

**CONSIDERACIONES PRÁCTICAS EN EL COMERCIO INTERNACIONAL DE  
CEREALES Y GRANOS, Y ELEMENTOS PARA LA FORMULACIÓN DE  
RECLAMACIONES Y CONTIENDAS ARBITRALES**

**PRACTICAL CONSIDERATIONS IN INTERNATIONAL TRADE IN CEREALS  
AND GRAINS, AND ELEMENTS FOR THE FORMULATION OF CLAIMS AND  
ARBITRATION DISPUTES**

Renato Pezoa Huerta\*

Vicente Ríos Urzúa\*

**RESUMEN**

El comercio de cereales ha mantenido en Chile, en los últimos años, un desarrollo incipiente, representando un centro de interés comercial para dicho país, aunque sus expectativas de posicionamiento en el mercado internacional, todavía son bajas en relación a importantes potencias económicas, como la República Argentina que se han constituido como referentes mundiales. Sin embargo, la consolidada experiencia y técnica en el manejo de las operaciones comerciales desarrollada por este último país en la materia, representa un modelo que *per se*, puede contribuir a fortalecer el desarrollo de esta industria en Chile, fundamentalmente en el marco de los procedimientos prácticos que faciliten la substanciación de reclamaciones y las contiendas arbitrales que susciten en torno a los contratos internacionales de compraventa y el transporte de cereales. Por esta razón, el presente artículo analiza, sistematiza y plasma la forma en que estos asuntos son tramitados en el modelo argentino, para así determinar las

---

\* Abogado, Licenciado en Ciencias Jurídicas por la Universidad Bolivariana de Chile. MBA en Derecho Internacional por la Universidad Antonio de Nebrija, Madrid, España. Postulado en Derecho Marítimo por la Pontificia Universidad Católica de Valparaíso, Chile, y en Seguros Marítimos y Riesgos Portuarios por la Escuela de Seguros de Chile y la Universidad de los Andes, Chile. Árbitro Internacional por el Centro Internacional de Arbitraje de la Cámara de Bélgica y Luxemburgo en el Perú (CIACBLP) y certificado en Calidad y Arbitraje en el Comercio de Granos (CyACG) por la Bolsa de Comercio de Rosario, República Argentina. Profesor de Derecho Marítimo en la Maritime Law Academy, Brasil. Corresponsal en Chile del The London Shipping Law Centre (LSLC) Reino Unido. Contacto: rph@almyp.com

\* Abogado, Licenciado en Ciencias Sociales y Jurídicas de la Universidad Adolfo Ibáñez. LL.M. in Business Law, por la Universidad Adolfo Ibáñez, Chile, y Magíster en Derecho de Daños y Responsabilidad Civil de la Universidad de los Andes, Chile Estudios de posgrado en Derecho Administrativo, Derecho Económico y Derecho de Seguros. Miembro del Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo (Chile) y de la Association Internationale de Droit des Assurances (Chile). Editor del Boletín de Actualidad Jurídica del IIDM-Chile. Gerente de Asuntos Legales y Seguros en Liventus S.A. y ejerce libremente la profesión. Contacto: v.riosurzua@gmail.com

herramientas necesarias que deben incorporarse en el mercado chileno, fomentando con ello la industrialización del cereal. Esta investigación corresponde a uno de los capítulos de una obra mayor, correspondiente al libro “Breviario Práctico de Seguros Marítimos y de Gestión de Reclamaciones”, de los mismos autores, y que se encuentra en proceso de publicación.

**Palabras Clave:** Cereales y granos; Contratos Gafta; Transporte Marítimo; Reclamaciones; Arbitraje.

### **ABSTRACT**

In recent years, the cereals trade has maintained an incipient development in Chile, representing a centre of commercial interest for the country, although its expectations of positioning in the international market are still low in relation to important economic powers, such as the Republic of Argentina, which have become world leaders. However, the consolidated experience and technique in the management of commercial operations developed by the latter country in this area, represents a model that per se, can contribute to strengthen the development of this industry in Chile, mainly in the framework of practical procedures that facilitate the substantiation of claims and arbitration disputes that arise around international contracts of sale and transportation of grains. For this reason, this article analyses, systematises and describes the way in which these matters are handled in the Argentine model, in order to determine the necessary tools that should be incorporated into the Chilean market, thereby promoting the industrialisation of grain. This research corresponds to one of the chapters of a larger work, corresponding to the book "Breviario Práctico de Seguros Marítimos y de Gestión de Reclamaciones", by the same authors, which is in the process of publication.

**Keywords:** Grains and Grain; Gafta Contracts; Shipping; Claims; Arbitration.

### **CONTEXTO CIRCUNSTANCIAL**

En Chile, la superficie cultivada de cereales es, aproximadamente, de unas 424.500 hectáreas durante las temporadas 2021-2022, de los cuales predominan, con un 44%, el trigo; 29% la avena; 13% maíz, y 5% arroz. Otros cereales presentan superficies iguales o menores

a 5%. La Región de la Araucanía, del Maule y de Ñuble, concentran respectivamente el 40%; 14,6% y 14,9% del total del área cultivada de cereales a nivel país<sup>3</sup>.

En razón de lo anterior, basta con señalar que en el año 2022, se realizaron exportaciones de trigo duro para siembra, únicamente en el mes de mayo de ese año, por un volumen en kilogramos netos de 167,4, cuyo valor en dólares FOB ascendió a USD\$ 66.276,2.- y en el año 2023, durante el mes de marzo, se realizan exportaciones por un volumen de 5.063,4 kilogramos netos, valuados en USD\$ 64.001,0.- En el caso de los demás trigos para siembra, las exportaciones en volumen alcanzaron unos 594,7 kilogramos netos, equivalentes a unos USD\$ 8.723,5.- FOB.

En el caso de la avena, el volumen de toneladas exportado ascendió, durante el año 2022, a un total de 98.042,6 toneladas, equivalentes a unos USD\$56.589,9 FOB, y hasta el mes de abril de 2023, el volumen exportado equivale a unas 30.565,1 toneladas, valoradas en USD\$18.717,5.- FOB.

El maíz representó una consideración de interés, pues en el año 2022 se exportaron en términos FOB, unas 20.798,2 toneladas, equivalentes a USD\$ 85.279,0.-; y hasta el mes de abril de 2023, se exportaron en idénticos términos, una cantidad equivalente a 10.143,8 toneladas, valoradas en USD\$ 40.856,0.-

Finalmente, en el caso del arroz semiblanqueado o blanqueado, incluso pulido, estuvo totalizado, durante el año 2022, por 154.669,9 toneladas, a excepción del mes de abril de dicho año, en que no medió exportación, y valorado en su conjunto por hasta USD\$ 217.154,3.-FOB. En tanto, durante el año 2023, hasta el mes de abril, y exceptuando el mes de marzo en que no mediaron exportaciones, se ha totalizado una cantidad FOB de 767,4 toneladas, equivalentes a unos USD\$ 4.110,0.-<sup>4</sup>

No obstante lo anterior, los cereales y granos, al igual que cualquier otro tipo de carga o mercancía, y por su naturaleza vegetal, están expuestos a riesgos que repercuten en su calidad y sustancia, generando disconformidades y conflictos jurídicos entre las partes que intervienen en el negocio de su comercialización. Por este motivo, el presente artículo está dedicado a analizar el fenómeno de la merma, daños o destrucción a la carga de granos, y a exponer ciertas medidas de análisis necesarias para fundamentar o sustentar las respectivas reclamaciones y eventuales litigios que de ello deriven. Las presentes notas corresponden, en parte, al estudio realizado por PEZOA HUERTA, conforme su experiencia en el análisis y

---

<sup>3</sup> Véase el reporte de la Oficina de Estudios y Políticas Agrarias del Ministerio de Agricultura de Chile, disponible en línea <https://www.odepa.gob.cl/rubros/cereales> (visitado el día 08 de mayo de 2023)

<sup>4</sup> Esquema estadístico obtenido del Servicio Nacional de Aduanas de Chile.

arbitraje de granos (CyACG) por pasantía en los meses de enero y febrero de 2020, tomando de cerca los materiales del programa en la Bolsa de Comercio de Rosario, Argentina, y la experiencia destacada de RÍOS URZÚA en materia de gestión y deducción de reclamaciones.

### **ITER CONTRACTUAL DE LA COMPRAVENTA DE GRANOS**

Según lo plantean FERNÁNDEZ, ARENAS Y DE MIGUEL, uno de los rasgos esenciales del tráfico mercantil es la circulación de valores patrimoniales, pues la actividad comercial comporta una acción mediadora en el desplazamiento de cosas, derechos o servicios de un titular a otro. En este contexto el contrato de compraventa es el más frecuente de cuantos se generan en las relaciones mercantiles, pudiendo considerarse como el prototipo de los contratos. En el ámbito internacional se contempla a la compraventa como el eje de todo un sistema en torno al cual giran el resto de las figuras contractuales constituyendo una figura legal necesaria para llevar a cabo cualquier transacción seria y ordenada. La compraventa internacional suele englobar uno o varios contratos de transporte para el traslado de las mercancías, uno o varios contratos de seguro para cubrir los riesgos, uno o varios contratos para garantizar el pago, etc., que delimitan sucesivamente obligaciones y responsabilidades de suerte que tanto comprador como vendedor son conscientes de lo pactado. Si bien dicho contenido obligacional no evita que se susciten con frecuencia contenciosos entre el vendedor o el comprador, que suelen a resolverse por el cauce del arbitraje, constituye un instrumento útil para superar las barreras culturales e idiomáticas, que puedan afectar el buen resultado del negocio<sup>5</sup>.

El contrato de compraventa, y para el caso que nos ocupa, generalmente internacional, engloba la obligación del vendedor, de entregar el grano o cereales al comprador que, precedentemente o sujeto a modalidades libremente acordadas, adeuda el precio. Por esta razón, el proceso de compraventa de granos y cereales engloba al menos tres fases identificables, esto es, la de concertación del negocio, programación de la entrega, y la entrega efectiva y recepción de la mercadería por parte del comprador. En algunos casos, como en el mercado de granos argentino, la posibilidad de comercialización de granos se da en torno a la compraventa en que las cooperativas o acopiadores, actúan con la asistencia o representación de los corredores de cereales y los compradores.

---

<sup>5</sup> FERNÁNDEZ ROZAS, J.; ARENAS GARCÍA, R.; DE MIGUEL ASENSIO, P. *Derecho de los negocios internacionales*. Madrid: Iustel, 2011, pp. 351-352

En este sentido, para formalizar un proceso de compraventa de granos es relevante tener presentes, al menos cuatro aspectos circunstanciales esenciales que, consideradas como condiciones contractuales, perfeccionan el negocio, a saber, el producto, cantidad, calidad y precio del grano; la fecha y lugar de entrega; su forma de pago; y una cláusula compromisoria, donde las partes acuerdan someterse a arbitraje en caso de asunción de un conflicto jurídico, fundamentalmente derivado de la damnificación o daños que experimenten los granos. De antemano cabe expresar que la comercialización de granos se realiza en virtud de contratos tipo o formularios contractuales que, para el caso en cuestión, corresponden a los elaborados por la *Grain and Feed Trade Association – GAFTA*. Actualmente uno de los más destacados en la materia, es el *Contract No.38 ‘Contract for grain from Argentina in bulk FOB terms’*.

Una vez que se formaliza o concierta una compraventa de granos o cereales, procede la programación de la entrega, donde el comprador, al estar en una compraventa bajo términos FOB (*Free on Board*) debe ocuparse de conseguir el transporte desde el puerto de embarque, asumiendo los costos durante la entrega de la mercancía, dígame en este sentido, la descarga, flete, despacho, etc. De esta manera, el comprador notifica al vendedor, indicándole la cantidad de carga que debe ser conducida, por día y por carretera, hasta el puerto para proceder a su carga en la nave. Es aquí, entonces, donde el vendedor debe estar asistido permanentemente por profesionales o técnicos que supervisen y controlen la calidad y cantidad del grano que será cargado, todo bajo las consideraciones contractuales convenidas.

El porteo de la carga se realiza comúnmente en buques graneleros (*bulkcarrier*) o en carga consolidada en contenedores. En algunos países como Argentina y Paraguay, esta se realiza a través de barcazas y gabarras, atoadas por remolcadores que navegan preferentemente en la Hidrovía Paraguay-Paraná. No obstante esta consideración, la mayor relación de transporte de granos es, como perogrullada, a través de naves graneleras. Como se verá en el siguiente apartado, durante el transporte marítimo existen riesgos que puede enfrentar la carga de cereales y granos, vinculados preferentemente con la falta de navegabilidad del buque, en cuanto a sus componentes de almacenaje.

De esta manera y recapitulando, una vez que el vendedor favorece las operaciones de carga en el buque, por haber transportado la carga hasta el puerto, y la nave arriba y entrega la carga el consignatario comprador, se entiende verificada la tercera etapa, esto es, la entrega y recepción de la mercadería. En este sentido, el comprador revisará, asistido de sus profesionales y técnicos, la carga de granos; y el sujeto que esté diputado para formalizar la

entrega, participará en el proceso de verificación y revisión, en representación de los intereses del vendedor.

Verificada que sea la carga entregada, se pueden presentar tres alternativas: la carga está “conforme”, “condicional” o “rechazada” por expresión del comprador. Si el comprador descarga la mercadería sin lacrar muestra, dicho comportamiento indica que está de acuerdo con las condiciones de la carga, y no manifiesta reclamaciones ni protestos. Por su parte, si descargada la carga, y practicado el lacrado de muestra, se envía dicha pequeña porción a análisis a ruego del comprador, estando condicionada su aceptación a lo que resuelva dicho análisis.

Finalmente, opera el rechazo fuera de estándar, cuando el vendedor reconoce la calidad deficiente del grano una vez practicado el análisis que condiciona su aceptación, o porque existen vicios de origen manifiestamente determinantes que conducen a ese rechazo. Si media esta circunstancia, el vendedor tiene dos opciones comúnmente acordadas en la respectiva compraventa: o practicar una rebaja sustancial del precio del grano o *actio quanti minoris*; o en segundo término, el vendedor desconoce el rechazo, procediendo al retiro de la carga y, en definitiva, cumple con su obligación de entregar una carga de la misma calidad, género y especie, con otro lote; y solicita la intervención de un juez árbitro para el evento que el rechazo del comprador persista.

## **RIESGOS Y DAMNIFICACIÓN QUE PUEDEN EXPERIMENTAR LOS CEREALES O GRANOS.**

Los cereales son plantas, cuyo cultivo se posibilita a través de sus granos. Por lo tanto, se trata de especies vegetales que, conforme su naturaleza y condición de tal, se encuentran expuestas permanente al riesgo de sufrir, en cuanto a sus granos, a distintos tipos de daño o merma.

Los principales aspectos o elementos que causan un daño o detrimento en la sustancia del grano, son preferentemente exógenos y provienen generalmente de otros agentes vivos como hongos y animales. No obstante, existen otros factores de orden climático que propician el detrimento de este tipo de carga, siendo el agua y la humedad los factores preponderantes. A continuación se pasará revista a los casos más usuales en el trigo y el maíz.

### **EL TRIGO**

En el caso del trigo, cereal que, como se ha visto, encabeza los volúmenes de producción y exportación en Chile, existen casos que, en general no admiten la posibilidad de considerar, a dicha especie de cereal, como comerciable en óptimas condiciones; así, el grano verde, brotado, calcinado, con carbón, representan las mayores causas de conflicto entre exportadores e importadores, pero se añade el fenómeno del grano panza blanca, granos helados, y también los roídos por isoca, y los roídos en su germen, que al igual que los granos picados o dañados por calor, pueden ser objeto de extensos debates en torno a su calidad.

Se entiende por grano ardido y/o dañado por el calor, aquel grano o pedazos de granos que presentan un oscurecimiento en su tonalidad natural, debido a un proceso fermentativo o a la acción de elevadas temperaturas.

Granos verdes son aquellos que presentan una manifiesta coloración verdosa, debida a inmadurez fisiológica. Granos helados son aquellos que presentan concavidades pronunciadas en sus caras laterales. Gran brotado es aquel en que se ha iniciado el proceso de germinación. Tal hecho se manifiesta por una ruptura de la cubierta del germen, a través de la cual asoma el brote.

Granos calcinados son los que presentan una coloración blanquecina, a veces con zonas de color rosado, cuyos endospermas presentan aspecto yesoso y que pueden desmenuzarse cuando se ejerce una leve presión sobre ellos.

Granos roídos por isoca, corresponden a los carcomidos por larvas de insectos que atacan al cereal en planta, y cuya parte afectada se presenta negruzca o sucia. De la misma forma, granos roídos en su germen son aquellos cuyo germen ha sido destruido o roído manifiestamente por acción de larvas.

Granos con carbón son aquellos transformados en una masa pulverulenta de color negro a causa del ataque del hongo *Tilletia spp.* Su aspecto exterior es redondeado y de un color grisáceo. Granos quebrados y/o chuzos, son aquellos granos o pedazos de granos, no dañados, de trigo de pan, que pasan por una zaranda.

Finalmente, un grano panza blanca, es aquel caracterizado por su textura almidonosa en una mitad o más del grano, que se aprecia por una coloración externa amarillenta definida.

## **EL MAÍZ**

Tratándose del maíz, generalmente se admiten granos de tipo dentado y/o duros, sean colorados o amarillos respectivamente, pero también los hay blancos, que admiten un alto grado de tolerancia comercial. No obstante, aquel maíz que presente olores comercialmente

objetables, granos amohosados, aquel tratado con productos que alteren su condición natural, que por cualquier otra causa sea de calidad inferior, también será considerado fuera de estándar.

Los granos de maíz dañados, por lo general presentan en su totalidad o en algunos pedazos, una alteración sustancial en su constitución. También se consideran como tales, los granos brotados, que corresponden a aquellos en los que se ha iniciado visiblemente el proceso de germinación. Tal hecho se manifiesta por una ruptura de la cubierta del germen, a través de la cual asoma el brote.

Los granos fermentados son aquellos que comprenden todo el grano o un pedazo, y que presentan una alteración en su color, como consecuencia de fermentaciones, sin llegar a la descomposición total del mismo. Así, entonces, el grano podrido, es el que comprende todo el grano o un pedazo, y que presenta una intensa alteración en su color como consecuencia de un estado más avanzado del fermentado, y en muchos casos con ruptura de su pericarpio.

Los granos calcinados comprenden todo el grano o un pedazo, y que demuestra una variación de su color natural a blanco opaco, mostrando en su interior, color y aspecto yesoso. El grano con verdín comprende todo el grano o un pedazo, que presenta manchas verdosas o azuladas en el escutelo, producidas por la acción de hongos.

Algunas materias extrañas, entendidas por tales, como aquellos granos o pedazos que no son de maíz, sino de otra materia inerte, también son productoras de daño.

No obstante lo hasta aquí reseñado, existen otros factores comunes que son causa de un daño a la estructura vegetal del grano, y que les afectan durante su almacenaje, a saber, insectos y arácnidos, y la humedad.

Respecto de los insectos o arácnidos, comercialmente la carga será rechazada y objeto de una reclamación, si presenta al menos un insecto o arácnido vivo. En este orden de cosas, los principales insectos presentes en el almacenaje son los gorgojos y carcomas. Su presencia se constata por la existencia de los denominados granos picados

En cuanto a la condición de almacenaje, las especificaciones mandatan que, para el caso del trigo, la humedad no puede superar el 14%; y para el maíz, 14,5%.

Ahora bien, y como se hubiere señalado *supra* en el apartado que antecede, el transporte marítimo también es una fuente de riesgos que pueden mermar la carga transportada. Así, en el caso *Volcafe LTD & others v. Compañía Sud Americana de Vapores S.A. (CSAV)*<sup>6</sup> donde se transportaron bolsas con granos de café en contenedores, y la carga se

---

<sup>6</sup> [2018] UKSC 61 disponible en <https://www.supremecourt.uk/cases/uksc-2016-0219.html> (visitado el día 08 de mayo de 2023)



daño producto de la condensación de los gases que los propios granos expelen, generó un nuevo precedente y cambio de paradigma en la responsabilidad armatorial bajo el régimen de las Reglas de La Haya-Visby, en lo que concierne al cuidado y preservación de la carga a bordo del buque (culpa comercial).

Así, entonces, el armador debe realizar un examen profuso de navegabilidad del buque, al momento de recibir carga extremadamente damnificable como es un grano o cereal. Por este motivo, el Convenio sobre Líneas de Carga de 1966 del cual Chile es estado signatario conforme Decreto Supremo del Ministerio de Relaciones Exteriores del 26 de marzo de 1975, exige que las tapas y brazolas de escotilla se inspeccionen anualmente. Bajo esta consideración, la Asociación Internacional de Sociedades de Clasificación (IACS) ha elaborado un requisito unificado para inspecciones y especifica que éstas, al ser anuales, deben ejercerse sobre las cubiertas de acero accionadas mecánicamente. De este modo, las inspecciones consisten en lo siguiente: Primero, “generalidades”, donde se realiza una comprobación de que no se han realizado cambios significativos en las tapas de escotilla, brazolas de escotilla y sus dispositivos de fijación y sellado desde la última inspección. Segundo, tapas de escotilla y brazolas, respecto de las cuales es preciso comprobar el estado satisfactorio de las brazolas de escotillas, tapas de escotilla, dispositivos de estanqueidad de las uniones longitudinales, transversales e intermedias -juntas, labios de junta, barras de compresión, canales de drenaje- dispositivos de sujeción, barras de retención, poleas de cadena o cable, guías, carriles guía, ruedas de vía, topes, etc.

Los reconocimientos especiales consistirán, como mínimo, en lo siguiente: en primer término, una inspección general con el alcance de la inspección anual mencionada anteriormente y, además, una comprobación aleatoria del funcionamiento satisfactorio de las tapas de escotilla de accionamiento mecánico, la estiba y la sujeción en posición abierta, el ajuste correcto, el cierre y la eficacia del sellado en posición cerrada.

En segundo lugar, la comprobación de la eficacia de los sistemas de cierre de todas las tapas de escotilla. En la práctica se utiliza, generalmente, una manguera o un equivalente, de alto grosor, mojando a gran presión las escotillas, como si se tratase del agua que cae sobre ellas con ocasión del oleaje del mar.

En tercer término, comprobación del espesor residual de las brazolas, de las planchas de acero de los pontones o de las tapas de escotilla, y de los elementos de refuerzo que el inspector considere necesarios.

El registro de datos relativos a las condiciones de asignación de las líneas de carga es un documento que emite el *surveyor*, y que normalmente se guarda junto con el certificado de

la línea de carga. Su función es proporcionar una lista de todos los elementos que el *surveyor* inspeccionará al realizar su labor, y es un documento útil para que el capitán y los oficiales lo utilicen como lista de comprobación para asegurarse y garantizar que todo está en óptimas condiciones para la inspección.

Siempre es fundamental mantener un sistema de prevención de daños en las escotillas por posible negligencia en las maniobras que despliega la tripulación. Así, esta causa se verifica por daños en las tapas de las escotillas y sus herrajes que, por la mala forma de aperturar o cerrarlas, puede causar una rotura o deformación de dichos herrajes. Los accidentes de este tipo a veces se deben a que los miembros de la tripulación no realizan todas las comprobaciones necesarias para asegurarse, por ejemplo, de que todas las cornamusas están desenganchadas; de que todas las vías están despejadas, y de que todas las cadenas, alambres o cables están libres antes de mover los paneles. Es más probable que se produzcan accidentes de este tipo cuando los miembros de la tripulación no tienen experiencia, están cansados o trabajan en condiciones difíciles<sup>7</sup>. En esos casos, su trabajo debe supervisarse con mayor atención, de lo contrario una mínima abertura o espacio en las escotillas, puede causar una filtración irreparable de agua de mar sobre la carga de granos o cereales.

### **ALGUNAS ORIENTACIONES EN TORNO AL EXAMEN TÉCNICO DE IDONEIDAD DEL GRANO O CEREAL.**

La extracción de muestras representativas en las operaciones de recibo de granos en cualquiera de las etapas de comercialización, reviste particular importancia, por cuanto los resultados de los análisis de calidad y la posterior liquidación del lote entregado, dependen necesariamente de la forma en que tales muestras sean obtenidas, y a mayor abundamiento, disminuye los riesgos asociados.

Si bien la parte vendedora y el transportador marítimo pueden ejercer un máximo de debida diligencia en el cuidado y manipuleo de la carga, y se puedan obtener muestras para análisis, ciertamente estas circunstancias no reflejarán necesariamente la verdadera calidad del lote de granos o cereales entregado, si la muestra a analizar no ha sido extraída en la forma apropiada.

El objeto del muestreo de cereales y granos, es la obtención de una muestra de características similares, en todos sus aspectos, a las características medias del lote del cual ha

---

<sup>7</sup> ISBESTER, J. *Bulk Carrier Practice*. London: The Nautical Institute, 2000, p. 59

sido tomada. Para todo, la sistemática jurídica debe valerse y basarse en aspectos puramente técnicos y de análisis, fundamentalmente en torno a herramientas y procedimientos.

Así, un calador de bolsa, entendida como una pieza de acero cónica y acanalada, compacta en el extremo correspondiente al vértice, y en el otro provisto de un mango, generalmente de madera dura, y perforado totalmente, permite el deslizamiento de la mercadería para su observación. Este sistema se utiliza en granos embolsados, introduciéndose totalmente en la bolsa con la parte acanalada hacia abajo, y se retira con un movimiento de rotación hacia arriba, para dejar caer el grano.

Un calador cilíndrico o calador sonda, consta de dos tubos metálicos, uno dentro de otro, con un espacio mínimo entre ambos. Cada uno de los tubos posee una serie de perforaciones, equidistante entre sí, cada una de las cuales corresponde a un compartimiento en el tubo interior. Cada compartimento o celdilla tiene una capacidad aproximada de cincuenta centímetros cúbicos. Las perforaciones de los tubos se superponen al girar, desde la parte superior, un tubo con relación al otro, por lo que el calador puede penetrar en la masa del grano y salir de ella con los compartimientos cerrados o abrirse para tomar la muestra en el instante adecuado. Se utiliza para mercadería a granel. Se introduce en la masa con los compartimientos cerrados, se abre dejando entrar los granos, se cierra y extrae el calador, volcando luego su contenido sobre un lienzo o catre para su inspección.

Un saca muestras cucharín, está formado por una pieza cónica de metal, que se une a un mango de madera por medio de una abrazadera. Se usa para extraer mercadería a granel y en movimiento, por ejemplo, de una correa que carga el cereal en un buque. Se introduce en el flujo de granos a intervalos frecuentes y regulares.

Un homogeneizador y divisor de muestras, es un aparato portable por una tolva receptora de grano con forma de cono invertido de una capacidad variable, comunicada por su base al cono por medio de una válvula que permite cortar o posibilitar el paso del grano. El cono, recinto donde se produce la expansión del grano, continúa su base con la corona divisoria, que consta de setenta y dos celdas radiales que dividen la muestra en partes iguales, derivándolas a las bandejas cónicas ubicadas debajo de la corona. Estas se encuentran de a dos, cuatro, o seis, una debajo de la otra, y reciben el grano separado por la corona divisora, desviándolo a 2, 4 o 6 salidas o recipientes, donde se recibe finalmente el grano. Se utiliza para producir la mezcla de los granos o porciones de granos que componen una muestra, a la vez que se efectúa una división de la misma en un número variable de partes semejantes.

En todos los casos que involucran un acto de muestreo de granos, existen distintos mecanismos operativos. Así, en la mercadería a granel, el método a usar depende de la

accesibilidad del grano a la toma de muestras, pudiéndose utilizar calador sonda y/o cucharín, según lo acuerden las partes contratantes de la compraventa. Si la muestra se obtendrá de un camión, se calará cada vehículo, utilizando un calador sonda de una longitud suficiente como para alcanzar el fondo, introduciéndolo en forma perpendicular al mismo; si es sobre el chasis, se realizará un mínimo de tres caladas distribuidas en dos de los cuatro ángulos del camión, a 0,40 mts., aproximadamente de la pared, y en el centro, extrayendo además, 250 grs, del conjunto de boquillas, si las hubiere. Tratándose de un acoplado, se procederá en forma similar al chasis, pero realizando un mínimo de cinco caladas, cuatro en cada ángulo del vehículo, y una equidistante en la zona central del mismo. Se extraerá además 250 grs., del conjunto de boquillas si las hubiera. En el caso del transporte por ferrocarriles, el procedimiento de obtención de muestras desde los vagones varía según el tipo de estructura transportadora de que se trate. Así, de los vagones graneleros, las muestras serán obtenidas a través de las puertas laterales, usando un calador sonda que permita llegar lo más a fondo posible. Se realizarán como mínimo tres caladas por cada puerta lateral, una en dirección al centro y dos hacia los laterales. Si ello no fuera posible, la obtención de muestras válidas para lacrar se realizará durante la descarga con cucharín. Por su parte, para el caso de extracción de muestras en vagones tolva, se extraen muestras a través de cada una de las compuertas, con calador sonda, en un mínimo de ocho caladas por vagón. De no ser posible, se usará saca muestras cucharín durante la descarga.

En el caso de mercadería en movimiento, se utilizarán procedimientos manuales o automáticos, que permitan la extracción periódica y continua de la muestra, y aseguren la representatividad del conjunto. Se utilizará un saca muestras cucharín que se introducirá en distintos sectores del flujo del grano con la mayor frecuencia posible y a intervalos regulares de acuerdo al flujo de la mercadería.

Tratándose de mercadería no homogénea, en los casos en que los sondeos hayan detectado zonas en donde el grano presenta una marcada falta de homogeneidad, sea por calidad inferior o fuera de condición, se deberá sacar una muestra separada de dicha zona, ubicando mediante sucesivas caladas, la importancia del volumen en cuestión.

Finalmente, y para el caso de granos en bolsas, cuando el lote contiene menos de 10 bolsas, se muestrean todas. Pero cuando contiene entre 10 y 100, se muestrean como mínimo 10 bolsas. Las partes pueden acordar muestrear un número mayor de bolsas o la totalidad de las mismas. Se elegirán en función de su ubicación en la estiba, procurando todos los costados de la misma desde arriba hasta abajo. Se utilizará un calador de bolsa de tamaño adecuado, introduciéndolo en forma diagonal aproximadamente en la zona central superior de la bolsa,

procurando llegar lo más a fondo posible. Pero si las partes resuelven de común acuerdo no utilizar el calador, se procederá a la apertura de las bolsas, extrayéndose muestras de cada una de las abiertas, para la formación del respectivo conjunto.

***INSURANCE TERMS N° 72 OF THE GRAIN AND FEED TRADE ASSOCIATION.***

Los contratos tipo o formularios de que dispone *The Grain and Feed Trade Association*, incluyen una expresa remisión a los términos de seguros que deben incluirse dentro de las respectivas modalidades contractuales de compraventa de granos. Así, la cláusula 13 “Insurance” del *Contract No.38 ‘Contract for grain from Argentina in bulk FOB terms’*, dispone, sobre el particular:

“De conformidad con las Condiciones de Seguro Gafta n° 72, el seguro de riesgos marítimos y de guerra WA con franquicia del 3% o mejores condiciones, incluidos los riesgos de huelgas, disturbios, conmoción civil y minas, será tomado por los Compradores con suscriptores de primera clase y/o compañías aprobadas por al menos el valor del contrato más el 2% protegiendo el interés de los Compradores y/o Vendedores, según los intereses puedan aparecer; una vez que la mercancía sea entregada a bordo, todos los riesgos, incluidos los desembolsos, serán por cuenta de los Compradores. El vendedor deberá recibir una confirmación, acompañada de instrucciones documentales, de que el seguro, conforme a las presentes condiciones y a cargo del comprador, ha sido tomado y rige su cobertura. Si el Comprador no proporciona dicha confirmación, el Vendedor tendrá derecho a contratar su propio seguro según los términos de la presente cláusula, por cuenta y riesgo del Comprador. A petición de los Vendedores, los Compradores presentarán a los Vendedores una copia del certificado y/o de la póliza. Los Compradores se comprometen a aceptar los documentos de expedición que contengan la Chamber of Shipping War Deviation Clause y/u otras Cláusulas de Riesgo de Guerra reconocidas”.

En estricto rigor, la cobertura del seguro para los contratos sobre granos o cereales, registrará en las proporciones y formas acordadas de conformidad al propio contrato de venta, pero siempre debiendo incluir las cláusulas de la *Insurance terms n° 72*.

La cobertura de este tipo de seguro es *all risks*, y rige desde que la carga de graneles sale del almacén o lugar de almacenamiento en el lugar designado en el respectivo contrato de compraventa para dar inicio al porteo o transporte de las mismas, y continúa durante el curso normal de su transporte hasta que se verifique la entrega al depósito u otra forma de almacenamiento de los destinatarios en el lugar acordado en el respectivo contrato; o a cualquier otro almacén o lugar de almacenamiento, ya sea antes o en el lugar de destino mencionado en la compraventa; o al cumplirse el plazo de 60 días contados desde que termina la operación de descarga de los graneles asegurados, en el puerto de destino.

## **NECESIDAD DE SOMETER LAS DISPUTAS A ARBITRAJE.**

Las disputas o conflictos jurídicos derivados de las condiciones, daños o mermas contienen un sustrato altamente técnico, pues para su acertada resolución, es imprescindible contar, como un elemento esencialmente decisivo para el observador objetivo, con los informes técnicos de análisis sobre el muestreo extraído de cada tipo o lote de carga.

El arbitraje, como solución de controversias o conflictos jurídicos, presenta una importancia matriz en el desarrollo del mercado de granos y cereales atendiendo su especialidad y técnica, que la judicatura estatal no puede hacer frente como sí lo hiciera un juez árbitro especializado en la materia sobre la que versa el conflicto.

Así, el profesor FERNÁNDEZ ROZAS, ha manifestado que en el comercio de granos es indispensable contar con este tipo de mecanismos en función de los importantes volúmenes comercializados, los estrechos márgenes de utilidad de todas las partes, la logística que habitualmente se requiere para montar un negocio de estas características y la estructura en cadena del sistema comercial traen aparejada la necesidad de que las obligaciones sean puntualmente cumplidas<sup>8</sup>.

Como se ha mencionado *supra*, la comercialización de granos y cereales, y su contratación se rige generalmente por contratos *GAFTA*. Estas fórmulas contractuales, como la antes citada, incluyen, por ejemplo, una cláusula arbitral. No obstante, y si las partes deciden no someterse a una forma negocial como la mencionada, muy bien pueden ceñirse bajo otras reglas, pero siempre con la prevención de incluir una cláusula de compromiso o arbitraje.

Tratándose de un conflicto jurídico suscitado en el marco de un seguro marítimo, y si este se substancia en Chile, regirán a su respecto las normas del artículo 1203 del Código de Comercio, más las que correspondan a la forma en que se dará curso progresivo al arbitraje, conforme reglas, estatutos o reglamentos especiales de algún centro o cámara al que las partes hubieren decidido someterse, o de manera supletoria, gobernará el articulado del Código de Comercio.

## **REFERENCIAS**

FERNÁNDEZ ROZAS, J. *Tratado del Arbitraje Comercial en América Latina*. Madrid: Iustel, 2008

---

<sup>8</sup> FERNÁNDEZ ROZAS, J. *Tratado del Arbitraje Comercial en América Latina*. Madrid: Iustel, 2008, p. 71

ISBESTER, J. *Bulk Carrier Practice*. London: The Nautical Institute, 2000

FERNÁNDEZ ROZAS, J.; ARENAS GARCÍA, R.; DE MIGUEL ASENSIO, P. *Derecho de los negocios internacionales*. Madrid: Iustel, 2011

*Volcafe LTD & others v. Compañía Sud Americana de Vapores S.A. (CSAV)* [2018] UKSC 61 disponible en <https://www.supremecourt.uk/cases/uksc-2016-0219.html>