embarque en términos más o menos convenientes a sus intereses a fin de excluir anticipadamente su propia responsabilidad por la pérdida o daño que pudieran sufrir las mercaderías. Por este motivo, es que los distintos países estimaron de sumo necesario regular la distribución del riesgo de pérdida entre el cargador y el naviero, lo que finalmente condujo a fines del siglo XIX a celebrarse las denominadas iniciativas de la Asociación para la Reforma y Codificación del Derecho de las Naciones²³ con el objeto de realizar los primeros intentos de codificar los derechos y responsabilidad de los navieros y cargadores. Esto condujo, en definitiva, a la denominada Conferencia de Liverpool de 1882, que promulgó un proyecto modelo de Conocimiento de Embarque.

A fines del siglo XIX, algunos países empezaron a crear sistemas legales que establecían los derechos y responsabilidad entre los transportadores marítimos y los propietarios de la carga. Así, en el año 1893, en los Estados Unidos, país en que los intereses de los cargadores eran más poderosos que los del sector naviero, se aprobó la denominada *Harter Act*. Por su parte, Nueva Zelanda aprueba la *Shipping and Seamen Act*, que adoptó el modelo legal estadounidense de la *Harter Act*. Australia elaboró su propia ley en el año 1904, denominada *Sea Carriage of Goods Act*, al igual que Canadá con la *Water Carriage of Goods Act de 1910*, y Marruecos con el *Maritime Commercial Code of 1919*.

Conforme el panorama planteado sobre el establecimiento de legislaciones internas de diversas naciones, es que la Comisión de Derecho Marítimo de la Asociación de Derecho Internacional se reúne en Londres en mayo del año 1921, y acuerda formular una ley modelo, esencialmente uniforme. El primer borrador se elaboró apenas un mes después, y fue discutida

²² CORNEJO, Eugenio. **Cláusulas de Irresponsabilidad del Naviero**. Valparaíso, Escuela Profesional Salesiana, 1946, p. 10

²³ Este organismo se convertiría, posteriormente, en la Asociación de Derecho Internacional



en la Conferencia de la Asociación, que fue celebrada en La Haya en el mes de septiembre de 1921. En definitiva, se acuerda el texto de las denominadas *Reglas de La Haya de 1921*.

Las Reglas de La Haya se convirtieron, de inmediato, en objeto de debate. En particular, fueron discutidas en el Comité Marítimo Internacional de Londres y en la Conferencia Diplomática sobre Derecho Marítimo en Bruselas, ambas celebradas en octubre del año 1922. Esta última conferencia dio lugar a un proyecto de convención, las denominadas *Reglas de La Haya de 1922*, que debía ser objeto de un nuevo debate. Esta conferencia se desarrolló a lo largo de 1923 y 1924, y dio lugar a un nuevo proyecto, elaborado por una subcomisión, por la que se convirtió finalmente en las *Reglas de La Haya de 1924*. En agosto de 1924, la Conferencia de Bruselas volvió a reunirse, y el Convenio de La Haya quedó formalmente concluido y abierto a la firma de los diversos Estados.

Aunque al principio hubo cierta reticencia a adoptar las Reglas de La Haya, Estados Unidos da el primer paso hacia el año 1936. Tras esa adscripción, la mayoría de los países sigue el ejemplo de Norteamérica, y hacia el año 1938 casi todos los países del mundo que potenciaban el comercio marítimo, ya habían adoptado estas Reglas.²⁴ Sin embargo, una vez reestructurado el nuevo orden político tras la Segunda Guerra Mundial, y el avance de los procesos de descolonización, las Reglas de La Haya comienzan a ser deficientes y no se adaptaban a la nueva realidad mundial. El más notable se refería a las disposiciones sobre limitación de volumen en el Artículo IV ordinal 5, que se había redactado en términos de “100 libras esterlinas por volumen o unidad”. Aunque las Reglas de La Haya habían estipulado que las unidades monerías debían tomarse como “valor oro”²⁵ y el acuerdo de Bretton Woods de 1945 mantuvo el denominado patrón oro, la verdad es que la libra esterlina había dejado de ser una moneda de reserva mundial. Así, entonces, la redacción de las normas originales dio lugar a diferencias de interpretación y aplicación del valor límite. Por su parte, la llegada de los contenedores en los años sesenta, agravó significativamente el problema de la “limitación de volumen” en los términos que establecían las Reglas. También se consideró que las Reglas de La Haya sólo eran aplicables a los casos en que los Conocimientos de Embarque hubiesen sido emitidos en un Estado contratante de las Reglas.²⁶

Luego de todas estas dificultades y de varias conferencias celebradas con el objeto de solucionar los problemas suscitados en razón de la aplicación de las Reglas, en el año 1963 se

²⁴ STURLEY, Michael. “The History of COGSA and the Hague Rules”. **Journal of Maritime and Commerce**. Vol. 22, nº 1, January, 1991. pp. 1 a 55-56

²⁵ v. Artículo IX de las Reglas de La Haya. Es recomendable tener a la vista OCTAVIANO MARTINS, Eliane (Org.), **Vade Mecum de Direito Marítimo**. Tamboré: Manole, 2015, p. 504.

²⁶ v. Artículo X de las Reglas de La Haya.



celebra la Conferencia de Estocolmo en que se firmó un proyecto de Protocolo en la ciudad sueca de Visby. El Protocolo fue ampliamente aprobado en una conferencia diplomática celebrada entre los años 1967 y 1968, entrando en vigor hacia ese último año. Nacen, así, las *Reglas de La Haya-Visby*, que adquirieron fuerza legal en el Reino Unido mediante la entrada en vigencia de la *Ley de Transporte Marítimo de Mercancías de 1971*. Chile no se hizo parte de estas Reglas.

A pesar de la novedad que representaban estas Reglas, la verdad es que hubo dos problemas concretos que no pudieron ser resueltos por este instrumento internacional, de manera satisfactoria.

El primero de ellos era la cuestión de la limitación del precio. Hacia el año 1973, el Fondo Monetario Internacional anunció el abandono del acuerdo de Bretton Woods sobre un valor fijo para el oro de 35 dólares por onza, en favor de tipos de cambio flotantes y la adopción del denominado *Derecho Especial de Giro* (DEG) como unidad de cuenta basada en el valor de varias monedas. La Unidad de Cuenta basada en el oro, adoptada en Las Reglas de La Haya-Visby (el franco Poincaré) resultaba, por tanto, inútil.

El segundo problema era más difícil de resolver: los intereses de la carga, y lo que podría llamarse “Naciones cargadoras” –en contraposición a las denominadas Naciones armadoras- consideraban que las Reglas de La Haya, incluso modificadas por el Protocolo de Visby, eran demasiado favorables para los intereses navieros. Así, la regla que causó la mayor objeción de marras, fue la denominada excepción a la responsabilidad del transportador por culpa náutica, contenida en el artículo IV ordinal (2º-a), o también denominada excepción de negligencia en la navegación y gestión del buque²⁷. Esta cuestión, junto con los continuos problemas creados por la explosión del uso del contenedor en los años setenta, impulsó la labor de un Grupo de Trabajo al alero de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional (CNUDMI), que se constituyó con el objeto de elaborar un nuevo régimen que sustituyera las Reglas de La Haya-Visby. El resultado de esta Comisión fue la redacción de las *Reglas de Hamburgo*, que fueron adoptadas en una conferencia diplomática en Hamburgo –en ese entonces, Alemania Occidental- en el mes de marzo de 1978.

Las Reglas de Hamburgo son más del doble de extensas que las Reglas de La Haya-Visby, pero esencialmente sólo tratan de la responsabilidad del transportador marítimo por la pérdida, daño o retraso de la carga, y de la responsabilidad del cargador por la pérdida

²⁷ PEZOA HUERTA, Renato; BARROILHET ACEVEDO, Claudio. “Culpa Náutica: ¿Reminiscencia o sobrevivencia de una causal exonerativa de responsabilidad del naviero?” in **Anuario de Derecho Comercial y Marítimo**, de la Facultad de Derecho y Ciencias Sociales de la Universidad de Valparaíso, nº08, 2020-2021.



causada al transportador por el envío de “mercancías peligrosas”. La responsabilidad del transportador sigue basándose en la culpa, tal y como se establece en el apartado 4 del artículo 5, en que el naviero puede evitar su responsabilidad demostrando que él, sus empleados o agentes, tomaron todas las medidas razonables para evitar el suceso y sus consecuencias.

Las Reglas de Hamburgo sólo fueron ratificadas, hasta junio de 2022, por un total de 35 países, entre los que se encuentra Chile. Por la cantidad relativamente pequeña de naciones suscriptoras, la verdad es que las Reglas de Hamburgo nunca han tenido una importancia práctica en el Derecho Marítimo. Adicionalmente, no lograron abordar el efecto de la “contenedorización” que desembocó en el transporte multimodal de carga que, es transportada por mar sólo para una parte de su tránsito, ya que las nuevas reglas sólo cubren el tránsito de puerto a puerto, quedando limitada la responsabilidad del naviero sólo a este suceso conforme el artículo 4 numeral primero de las Reglas.

El resultado de todo este proceso histórico, por el cual se intentó uniformar el Derecho Internacional sobre transporte de mercaderías por mar, concluyó en que las Reglas de La Haya-Visby, negociadas en la década de los años veinte, han seguido siendo, por excelencia, el Código normativo preponderante para el transporte internacional, asumiendo una suerte de “monopolio”. Es importante destacar que la República Popular China, que a partir de los años noventa se convierte en una nación comercial importante y posicionada a nivel mundial, no es parte de esas Reglas.

Hacia la década de los años noventa, el CNUDMI convoca al Comité Marítimo Internacional para dar los primeros pasos en lo que se convertiría un nuevo proyecto de Derecho Internacional, llamado *Las Reglas de Rotterdam*²⁸. El grueso del trabajo sobre el nuevo proyecto fue realizado por un Subcomité Internacional de la CMI sobre Cuestiones de Derecho del Transporte, que entregó a la CNUDMI su proyecto final de instrumento sobre el derecho del transporte en diciembre del año 2001.²⁹ El trabajo sobre el proyecto fue asumido, entonces, por el Grupo de Trabajo III (de Derecho del Transporte) de la CNUDMI. El trabajo fue intenso, tanto dentro como fuera de las sesiones formales.

El Grupo de Trabajo presentó su proyecto final a la Comisión en los inicios del año 2008. En junio de ese mismo año se produjo un debate, pero el proyecto permaneció

²⁸ El trabajo más completo en la materia está en TOMASELLO HART, Leslie; TOMASELLO WEITZ, Leslie; FOX IGUALT, Christian; PEURIOT CANTERINI, Luis; KLENNER SOTO, Andrés; CARRILLO GONZÁLEZ, Begoña. **Las Reglas de Rotterdam. Análisis del Convenio de las Naciones Unidas sobre el Contrato de Transporte Internacional Total o Parcialmente Marítimo**. Santiago de Chile: Librotecnia, 2011, pp. 21 y ss.

²⁹ v. el Anuario del CMI del año 2001 p. 532.



prácticamente inalterado cuando el CNUDMI lo presentó junto con un informe final a la Asamblea General de las Naciones Unidas, donde durante el período de sesiones de otoño de 2008 de la Asamblea General, fue aprobado por la Sexta Comisión, y luego por la Asamblea General el 11 de diciembre de 2008 mediante la Resolución 63/132. La ceremonia de firma tuvo lugar en Rotterdam, de ahí el sobrenombre de las *Reglas de Rotterdam*.³⁰

Hasta la fecha, el *Convenio de las Naciones Unidas sobre el Contrato de Transporte Internacional Total o Parcialmente Marítimo*, que es el nombre real de las Reglas de Rotterdam, ha sido suscrito por 25 países, y sólo ratificado por tres. Según el artículo 94, las Reglas entrarán en vigor hasta un año después de la vigésima ratificación. Sin el *imprimatur* de los Estados Unidos y de los Estados de la Unión Europea, parece poco probable que se obtengan las veinte ratificaciones necesarias para darle vida a las Reglas de Rotterdam.

4 EL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE EN EL DERECHO MARÍTIMO CHILENO

La consolidación regulatoria actual del Conocimiento de Embarque en Chile, se produce luego de estimar, como necesario, modificar las vetustas normas del Código de Comercio de 1865. De este modo, Chile decide ratificar dos convenios internacionales hacia el año 1982, cuya incidencia en la materia es capital.

En primer lugar, se trata del Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías, suscrito en Hamburgo el 31 de marzo de 1978, y promulgado por Decreto N°605, publicado en el Diario Oficial con fecha 23 de octubre de 1982. El segundo, es el convenio sobre el Transporte Multimodal Internacional de Mercancías de mayo de 1980, aprobado por la Conferencia de las Naciones Unidas y ratificado por Chile el 15 de diciembre de 1980³¹. El fundamento de esta decisión se basó en que ambos Convenios internacionales presentaban a la Comunidad Internacional una nueva fórmula para el transporte marítimo internacional.³²

³⁰ Este párrafo se basa en la historia resumida por el profesor STURLEY, Michael. “Transport Law for the twenty-first century: an introduction to the preparation, philosophy and potential impact of the Rotterdam Rules,” in THOMAS, Rhidian. *A new Convention for the Carriage of Goods by Sea – The Rotterdam Rules*. LawText, 2009.

³¹ CORNEJO, Enrique. *Derecho Marítimo Chileno. Explicaciones sobre el Libro III del Código de Comercio: De la Navegación y el Comercio Marítimos*. Valparaíso: Ediciones Universitarias de Valparaíso. 2003, p. 219

³² CORNEJO, Enrique. *Derecho Marítimo Chileno. Explicaciones sobre el Libro III del Código de Comercio: De la Navegación y el Comercio Marítimos*. Valparaíso: Ediciones Universitarias de Valparaíso. 2003, p. 219



Los Convenios ratificados proyectaban una mayor protección a los usuarios del transporte marítimo, preferentemente en aquellos países que se encontraban en vías al desarrollo. Como se ha dicho, las Reglas de La Haya establecían un catálogo de liberaciones de responsabilidad para el naviero, perjudicando con creces los intereses de los cargadores; ergo, las Reglas de Rotterdam equilibran la balanza entre armadores y cargadores, desde que elimina el referido listado de causales de exoneración del naviero, y basa la responsabilidad en quien tenga la custodia de la carga durante la aventura marítima.

Esta estructuración normativa la asume la Comisión Redactora del Libro III del Código de Comercio, al suplir las anticuadas normas de los Títulos III, IV, V y VI –artículos 933 y siguientes- del Código de Comercio de 1865, y concluye con que las Reglas de Hamburgo se adaptaban más al mundo moderno del transporte por mar, en relación con las Reglas de La Haya o de La Haya-Visby.³³ Esta circunstancia explica la decisión del legislador marítimo en incorporar en el Libro III del Código de Comercio, todo el contexto de las Reglas de Hamburgo³⁴.

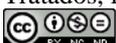
5 CONCLUSIONES

Un documento cambia el rumbo del transporte marítimo de mercancías por mar. El Conocimiento de Embarque es, por antonomasia, la esencia instrumental del transporte marítimo de mercancías, a la vez que acreditativo de las dos caras de una misma moneda: reflejo de posesión, y prueba de un contrato.

El Conocimiento de Embarque adquiere relevancia en el mercado marítimo, a medida que las relaciones comerciales propenden a un mayor y rápido proceso de globalización; los vínculos jurídicos de orden mercantil se complejizan, y bajo este panorama, el Conocimiento de Embarque igualmente hace lo suyo: pasa de ser un simple recibo de mercaderías, a ocupar un lugar fundamental para los propósitos e intereses de armadores y transportadores marítimos.

³³ CORNEJO, Enrique. **Derecho Marítimo Chileno. Explicaciones sobre el Libro III del Código de Comercio: De la Navegación y el Comercio Marítimos**. Valparaíso: Ediciones Universitarias de Valparaíso. 2003, p. 220

³⁴ Claramente la voluntad del legislador marítimo no era solamente dar plena validez al Convenio recientemente ratificado por Chile hacia el año 1982, sino que también dar un sentido de cumplimiento a un deber superior de respeto irrestricto a los principios del Derecho Internacional, en que la legislación interna chilena no podría violar o contradecir el tenor de lo ya aceptado como Convenio Internacional –que eran las Reglas de Hamburgo- por ende su incorporación obedece, sin lugar a dudas, al respeto de un principio superior del Derecho Internacional, cual es, el contenido en los artículos 26 y 27 de la Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados, fundamentalmente denominado *pacta sunt servanda*.



El desarrollo más acelerado en la institucionalidad del Conocimiento de Embarque se constata, con suma evidencia, luego de los procesos de normativización de sus efectos a través de los diversos convenios internacionales que gobiernan la materia: Las Reglas de La Haya-Visby, Las Reglas de Hamburgo, y las incipientes Reglas de Rotterdam.

Sin duda que las fuentes más trascendentales en la vida del Conocimiento de Embarque se reducen a dos, esto es, la costumbre mercantil, y hoy los convenios internacionales, como aquellos supradichos. Cabe preguntarse, luego de las tendencias yuxtapuestas de naciones cargadoras *vis-a-vis* con las de tradición armatorial o naviera: ¿El Conocimiento de Embarque es un adalid que propenda a la uniformidad en el desarrollo del Derecho Marítimo?

6 REFERÊNCIAS

- AIKENS, Richard; LORD, Richard; BOOLS Michael. **Bill of Lading**. Second Edition. London, Informa Law from Routledge, 2016
- BENSA, Enrico. **The Early History of Bills of Lading**. Génova, Caimo & C., 1925.
- BENNETT, William. **The History and Present Position of the Bill of Lading**. Cambridge: Cambridge University Press, 1914
- CORNEJO, Eugenio. **Cláusulas de Irresponsabilidad del Naviero**. Valparaíso, Escuela Profesional Salesiana, 1946
- CORNEJO, Enrique. **Derecho Marítimo Chileno. Explicaciones sobre el Libro III del Código de Comercio: De la Navegación y el Comercio Marítimos**. Valparaíso: Ediciones Universitarias de Valparaíso. 2003
- JACOB, Giles. **Lex Mercatoria: or The Merchant's Companion**. Provenance: Thomas Carpenter NJ Supreme Ct Judge, 1729
- KOZOLCHYK, Boris. **The evolution and present state of the Ocean Bill of Lading from a banking law perspective**. J. Mar. L & Com. 1992
- MCLAUGHLIN, Chester. “The Evolution of the ocean Bill of Lading”. **Yale Law Journal**, 1925-26, p. 551
- MALYNES, Gerard. **Consuetudo, vel Lex Mercatoria or The Ancient Law-Merchant**. London: Knightsbridge, 1622
- MARSDEN, Reginald. **Selden Society. Select Pleas in Admiralty**. Vol. II, London: Bernard Quaritch, 15 Piccadilly, 1894
- OCTAVIANO MARTINS, Eliane (Org.), **Vade Mecum de Direito Marítimo**. Tamboré: Manole, 2015



PEZOA HUERTA, Renato. “La noción de uniformidad en el derecho internacional del transporte y especialmente en el derecho marítimo” en **Revista Internacional de Derecho**. Facultad de Derecho y Ciencia Política/ Universidad Privada Norbert Wiener (Lima, Perú). Vol. 2, nº 2, 2021

PEZOA HUERTA, Renato; BARROILHET ACEVEDO, Claudio. “Culpa Náutica: ¿Reminiscencia o sobrevivencia de una causal exonerativa de responsabilidad del naviero?” in **Anuario de Derecho Comercial y Marítimo**, de la Facultad de Derecho y Ciencias Sociales de la Universidad de Valparaíso, nº08, 2020-2021.

PEZOA HUERTA, Renato. **El Conocimiento de Embarque Marítimo**. Santiago de Chile: Ediciones Jurídicas de Santiago, 2022

POSTELTHWAYT, Malachy. **The Universal Dictionary of Trade and Commerce**. 2ª Edición. London: A.M. Kelley. 1757

STURLEY, Michael. “The History of COGSA and the Hague Rules”. **Journal of Maritime and Commerce**. Vol. 22, nº 1, January, 1991. Pp. 1 a 55-56

STURLEY, Michael. “Transport Law for the twenty-first century: an introduction to the preparation, philosophy and potential impact of the Rotterdam Rules,” in THOMAS, Rhidian. **A new Convention for the Carriage of Goods by Sea – The Rotterdam Rules**. LawText, 2009

TOMASELLO HART, Leslie; TOMASELLO WEITZ, Leslie; FOX IGUALT, Christian; PEURIOT CANTERINI, Luis; KLENNER SOTO, Andrés; CARRILLO GONZÁLEZ, Begoña. **Las Reglas de Rotterdam. Análisis del Convenio de las Naciones Unidas sobre el Contrato de Transporte Internacional Total o Parcialmente Marítimo**. Santiago de Chile: Librotecnia, 2011.

