



UNIVERSIDAD DE TALCA
FACULTAD DE CIENCIAS JURIDICAS Y SOCIALES
ESCUELA DE DERECHO

LA RESPONSABILIDAD DEL PORTEADOR EN CHILE, CUANDO POR UN HECHO O CULPA SUYA HA CONTRIBUIDO AL CASO FORTUITO EN EL CONTRATO DE TRANSPORTE.

Memoria para optar al Grado Académico de
LICENCIADO EN CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES.

ERNA ALEJANDRA FUENTES BRAVO

PROFESOR GUÍA:
Juan Guillermo Valenzuela Vargas.

Talca- Chile
2004

A mis padres Erna y René, quienes han creído y confiado en mí.... por su incondicionalidad y apoyo en todos mis momentos, y por la abnegación, preocupación y amor sin límites...

A Dios, por su infinito amor y por regalarme los maravillosos padres y hermanos que tengo. Gracias a ustedes hoy uno de mis sueños se hace realidad.... Agradecida por el constante apoyo e incentivo, esto es para ustedes....

Resumen

En una economía como la de hoy, en las cuales el transporte es uno de los medios fundamentales para el intercambio de productos, es fundamental la regulación que existe en nuestro Código de Comercio.

La situación a estudiar a continuación, dice relación con el escenario de la responsabilidad del transportista en la ejecución de sus obligaciones, cuando por un hecho o culpa suyo contribuye a la ocurrencia y materialización del caso fortuito. Estableciendo de esta forma, si su hecho o culpa es el factor determinante en la aplicación de la legislación mercantil correspondiente.

Con esto en mente, el presente trabajo se hace cargo del análisis doctrinario, normativo y jurisprudencial de la responsabilidad del transportista en el cumplimiento de un contrato de transportes y su eventual participación frente al caso fortuito, a la luz del Código de Comercio Y Código civil.

INTRODUCCION

El transporte como tal, constituye una actividad de fuerte demanda no sólo en nuestro país, sino en el mundo entero y de vital importancia son las normas que regulan las relaciones contractuales de este rubro. En este sentido, nuestro legislador nacional tuvo conciencia de esto ya en 1865, momento en que se dictó el Código de Comercio, que contiene una específica y detallada regulación del transporte, reforzando entonces nuestro ordenamiento jurídico a fin de disciplinar todas aquellas situaciones y relaciones que provocan efectos jurídicos en las personas o partes que intervienen en la actividad objeto de nuestro estudio.

Desde esta perspectiva, mas de 100 años de aplicación poseen dichas normas, las que no difieren mucho de las legislaciones comparadas como la de Argentina y España; las cuales detentan preceptos semejantes con nuestro ordenamiento interno. Lo anterior, nos indica la trascendencia que posee el transporte no sólo en el tiempo, sino también en el espacio.

Las relaciones entre transportista y quien encargó la conducción de mercaderías desde un lugar hacia otro, nunca han sido fáciles y libres de situaciones que tensan el curso normal del contrato de transporte; existen tantas y variadas circunstancias o eventualidades entre el lapso en que se pone a disposición del transportista la mercancía y el momento en que se entregan en el lugar de destino; para los cuales existen normas que regulan muchas de esas situaciones con el propósito de dar solución y certeza a quienes se vean perjudicados por un hecho que altere el curso normal de las obligaciones y deberes entre el transportista y su cargador.

Por ello, este trabajo titulado **“La responsabilidad del porteador en Chile, cuando por un hecho o culpa suya ha contribuido al caso fortuito en el contrato de transporte”**, persigue como objetivo general dar cuenta de la realidad del porteador en el cumplimiento de la obligación que las mercaderías lleguen a destino sin averías, daños o deterioros.

La materia propuesta como tema y desarrollada en la presente memoria busca precisar también, si efectivamente el transportista frente a una situación de peligro y resultados lesivos en las mercaderías transportadas, contribuye o no con su hecho al caso fortuito; ello con el propósito de determinar la responsabilidad que le cabe cuando se debe establecer la persona en quien radicará dicha responsabilidad y por consiguiente soportar jurídica y económicamente los gastos que resultan de los daños producidos en la carga que se transportó.

Es un propósito también, analizar la culpa de que responde el transportista en el cumplimiento de sus obligaciones y determinar si ella resulta gravosa o no, según nuestra legislación y jurisprudencia.

Asentado todo lo anterior, la estrategia utilizada para responder a las preguntas planteadas y verificación de hipótesis formuladas en el capítulo primero, es aquélla del tipo dogmático o formalista, para la cual se analizan los textos normativos existentes en nuestro país que regulan nuestra materia en estudio, con el propósito de evidenciar y esquematizar la situación legislativa actual.

Se analizará del mismo modo doctrina jurídica, la que en nuestro país casi no existe; son muy pocos los estudios respecto de las consecuencias jurídicas y prácticas de la determinación de la responsabilidad del porteador frente al caso fortuito. Diversos autores la han tratado pero a grandes rasgos y nunca realizando un estudio que implique reconocer la real situación del transportista,

También, la revisión de jurisprudencia, aportará la visión práctica de la aplicación e interpretación de la ley por nuestros tribunales. La que en forma paralela será comentada con el fin de evidenciar la línea jurisprudencial en esta materia.

Esta memoria se compone de cuatro capítulos, los 3 primeros orientados al desarrollo dogmático y doctrinario en nuestro país acerca del tema y el último contiene el análisis jurisprudencial mencionado anteriormente.

Finalmente, a modo de conclusión se consignan un par de ideas a fin de contrastar las respuestas que en un comienzo dimos a nuestras hipótesis formuladas y las que descubrimos al avanzar y concluir este trabajo.

CAPITULO I.

Introdutorio

1.Generalidades

El transporte desde que existe como medio destinado a conectar las ciudades y distancias en el suministro y circulación de mercancías, bienes, materias primas y tráfico de las personas desde un lugar a otro, ha sido de vital importancia; considerado como una actividad que cumple un rol esencial para el progreso de la actividad económica y social de un país. Por lo mismo es que cuesta imaginar el desarrollo de una sociedad sin la presencia del transporte, siendo aquella actividad que pone en movimiento a un estado y vincula a sus ciudades.

En la actualidad, las actividades que conforman el cotidiano vivir de las personas de una determinada ciudad o país, se han complejizado cada vez mas, ello debido a que son mas las demandas que nacen de las situaciones que trae la novedad y la tecnología. Pero acorde con el avance, se ha desarrollado la actividad del transporte que ha crecido en paralelo al vertiginoso avance de las ciencias en el mundo moderno. Hoy, podemos mirar hacia atrás y apreciar que hace diez o quince años era cuestión del futuro a largo plazo, imaginar que por ejemplo la distancia que une Talca y Santiago, podía ser cubierta por un vehículo en un promedio de tres horas. Ello, hoy día constituye una realidad unida a una necesidad básica y es el *transportar mercaderías o productos en nuestro país en el menor tiempo, con la mayor seguridad posible.*

Podemos señalar entonces, que constituye una necesidad, dada la realidad económica de nuestro país, tener una legislación especial, que regule los efectos que se desprenden del contrato de transportes. Conciencia de ello se refleja en nuestro Código de Comercio, al dedicar un

título “Del transporte por tierra, lagos, canales o ríos navegables”. Poseemos normativa específica que regula los efectos que se desprenden de la materialización del *contrato de transportes*. Observamos que desde antiguo se tiene presente la trascendencia de la movilidad de las personas y de las mercancías, siendo un factor imprescindible en las relaciones de tráfico e intercambio de productos.

2. Importancia de la regulación del transporte

De toda lógica y coherente con la rigurosidad y complejidad de las relaciones de intercambio entre los operadores económicos, resulta tener normas que regulen el contrato de transporte, ya que promueve la eficiencia y ajuste de las prestaciones a las necesidades del mercado, fomentando la oferta económica y siendo de capital importancia para el desarrollo de nuestro sistema económico; por cuanto da certeza y confianza a los intervinientes en las contraprestaciones adquiridas por las partes en el contrato de transporte, de que los acontecimientos que ocurran en la materialización del contrato, serán de aquellos que se puedan enmarcar dentro de los efectos regulados por el legislador; no quedando a la suerte o a la analogía de normas generales que, aunque poseen una lógica jurídica que de una u otra forma coinciden o se hacen aplicables al caso concreto, nos da la satisfacción, que de relevancia es la institución del transporte ya que desde 1865 es que posee normas propias que detentan una base significativa en las relaciones de movilidad e intercambio de bienes.

3. El transporte en la actualidad

El encargado de transportar las mercaderías o personas desde un lugar hacia otro, llamado transportista(o en un sentido más técnico

porteador), en el trayecto o ruta hacia el lugar en que debe llegar con dichas mercaderías, puede no estar exento de dificultades o situaciones que el transportista debe enfrentar. Piénsese entonces en un camión que lleva de una ciudad a otra una turbina de gran valor económico, traída desde el extranjero, que debe ser entregada en un día determinado, pero en el trayecto el vehículo que la transporta se da vuelta por un desnivel del camino y principalmente por los fuertes vientos que en ese lugar soplan. En principio, el accidente se produjo por un caso fortuito, y consecuente con la legislación comercial y el derecho común, las cosas perecen para su propio dueño y por lo tanto; el transportista no será quien soporte los daños y perjuicios que experimenten las mercaderías en dicho accidente. Pero el mismo Código de Comercio aclara también, que se *presume* que las pérdidas o averías que sufren las mercaderías desde que se ponen a disposición del transportista hasta que son entregadas en el lugar de destino, provienen de *culpa leve; por ello, todo evento que produzca daños o pérdidas en las mercaderías hasta que no se pruebe lo contrario son de cargo del porteador*. Tengamos presente, que existe una norma clara, que analizaremos en un capítulo posterior, que señala que cuando el porteador por un hecho o culpa suya ha contribuido al caso fortuito, será él quien responderá por los daños y pérdidas a las mercaderías, obviamente mientras no pruebe que el caso fortuito es consecuencia directa e inmediata del accidente. Normalmente esto ocurre, no es un ejemplo hipotético pues es un caso que efectivamente sucedió, es la realidad que se da en las carreteras de nuestro país.

Al comenzar nuestro estudio, partimos de la premisa de desigualdad entre porteador y cargador (el que encarga conducir mercaderías), ya que el primero se ha visto a lo largo de la ejecución de un contrato de transportes, en una situación disminuida ante el cargador, ello por la presunción legal de culpa leve que le corresponde asumir, por el sólo hecho de que la carga se ve afectada por daños o pérdidas, la que debe derribar para librarse de la

obligación de responder por los daños ocurridos. Para ver desecheda dicha presunción de culpa leve, deberá el porteador por cualquier medio legal permitido, demostrar que los daños o pérdidas provienen exclusivamente del caso fortuito, factor preponderante y decisivo en la materialización del accidente.

El problema se hace relevante en aquella parte que pretende **determinar el límite que separa la ocurrencia del caso fortuito por causas que exceden la voluntad y actuar del transportista, y la contribución de aquél al advenimiento de un accidente por su culpa o hecho.**

Dado lo recién planteado caben una serie de preguntas con relación al tema:

¿La presunción que le afecta al porteador (transportista) de culpa, y por consiguiente de responsabilidad, es en la práctica gravosa para el?

Pensamos en un primer momento, que la culpa leve que se presume al porteador, resulta del todo pesada y gravosa, al considerar que todo daño que sufran las mercancías desde que se ponen a su disposición hasta que son entregadas en el destino, corresponden a la responsabilidad del porteador; por el sólo hecho de que él tiene un interés en el porte a pagar realizada la entrega de las mercaderías en el lugar de destino

¿Cómo determinar el límite que separa la eventualidad del caso fortuito ante la contribución del porteador a que éste ocurra?

Nuestra hipótesis en esta interrogante es que: No existe un límite claro y decisivo, que distinga la ocurrencia del caso fortuito y la contribución del transportista a que el mismo, suceda. Es una cuestión de hecho que cuesta desvirtuar, por los tecnicismos que requiere el ejercicio del

transporte, los que en nuestro país no se exigen previamente para ser realizado.

¿Cuál es la línea que ha seguido la jurisprudencia, al momento de determinar si el porteador contribuyó al advenimiento del caso fortuito?

La conjetura es que nuestros tribunales no han vacilado al momento de determinar la responsabilidad del porteador cuando ha ocurrido caso fortuito y se le imputa hecho o culpa. La tendencia que se ha seguido, es condenar al porteador a responder por los daños ya que éste, nunca ha podido desvirtuar del todo la negligencia que se le imputa.

Se pretende en un segundo capítulo, para dar respuesta a nuestras interrogantes, señalar antes que todo, los conceptos básicos en el contrato del transporte; comprendiendo sus características, partes que intervienen en el, y adentrarnos en el régimen de responsabilidad del porteador o transportista; explicaremos con detalle los efectos producidos de la existencia de dicho régimen, considerando los hechos del porteador, cuando este responde y cuando se libera, analizando las presunciones que existen en contra del transportista y la prueba de la responsabilidad (su carga y los límites que existen para determinarla). También consideraremos en este capítulo el análisis del caso fortuito, para entender así la aplicación de las normas en su conjunto.

Avanzando en nuestro estudio, en el tercer capítulo buscaremos la incidencia del caso fortuito y el hecho o culpa del porteador, analizando las teorías existentes en doctrina nacional y comparada sobre la existencia de la relación de causalidad entre un hecho y un resultado; acto seguido aplicaremos cada una de ellas a nuestro objeto de estudio, con el fin de

encontrar una solución racional y justa en la determinación de la responsabilidad del porteador.

En un siguiente capítulo se contendrá un análisis de jurisprudencia que existe en torno al tema, estableciendo la línea que nuestros tribunales han seguido para determinar la existencia del caso fortuito y en definitiva si existe diligencia del porteador en el transporte; en este sentido, cuál ha sido la lógica que ha sustentado los diversos fallos.

En definitiva, las preguntas planteadas e hipótesis formuladas, tienen como finalidad evidenciar la real situación del porteador en nuestro país, cuando existe un evento que se enmarca dentro del concepto de caso fortuito. Pretendemos determinar si su hecho o culpa a la contribución del caso fortuito, es el factor preponderante en la aplicación de la legislación mercantil o no. Por ello, se pretende encontrar el límite fáctico y material, que separa la eventualidad incierta del caso fortuito y el grado de voluntariedad a la contribución de ese caso fortuito, por la conducta del porteador.

CAPÍTULO II

El Porteador en Nuestra Legislación

2.1 Definición

El contrato de Transporte aparece definido en el Código de Comercio, en el artículo 166 como: *“El transporte es un contrato en virtud del cual uno se obliga por cierto precio a conducir de un lugar a otro, por tierra, canales, lagos o ríos navegables, pasajeros o mercaderías ajenas, y a entregar éstas a la persona a quien vayan dirigidas ”*

Se denomina Transporte Terrestre entonces, aquél que se realiza tanto por tierra, como por ríos, canales o lagos navegables. Definición que perfecciona la omisión del Número 6 del artículo 3 del Código de Comercio que no menciona transporte lacustre, esto es, el que se realiza por lagos navegables.

El Código Civil, en el artículo 2013 también da una definición general del transporte, tratado como “arrendamiento de transporte”, señalando: *“es un contrato en que una parte se compromete, mediante cierto flete o precio, a transportar o hacer transportar una persona o cosa de un paraje a otro”*. Esta definición es solo un aporte histórico, ya que el contrato de transporte aparece íntegramente regulado, por el Código de Comercio y su legislación complementaria. Lo esencial en la actividad del transporte en estudio es la obligación de *hacer* que asume el transportista y la cual es “conducir las

personas o mercancías de un lugar a otro”, por lo tanto la obligación es personal, la que admite que el porteador encargue bajo su responsabilidad la conducción a un tercero.

2.2 Características del contrato

Entre los rasgos más importantes del contrato de transportes, podemos destacar que: es *Bilateral* ya que el porteador se obliga a conducir y el cargador a pagar el porte o precio convenido. Es *Oneroso*, ya que se debe pagar un precio por la conducción denominado porte. Es *Consensual*, ya que la forma en que se perfecciona carece de solemnidades, el hecho de que exista una carta de porte (documento que acredita la existencia de un contrato de transporte, condiciones del contrato y entrega de las mercaderías), no implica que sea solemne; debido a que si no existe una, se puede acreditar la existencia de dicho contrato según las reglas del derecho común, además la ley en ninguna parte da señales de que sea real y se entiende entonces por defecto que es consensual, existiendo acuerdo en el precio y en las condiciones. Es de *Tracto sucesivo* ya que las obligaciones, particularmente las del porteador se cumplen día tras día en que realiza la conducción.

2.3 Partes que intervienen

En el contrato de transportes, las personas que intervienen son designadas por el Código de Comercio de la forma que sigue:

- a) *Porteador*: quien contrae la obligación de conducir. El que hace la conducción por agua toma el nombre de patrón o barquero. Llamado comúnmente “*transportista*”
- b) *Cargador*, remitente o consignante: quien por cuenta propia o ajena encarga la conducción.

c) *Consignatario*: es la persona a quien se envían las mercaderías. Una misma persona puede ser a la vez cargador y consignatario.

El Contrato de Transportes se celebra entre cargador y porteador. El primero, es aquél sujeto que contrata o encarga la conducción de mercaderías desde un lugar hacia otro. Porteador por su parte, es aquella persona que asume la obligación de realizar el transporte o conducción de mercaderías.

Quien suscriba dicho contrato, puede no necesariamente ser el encargado de transportar materialmente las mercaderías, dado que quien ejerce la industria del transporte de personas o mercaderías, puede hacerlo por sí mismo o por sus dependientes asalariados y en vehículos propios o que se hallen a su servicio.

2.4 *Ámbito de aplicación del contrato*

El transporte regulado por la legislación mercantil, es aquél que dice relación con una remuneración como elemento de la *esencia* del contrato, no abarcando por lo tanto la conducción de bienes o personas que se realiza gratuitamente entre miembros de una familia o amistades como favor, e incluso el transporte de bienes propios.

De lo anterior se desprende entonces que no pueden ser una misma persona Porteador y cargador o consignatario, ya que por definición el contrato supone la conducción de mercaderías “ajenas”.

Restringido el ámbito de aplicación entonces, reconocemos en el legislador comercial, la minuciosidad de detallar derechos y obligaciones de las partes que intervienen en el contrato de transportes; responsabilidades de cada uno, sanciones por incumplimiento y formas de terminación de dicho

contrato, entre otras; dejando de lado y de forma supletoria, la aplicación de las normas del derecho común (Código Civil), dando relevancia y preeminencia a una legislación especial, que desde sus orígenes tuvo la conciencia de regular los efectos producidos por las contraprestaciones efectuadas entre quien se obliga a transportar y quien encarga el transporte.

2.5 Caso fortuito

El caso fortuito o fuerza mayor, es entendido como el “imprevisto a que es imposible resistir”¹ y sobre el cual no se hacen mayores distinciones; la doctrina por su parte ha hecho diferencias entre el caso fortuito (aplicado a las fuerzas naturales) y fuerza mayor (a acontecimientos con intervención del hombre), pero “en nuestra ley no hay que hacer estas distinciones, porque ambos producen iguales efectos”².

Así el derecho civil, atiende a 3 requisitos copulativos para que una situación se constituya en caso fortuito. *Primero*, se requiere que “el hecho sea por completo “ajeno al deudor”, de manera que no haya intervenido en modo alguno en su realización”³. Como bien expresa Carbonier debe producirse “en el exterior de la esfera de acción por la cual el deudor debe responder”.⁴ Por ello es que el deudor no se exime de responder cuando la eventualidad se produce durante su mora o su culpa.

Segundo: que no se pueda calcular ordinariamente la ocurrencia del caso fortuito, “no es menester que el hecho sea totalmente imprevisible,

¹ Artículo 45 de Código Civil.

² Palma Rogers, Gabriel, “Derecho comercial”, Tomo I, Ed. Nascimento, Santiago de Chile, 1940, p. 437.

³ Meza Barros, Ramón, “Manual de Derecho Civil, de las Obligaciones”, Ed. Jurídica de Chile, Santiago de Chile, 2001, p. 237.

⁴ Citado por Alterini, Atilio. López Cabana, Roberto, “Temas de Responsabilidad Civil”, Ed. De Ciencia y Cultura Ciudad Argentina, Buenos Aires, 1999, p.76.

basta que regular o normalmente no pueda preverse⁵". La imprevisibilidad se debe juzgar al momento de nacer la obligación, si en ese momento no hay razón para pensar que sucederá el caso fortuito y no al tiempo de la imposibilidad del cumplimiento.

Y *tercero*: el hecho sea imposible de resistir, "un obstáculo al cumplimiento que no pueda ser removido por el deudor"⁶. El hecho irresistible es aquél que no puede ser evitado, no obstante la diligencia puesta en ello. El impedimento debe ser absoluto en la ejecución del cumplimiento de la obligación, o sea si un acontecimiento no hace absoluta e imposible la ejecución del Contrato, sino más dispendiosa o difícil para el deudor, ello no lo exime de responsabilidad bajo el alero del caso fortuito.

El caso fortuito exime de responsabilidad al deudor (artículo 1547 inciso 2º del Código Civil), en nuestro caso al porteador. Pero "sin perjuicio de las disposiciones especiales de las leyes y de las estipulaciones expresas de las partes" (artículo 1547 inciso 4º del mismo cuerpo legal).

Dos son los efectos que produce el caso fortuito, por un lado extingue la responsabilidad del deudor, ya que es un modo de extinguir las obligaciones por imposibilidad de cumplimiento y por otro, el deudor no responderá de perjuicios moratorios ocasionados por el caso fortuito, ni de indemnización de ningún tipo. El artículo 1558 del Código Civil señala que "la mora producida por fuerza mayor o caso fortuito no da lugar a indemnización de perjuicios". Esto, salvo si en el contrato se establece una cláusula que hace responsable al deudor por caso fortuito.(inciso final del mismo artículo 1558).

⁵ Meza Barros, Ramón, Op. Cit, p. 238.

⁶ Meza Barros, Ramón, Op. Cit, p. 238.

De esta forma, podemos concluir que la regla general sobre el caso fortuito o fuerza mayor es la irresponsabilidad del deudor sobre las consecuencias que provoque el incumplimiento de las obligaciones contraídas. Pero existen casos en que excepcionalmente el deudor responderá de los efectos del caso fortuito, de entre ellos: la manifestación de voluntad en contrario mediante una cláusula contractual en que el deudor se hace responsable de todo caso fortuito o de alguno en particular, esto según los artículos 1547 inciso final⁷ y 1673⁸ del Código Civil, en las cuales se aplica el *principio de libertad contractual*.

Otra excepción la constituye la culpa del deudor en la producción del caso fortuito, ya que éste desaparece y se convierte en culpa y por lo tanto responsabilidad del deudor(artículo 1547 del Código Civil).

2.5.1 La prueba del caso fortuito

Según el artículo 1674 del Código civil, el que alega el caso fortuito o fuerza mayor debe probarlo, y para ello debe acreditar que la ocurrencia del hecho se debe a la eventualidad del caso fortuito y además, que a resultas de ese hecho no pudo cumplir su obligación adquirida. Si el deudor se encontraba en mora, y estima que lo que debe hubiese perecido igual en manos del acreedor por el caso fortuito, le corresponde también acreditar ese hecho al deudor.

El derecho común por su parte, al tratar el arrendamiento de transporte, en su artículo 2015 inciso segundo establece que el acarreador

⁷ “Todo lo cual, sin embargo, se entiende sin perjuicio de las disposiciones especiales de las leyes, y de las estipulaciones expresas de las partes.”

⁸ “Si el deudor se ha constituido responsable de todo caso fortuito, o de alguno en particular, se observará lo pactado.”

(transportista) es responsable de la destrucción y deterioro de la carga a menos que pruebe fuerza mayor o caso fortuito.

2.5.2 Diferencia entre caso fortuito y teoría de la imprevisión

Caso fortuito y teoría de la imprevisión tienen algunas vinculaciones, pero por sobre todo existen diferencias fundamentales: en el caso fortuito existe una imposibilidad absoluta de ejecutar las obligaciones y en la imprevisión la imposibilidad es relativa, ya que si bien se hace más dispendioso económicamente para el deudor, la obligación se puede cumplir.

Por otra parte, en el caso fortuito el deudor se exime de responsabilidad (se extingue), pero en la imprevisión no se extingue necesariamente “sino que en ciertos casos, mediante ella, sólo se modifican los contratos: el que estaba obligado a pagar 100, por ejemplo, sólo pagará 60.”⁹

Así, distinta al caso fortuito es la aplicación de la teoría de la Imprevisión ya que en la última “si en un contrato, como consecuencia de circunstancias posteriores que las partes no pudieron prever al momento de celebrarse, resulta que el cumplimiento de sus obligaciones, tal fueron estipuladas, exige al deudor un sacrificio pecuniario desproporcionado”¹⁰, distinto es el caso fortuito en las cuales lisa y llanamente no se pueden cumplir las obligaciones contraídas de forma absoluta y total, existe una imposibilidad de continuar con la ejecución y no una mera alza económica en la continuación de una obligación.

⁹ Alessandri Rodríguez, Arturo. Somarriva Undurraga, Manuel, “Curso de Derecho Civil, de las Obligaciones”, Ed. Nacimiento, Santiago de Chile, 1941, p. 189.

¹⁰ Alessandri Rodríguez, Arturo. Somarriva Undurraga, Manuel Op. Cit, p.188.

2.5.3 Caso fortuito y la culpa leve en el Código de Comercio

El contrato de transportes es considerado oneroso, ya que reporta beneficios recíprocos para ambas partes contratantes. Según el derecho común, el deudor es responsable de la culpa leve en este tipo de contratos, ya que como claramente expresa parte del artículo 1547 inciso primero: “ El deudor no es responsable sino... de la leve en los contratos que se hacen para beneficio recíproco de las partes...”.

Por su parte, el artículo 207 del Código de Comercio y en correlación con el Código Civil expresa que el transportista o porteador en el cumplimiento de sus obligaciones responde de *culpa leve*. Pero además, se presume legalmente que cualquier avería, daño o retardo producido en las mercaderías y su entrega proviene exclusivamente de la culpa leve que de antemano se le atribuye al porteador. De esta forma, si en el cumplimiento de la obligación de transportar de un lugar hacia otro mercaderías, ocurre un accidente o circunstancia que produce efectos en ellas, por el sólo hecho de que ellas se vean afectadas nuestro derecho comercial hace responsable en principio al porteador; lo que por supuesto admite prueba en contrario, la que deberá ser proporcionada por dicho porteador quien se puede hacer valer de todos los medios legales posibles de prueba para desvirtuar la presunción y de esta forma liberarse de responder de los perjuicios de que pudiese sufrir lo transportado

Cuando por un hecho o culpa del porteador contribuye al **caso fortuito**, es su responsabilidad responder por daños y pérdidas sufridas en las mercaderías transportadas y en tal evento existe una presunción de **culpa leve** en su contra, que debe destruir para eximirse de dicha responsabilidad. ¿Constituye una desventaja al porteador la presunción de culpa leve que debe destruir para no responder?

2.6 Régimen de responsabilidad del porteador.

Uno de los aspectos mas significativos del transporte es aquél que dice relación con la responsabilidad porteador y cuestión no menos importante es determinar el momento en que el porteador la adquiere, para responder por los daños, deterioros o pérdidas que las mercaderías pudieren sufrir. El artículo 200 del Código de Comercio señala que dicha responsabilidad principia en el momento en que las mercaderías quedan a su disposición(porteador) o a la de sus dependientes, y ella concluye con la entrega hecha a satisfacción del consignatario.

El artículo 196 del mismo cuerpo normativo complementa la anteriormente citada disposición, expresando que el porteador será igualmente responsable de las infracciones a las leyes, ordenanzas y reglamentos en el curso del viaje y en la entrada al lugar del destino de las mercaderías.

En nuestro país, el cumplimiento de la obligación en el contrato de transportes se considera como de aquellas de “resultado”, en las cuales el transportista se compromete a obtener un resultado determinado. Podemos deducir del concepto legal de dicho contrato, que el porteador tiene la obligación de conducir desde un lugar hacia otro, personas o mercancías ajenas y entregarlas a la persona quien vayan dirigidas. Este deber del transportista, justifica que exista un “*régimen de responsabilidad del porteador*”, el que nuestra legislación consagra a través de una serie de normas contenidas en el Código de Comercio; regulando causales de responsabilidad, formas de determinarla, eximentes de la responsabilidad y un tipo de presunción que hace cargo al porteador de las pérdidas averías o retardos en las mercaderías; ello para algunos autores, por tener un interés manifiesto el porteador en el contrato que es el pago del porte convenido por

los contratantes, lo dicho antes es en virtud de los artículos 207¹¹ del Código de Comercio y 1547 del Código Civil. Para otros, como René Mestrelan Griño, la presunción en un primer momento puede parecer injusta, pero no lo es ya que se debe considerar que durante todo el tiempo que media entre la recepción de las mercaderías por el porteador y la posterior entrega "ni el remitente ni el consignatario están en condiciones de vigilar el cargamento, el cual queda bajo la exclusiva custodia del porteador."¹²

La regla general sobre responsabilidad, está dada por el artículo 184 del Código de Comercio, que expresa en su primera parte: "las mercaderías se transportan a riesgo y ventura del cargador, del consignatario o de la persona que invistiere el carácter de propietario de ellas; y por consiguiente serán de su cuenta las pérdidas y averías que sufran durante la conducción por caso fortuito o vicio propio de las mismas mercaderías". En definitiva, las cosas perecen para su propio dueño, lo que es de toda lógica para el derecho común.

Sin embargo, puede ocurrir que exista pérdida, falta o avería en las mercaderías transportadas y no sea de cargo del consignatario o remitente soportar, ello debido a que el porteador o terceros pueden ser responsables si dichas situaciones le son imputables por un hecho doloso o culpable, y es allí donde el legislador presume la culpa del porteador, asignado aquella que le corresponde asumir a un buen padre de familia en el cuidado de las mercaderías porteadas (Culpa Leve). En definitiva, si el porteador por un hecho o culpa contribuye al advenimiento del caso fortuito, entonces se hace responsable de los daños o pérdidas a las mercaderías, ello porque existe una presunción de culpa en su contra dada por el artículo 207 del Código de

¹¹ "El porteador responde de la culpa leve en el cumplimiento de las obligaciones que le impone el transporte. Se presume que la pérdida, avería o retardo ocurre por culpa del porteador"

¹² Mestrelan Griño, René, "Elementos de Derecho Comercial Terrestre y Quiebras", Ed. Universitaria, S.A., Santiago De Chile, 1964, p. 138

Comercio, anteriormente citado y además si alega caso fortuito el mismo debe probarlo.

Podemos señalar entonces que el porteador está exento de responsabilidad cuando las mercaderías transportadas sufren daños o abiertamente se pierden por un accidente cuyo origen se encuentra en el caso fortuito(pero no basta alegar caso fortuito, sino que efectivamente el porteador debe probar que el incumplimiento se debe a la eventualidad). Si el porteador con su hecho o culpa contribuye a la ocurrencia de dicho caso fortuito, entonces quien soporta económicamente el costo de los daños producidos en la carga, es el porteador; y el cargador o consignatario sólo deberán probar que existe un contrato de transporte. *El legislador comercial señala que por el sólo hecho de que exista pérdida o averías en las mercaderías transportadas, entonces el porteador responde de culpa leve.*

2.7 Cláusulas limitativas o eximentes de responsabilidad al porteador

Tanto en nuestra legislación como en derecho comparado, existe la posibilidad de celebrar pactos entre porteador y consignatario con el fin de eximir, atenuar o limitar la responsabilidad del porteador cuando exista pérdida o averías en las mercaderías transportadas o la entrega se retarde. Dichos pactos pueden referirse: a hechos del propio porteador o de sus subordinados por los cuales es civilmente responsable.

2.7.1 Hechos del propio porteador:

Éstos pactos se consideran válidos, los que encuentran su sustento en diversas disposiciones del Código Civil. El artículo 12 señala que: “Podrán renunciarse los derechos conferidos por las leyes, con tal que sólo miren al

interés individual del renunciante, y que no esté prohibida su renuncia". El artículo 1545 dice que "todo contrato legalmente celebrado es una ley para las partes contratantes, y no puede ser invalidado sino por su consentimiento mutuo o por causas legales". El artículo 1547 también expresa que la responsabilidad por la culpa puede trasladarse o extinguirse por estipulación expresa de las partes. El artículo 2015 que trata el arrendamiento para el transporte habla de la responsabilidad del porteador al prescribir que será responsable por el daño o perjuicio por la mala calidad del vehículo o destrucción o deterioro de las mercancías: "a menos que se haya estipulado lo contrario...". Del anterior análisis se desprende que "son perfectamente lícitas las cláusulas que exoneran o limitan la responsabilidad en casos de culpa leve o levísima de una de las partes; pero no se admiten aquellas relacionadas con el dolo o la culpa grave, porque significaría la trasgresión de una norma prohibitiva como la del artículo 1465 del Código Civil, que no admite la condonación del dolo futuro. Como la culpa grave en materia civil se equipara al dolo (art. 44 C. C.), tampoco ésta puede ser objeto de estipulación entre las partes ."¹³

2.7.2 Hechos de los dependientes:

De amplia admisibilidad son los pactos que eximen o limitan la responsabilidad de los dependientes de los que el transportador es civilmente responsable, incluso se desprende del seguro marítimo y trasladado al contrato de transporte se permite que las partes suscriban cláusulas que liberen de responsabilidad al porteador por los accidentes de sus dependientes no sólo cuando cometan un hecho de culpa, sino incluso de dolo.

¹³ Eyzaguirre Echeverría, Rafael, "Contrato de transporte y nociones de derecho marítimo y aéreo", Ed jurídica de Chile, Santiago de Chile, 1980, p. 44.

2.8 El hecho de los dependientes y terceros en la responsabilidad del porteador

Puede suceder que quien sea el encargado efectivo de transportar las mercaderías o personas desde un lugar a otro, no sea necesariamente quien suscribió el contrato del transporte y por consiguiente quien asumió dicha obligación. De hecho, el transporte como una actividad creciente e imprescindible en la actualidad, supone un empresario quien tiene una cantidad variable de vehículos y dependientes que realizan y materializan las obligaciones contraídas por él con sus clientes. Bajo esta realidad, hay que tener presente que el porteador (quien suscribe la obligación con su cliente), asume siempre la obligación de responder por los daños y perjuicios que sufran las mercaderías transportadas durante el tiempo en que éstas quedan bajo su responsabilidad y hasta que ellas sean entregadas a satisfacción del consignatario, aunque en la realidad ellas sean conducidas por sus dependientes y frente a esto el Código Civil confirma lo anterior en su artículo 2015 inciso final al expresar:” y tendrá lugar la responsabilidad del acarreador no sólo por su propio hecho, sino por el de sus agentes o sirvientes”

Por otra parte, dada la realidad económica, es frecuente encontrar que el porteador que debe conducir 1 mercancía bajo su responsabilidad delegue o subcontrate a una tercera persona o empresa el cumplimiento de esta obligación de hacer, quien se denominará *Porteador efectivo*; ya que será el quien estará materializando efectivamente la obligación. El Porteador primitivo (quien suscribe la obligación con el cargador) mantiene su carácter en todo momento de porteador ante su cliente y conserva todos los derechos y obligaciones que emanan del contrato de transporte, no pudiendo excusarse de cumplir dichas obligaciones por el hecho de existir una tercera persona en el cumplimiento del contrato y su materialización.

Entre porteador primitivo y el nuevo porteador se celebra un contrato de transporte y el primero se transforma en cargador del segundo (artículo 168 del Código de Comercio). Un ejemplo nítido de esta situación lo apreciamos cuando se lleva una mercancía cuyo destino es por ejemplo la Isla de Chiloé, para cruzar el canal del Chacao se celebra un contrato de transporte entre el porteador y el trasbordador; en ese caso este último se convierte en porteador efectivo en ese tramo del trayecto. Y el porteador que asumió la obligación de transportar las mercaderías será el porteador primitivo y responsable ante su cargador.

2.9 Deberes básicos del porteador frente al transporte

El porteador, es quien tiene la obligación de recibir las mercaderías en el tiempo y lugar que se convenga para tal efecto¹⁴, cargarla según el uso de las personas inteligentes, toda vez que el transportista o porteador y no el cargador es quien decide si está o no preparado técnicamente para hacerse cargo del transporte y cuál es el material motorizado de que dispone y que es apto para realizar el transporte; y como tercer compromiso debe iniciar y concluir el traslado de su carga o mercadería en el plazo acordado y según el camino o vía que se le señale en el contrato de transportes al porteador.

Así, se sanciona al porteador que no observare los deberes antes dichos, en la ejecución de las obligaciones contraídas con el cargador. Se hace entonces responsable el transportista de los daños y perjuicios que se causaren al cargador por la falta de diligencia, entendida esta como el “cuidado y actividad en ejecutar algo”¹⁵, entendida esta en cuanto prontitud y agilidad. Dicha diligencia se extiende también, a la obligación de verificar de

¹⁴ “No habiendo plazo prefijado para cargar las mercaderías, el porteador deberá recibirlas y conducir las en el primer viaje que emprenda al lugar a que fueren destinadas”, artículo 192 Código de Comercio.

¹⁵ Diccionario de la Real Academia Española. En www.rae.es.

qué tipo de carga es la que se dispone a trasladar el porteador y sus cualidades específicas, discernir si posee o no el material de transporte necesario y suficiente para cubrir la demanda del traslado y asumir responsablemente entonces la carga y transporte de la misma, según el criterio de una persona inteligente y de experiencia, obligación que adquiere con carácter de *indelegable*.

De esta forma, podemos afirmar que la responsabilidad del porteador depende de la perspectiva y de la norma que la analicemos, ya que dicha responsabilidad se puede sustentar desde el incumplimiento del deber de recibir la mercancía a transportar, hasta variar unilateralmente la ruta destinada para transportar la carga.

En nuestro caso, cualquier responsabilidad cuyo origen se busque en el caso fortuito, debe analizarse a través de la norma contenida en el Código de Comercio en su artículo 184, que como primera cuestión establece la regla general: *"las mercaderías se transportan a riesgo y ventura del cargador... y por consiguiente serán de su cuenta las pérdidas y averías que sufran durante la conducción por caso fortuito o vicio propio de las mismas mercaderías..."*. Pero el número 2 del mismo artículo 184, establece que la situación anterior se aplicará salvo: *"si un hecho o culpa del porteador hubiere contribuido al advenimiento del caso fortuito"*.

Planteada ya la responsabilidad del porteador frente a las distintas posibilidades que éste debe asumir, es necesario para entender a cabalidad la forma en que esta opera en la praxis, presentar en el siguiente capítulo el problema de la relación de causalidad que pudiere existir entre un hecho del porteador y el caso fortuito, exhibir la forma de determinar el nexo causal según las distintas teorías que existen en torno al tema y plantear la autoría del porteador de modo que se convierta en un sujeto de responsabilidad.

CAPÍTULO III

La Relación de Causalidad Entre Caso Fortuito y el Hecho del Porteador

3.1 Generalidades

La existencia del caso fortuito en la materialización del Contrato de Transportes, como ya nos hemos aproximado, implica el “*imprevisto a que no es posible resistir*”, pero si se comprueba que el porteador en el cumplimiento de sus obligaciones a través de su hecho o culpa contribuye a que dicho caso fortuito suceda, entonces el panorama de la responsabilidad cambia, ya que en principio las cosas perecen para su propio dueño (cargador o dueño propiamente tal) y será él quien soporte las pérdidas o averías. Caso distinto es entonces cuando el porteador debía aplicar los conocimientos y técnicas adecuadas y necesarias para no ver comprometida su responsabilidad en la materialización del caso fortuito; y eximirse por lo tanto de resistir los costos que un accidente a lo transportado traiga consigo. Es ahí entonces donde *determinar el nexo de causalidad* nos llevará a concluir no sólo quien es el que responde (autoría), sino también a establecer cuáles serán las consecuencias de que se responde.

3.2 La Relación de Causalidad

Antes de comenzar el estudio de la relación de causalidad, es necesario tener presente una serie de consideraciones acerca del termino *causalidad (lo que es origen o fundamento de algo)*. Bunge denomina causación a la “conexión causal en general, así como todo nexo particular”¹⁶. El causalismo persigue el conocimiento de las cosas asimilando

¹⁶ Goldenberg, Isidoro, “La relación de causalidad en la responsabilidad civil”, Editorial Astrea, Buenos aires, 1984, p. 1.

y examinando sus causas, “sostiene la existencia de cadenas de relaciones causales(causa-efecto) que permiten, mediante la observación de ellas, una explicación de todo lo que puede explicarse”¹⁷

El derecho, sustentado en la justicia, la racionalidad y la moral es que en el desarrollo de sus normas busca el sustento en conexiones objetivas en la materialización de hechos que provoquen un resultado; por lo tanto es indispensable conocer el actuar humano como el origen de un daño(resultado). De trascendencia es fijar normas sustentadas en la lógica de una relación causal que determine la existencia de vínculos graves y fuertes, y como expresa De Cupis: “Debemos preocuparnos de averiguar, ya no cuando el daño pueda decirse producido por un hecho humano según las leyes de la naturaleza, sino más bien cuando ese daño pueda decirse jurídicamente producido por un hecho humano”¹⁸.

Abundante desarrollo doctrinario existe en la búsqueda de la relación de causalidad. Problema discutido en doctrina comparada y que lejos de estar zanjada una solución que aúne criterios, es un constante proceso de adopción de los países preferir alguna de las distintas teorías que a continuación describen, las que se mencionan con el objeto de clarificar nuestro tema de estudio.

3.2.1 Teoría de la Equivalencia de las Condiciones

Expuesta por Von Buri, quien sostiene que la relación causal es fruto de un proceso por el cual se produce un fenómeno, y para encontrar dicha relación causal, se debe analizar ordenadamente todas las fuerzas que han tenido algún grado de eficacia y que participaron en la aparición del

¹⁷ Goldenberg, Isidoro. Op. Cit, p.2.

¹⁸ Citado por Goldenberg, Isidoro. Op. Cit, p..

fenómeno. La suma de dichas fuerzas y a su vez, cada una por separado¹⁹, puede verse como la causa del fenómeno; ya que la producción de éste depende cual mas, cual menos de la fuerza aplicada, sin la cual el resultado desaparece. Por lo tanto, cada fuerza como él le llamó, se puede considerar una condición que si desaparece entonces el fenómeno mismo desaparece²⁰.

Binding como crítica expone: "si se aplicara consecuentemente esta tesis, desembocaría en la afirmación de que todos son culpables de todo"²¹. Según Goldenberg: "se cargan en la cuenta del autor cualquiera que haya sido su intervención, todas las consecuencias, aun las mas remotas y distantes, aunque propiamente ellas no deriven del accionar del sujeto, pues no se admite interrupción alguna del nexo causal"²².

3.2.2 Teoría de la Causa Próxima

Esta teoría resuelve la cuestión del nexo causal entre el hecho y el resultado según la proximidad del primero con el segundo. La causa que está mas cerca del resultado, será la que lo determine. Así, bastaría considerar la causa inmediata para juzgar todas las acciones desde la perspectiva de ella

¹⁹ A modo de crítica personal, podemos señalar un ejemplo en los cuales esta teoría falla y es que en el hecho que Diego y Juan quieran matar a María con veneno, y efectivamente en su vaso de agua ponen cierta dosis de un mortífero que acaba con la vida de María, pero se concluye que cada una de las dosis suministradas por Diego y Juan por separado hubiesen bastado para matar a María. En la crítica, si eliminamos una condición(en el ejemplo la dosis de Diego o Juan) no desaparece el resultado.

²⁰ Desde esta óptica, una persona es responsable en la incidencia de un resultado o hecho, cuando contribuyó en a lo menos una de las condiciones necesarias para su resultado. De esta forma, para precisar el nexo causal se plantea suprimir mental e hipotéticamente cualquier causa de las que forma parte del conjunto de condiciones y si el resultado desaparece a raíz de dicha supresión, entonces no hay nexo causal, a contrario sensu, si se suprime una condición y el resultado generado que en forma concreta se produjo, también desaparece; entonces esa condición es causa y por lo tanto se establece de manera simple y dócil el vínculo causal. Von Buri con sus sus planteamientos, se introduce fuertemente en el derecho penal y doctrina alemana, la que por un tiempo fue la doctrina dominante.

²¹ Citado por Goldenberg, Isidoro. Op. Cit, p.21.

²² Goldenberg, Isidoro. Op. Cit, p.22.

y consecuentemente, cortar la cadena ilimitada de causas que pueden desencadenar un resultado. En esta teoría la clave es la *inmediatez de una causa con un resultado*, prescindiendo de las demás causas de grado más remoto²³.

3.2.3 Teoría de la Causa Eficiente

En esta teoría el grado de eficiencia en el resultado es el que origina el vínculo causal entre los hechos y un resultado específico. Dentro de esta línea doctrinaria encontramos algunas variantes, las que explican a través de criterios *cuantitativos* (causa, será la que en mayor medida aporte a la producción de un resultado) y *cualitativos* (causa, es la que por su calidad interior posee la mas considerable eficacia en el proceso causal).

3.2.4 Teoría de la Causa Adecuada

Desarrollada por el médico J. Von Kries, postula que un resultado puede ser causado por una acción sólo si sin ella, no se hubiese materializado. La causa se encuentra en función de la *posibilidad* y la *probabilidad* de originar un resultado, ahí encontramos una *relación causal general*. Para esta corriente es necesario que la conducta según las relaciones generales de la sociedad humana, sea generalmente adecuado para producir dicho resultado²⁴

²³ Esta posición fracasa por su difícil aplicación en la práctica ya que muchas veces resulta aventurero y complejo establecer la última condición de un resultado, y además no en todos los casos el antecedente inmediato al resultado es determinante en el vínculo causal.

²⁴ En este sentido, veamos un ejemplo: Juan quiere darle una sorpresa de cumpleaños a su amigo Pedro y se esconde detrás de la puerta para entregarle un regalo, pero cuando Pedro llega a su casa y es sorprendido por su amigo, repentinamente sufre de un infarto al corazón por la emoción y muere; en este caso no se puede sostener que la sorpresa es la causa adecuada de ese efecto, ya que en condiciones normales no hubiese sucedido dicho resultado de muerte y que no es imputable, ya que el amigo al darle la sorpresa, no aumenta las posibilidades de morir; así, una causación de este tipo no se considera como *generalmente adecuada*, ya que esto usualmente no ocurre. Frente a lo expuesto ¿cómo saber si un hecho tiene la tendencia o sigue el curso regular de las cosas para producir resultados

Para explicar la teoría se requiere que todos los componentes de la cadena sean adecuados "la regularidad debe existir en cada etapa del *íter* causal"²⁵.

3.2.5 Teoría de la Acción Humana

Formulada por Beling y Binding entre otros, quienes sostienen que sólo es causa normal la voluntad de la persona. No es certero solucionar el problema desde la óptica de lo físico "el mundo sobre el cual se proyecta la acción es un mundo estructurado por el sujeto mismo, y no el ciegamente causal de la naturaleza"²⁶. Éstos autores sustentan el vínculo causal en la conciencia, voluntad y libertad de la persona, tomándose en cuenta "el estado de las cosas en que la acción fue emprendida, los cálculos hechos por el autor sobre el curso de los fenómenos y los que razonablemente debía hacer: debe examinarse finalmente el curso efectivamente seguido, y ver si en él no existe algún acontecimiento excepcional, fortuito y autónomo, es decir, no abarcado en el programa de acción del sujeto"²⁷.

3.3 La Relación entre Caso Fortuito y Hecho del Porteador desde las Distintas Teorías

Como hemos apreciado en el desarrollo doctrinario de la relación de causalidad, ésta depende de la teoría por la cual la expliquemos, por ello se hace interesante observar el vínculo causal entre el caso fortuito y el hecho

semejantes?. Para responder a esta interrogante surgen algunas variantes doctrinales dentro de la misma línea, como la de Thor quien sostiene un carácter objetivo al precisar el nexa causal si un resultado es o no cognoscible para un hombre común o medio.

²⁵ Goldenberg, Isidoro. Op. Cit, p.36.

²⁶ Goldenberg, Isidoro. Op. Cit, p.39.

²⁷ Goldenberg, Isidoro. Op. Cit, p.40.

o culpa del porteador al advenimiento de ese caso fortuito bajo la óptica de las distintas corrientes doctrinarias que han estudiado el tema.

Desde la perspectiva de la **teoría de la equivalencia de las condiciones** al producirse un accidente que provoque averías o daños en las mercaderías transportadas y que copulativamente concurren el caso fortuito y el hecho o culpa del porteador al advenimiento de tal, se hace responsable al porteador de manera ilimitada y desmesurada, ya que responderá no solo por su grado de participación e incidencia en un hecho o resultado, sino de todos los corolarios resultantes, ello por formar parte de la cadena de condiciones que originan un resultado. Pero si ocurre el caso fortuito, y sólo analizamos el hecho o culpa del porteador, éste por sí solo constituiría causa del resultado, lo que resulta poco apropiado y razonable ya que existiendo un caso fortuito, pero sólo estudiando el actuar del porteador, se le hace responsable de todo el fenómeno sucedido, lo que nos parece poco justo en tanto racionalidad y justicia.

Desde la perspectiva de la **teoría de la causa próxima**, la cuestión de la relación de causalidad se resuelve con el concepto de tiempo, ya que será causa de un resultado, si el caso fortuito o el hecho del porteador suceden cronológicamente mas cerca de dicho resultado, por lo tanto si inmediatamente antes de la producción de un daño o perjuicio se encuentra la acción del porteador, entonces basta para que él sea responsable por las averías y daños sufridos por las mercaderías cuando exista caso fortuito y además, inmediatamente anterior al resultado haya concurrido el hecho o culpa del porteador al advenimiento de este.

Según los postulados de la **Teoría de la causa eficiente** nuestro problema de la relación de causalidad se resuelve de forma muy sencilla, ya que se considera causa la condición que sea más eficiente en la producción de un resultado. Aquí, si el sólo hecho del caso fortuito fue determinante

para producir un resultado que haya provocado daño o averías en las mercaderías transportadas, entonces dicho caso fortuito es la causa del resultado(así, el porteador no responde). Si existe caso fortuito y además un hecho o culpa del porteador al advenimiento de tal caso fortuito, y se establece que la acción del porteador fue de tal grado eficiente(mas eficiente que el caso fortuito) para determinar un resultado, el vínculo de causalidad quedará establecido entonces con relación al proceder del porteador y por consiguiente él será el responsable de las consecuencias del resultado producido en las mercaderías a raíz de un accidente.

Explicar la causalidad desde la óptica de la **Teoría de la Causa Adecuada**, posición dominante en doctrina comparada tanto en el campo penal como civil, implica que deben tenerse presente las condiciones que por su existencia han vuelto objetivamente posible la realización del perjuicio, buscando la causa determinante, directa, eficiente o adecuada, “la acción tiene que ser idónea para producir el efecto operado, tiene que determinarlo normalmente”²⁸, de esta forma sabemos que la sola manifestación del caso fortuito libera de responsabilidad al porteador, ya que allí no hay causa adecuada entre la eventualidad y el resultado, ello porque la materialización del caso fortuito no está dentro de los eventos que ocurren con normalidad o de forma general, recuérdese que es un imprevisto sobre el cual no se puede calcular ordinariamente su ocurrencia.

Cosa distinta es determinar si existe nexo causal entre un resultado y cuando en un caso fortuito el porteador contribuya a su ocurrencia por su hecho o culpa. Si el hecho o culpa constituye una situación que probable o posiblemente, según las relaciones generales de convivencia de la sociedad, es capaz de contribuir al resultado entonces es la causa adecuada, ya que la acción o también la omisión(el porteador dejó de hacer algo en el

²⁸ Goldenberg, Isidoro, “La relación de causalidad en la responsabilidad civil”, Editorial Astrea, Buenos aires, 1984, p. 32.

cumplimiento de sus obligaciones), normalmente puede coadyudar a que una situación fortuita provoque resultados perjudiciales.

Según la **Teoría de la acción humana**, la relación causal está dada por un criterio absolutamente subjetivo, ya que la conciencia de la persona es el factor que determina el nexo entre el resultado y el caso fortuito y el hecho o culpa del porteador en su advenimiento. Esta es una postura que intenta poner a la psiquis del hombre por sobre lo físico del mundo exterior, pero puede suceder que una persona quiera evitar o controlar que un caso fortuito ocurra y con su accionar lo único que hace es contribuir más a que él ocurra, según esta tesis en el ejemplo anterior no existe un nexo de causalidad ya que en el hecho o culpa del porteador no existe la voluntad de contribuir y además no se encuentra libre para decidir la mejor forma de enfrentar la situación, esta persona pudo haber tenido buena fe al enfrentar de la mejor manera posible la eventualidad, pero los resultados del accidente ser totalmente adversos y lo que nuestros tribunales aprecian es lo que efectivamente sucedió y el daño a la carga, y no la intencionalidad espiritual del porteador, ya que ésta sería la causa más recurrida y habitual para exonerar de responsabilidad al transportista, lo que nos parece que adolece de racionalidad y justicia equitativa.

En todo caso dadas las características subjetivas para demostrar que el porteador no contribuye de modo alguno a la ocurrencia del caso fortuito, es una circunstancia difícil de exponer ante tribunales, ya que son situaciones de hecho, las cuales el cargador siempre pretenderá que el transportista actúe de manera inmejorable ante una situación de peligro eventualidad, ya que él se compromete a transportar las mercancías, llevarlas y entregarlas tal como las recibió en el lugar de destino acordado entre los contratantes.

3.4 El porteador y su autoría

Como dijimos anteriormente, para determinar la responsabilidad del porteador es necesario establecer no sólo la relación de causalidad entre circunstancias y un resultado, sino que de igual importancia es precisar el autor de una actuación que “constituye el medio por el cual da existencia al hecho, lo proyecta externamente”²⁹. Dicha actuación debe proceder de una persona, como ser humano y no como expresa Soler “mero mecanismo biológico u organismo puramente físico”³⁰.

La autoría es una fijación que establece si ciertas consecuencias han sido producidas efectivamente por la acción u omisión de determinada persona y fijar ese concepto nos ayuda a precisar los límites de la responsabilidad en la reparación de los daños o perjuicios ocasionados en las mercaderías transportadas y atribuir entonces una relación de causalidad a quien se le compruebe la realización de un hecho y un “ligámen entre un acto y sus consecuencias”³¹.

Para determinar la persona que cometió un hecho, en nuestro país se prescinde de sus aptitudes personales y conocimientos especiales, ya que el porteador con el sólo hecho de transportar mercaderías de un lugar a otro, se obliga implícitamente a disponer de sus mejores vehículos, maquinaria adecuada y suficiente y personas aptas y con los conocimientos necesarios para obtener un resultado que es que la carga llegue a su destino en las mejores condiciones. Si sucediese un accidente en el transporte de vins de manzanas, el porteador jamás podrá alegar que ignoraba o desconocía la forma en que se debe amarrar la mercancía con el objeto de asegurar y dar firmeza a la carga, si es que esta por un imprevisto se soltó (por ejemplo soplaban fuertes vientos) y dichos vins se esparcieron por la carretera. De la

²⁹ Goldenberg, Isidoro. Op. Cit, p.45.

³⁰ Citado por Goldenberg, Isidoro. Op. Cit, p.45.

³¹ Goldenberg, Isidoro. Op. Cit, p.47.

misma forma, si el porteador posee dependientes a su cargo y son ellos quienes materializan las obligaciones en el contrato de transporte, no podrá alegar que su subordinado era inexperto en el transporte o desconocía ciertas técnicas, el porteador se considera autor del resultado de efectos dañosos en las mercaderías, cuando él transporta como persona individual o cuando le encomienda a un dependiente la carga, esto se aplica si las partes no han dispuesto lo contrario.

La responsabilidad del porteador (como autor) se funda haber previsto o podido prever un resultado y su consecuente daño “empleando la debida atención y conocimiento de la cosa”³², esto supone tomar las medidas precisas para evitar un efecto que altere las mercaderías. De esta forma, el porteador se considerará autor, cuando debía aplicar una conducta diligente, ágil y prudente en la ejecución de sus obligaciones y no lo hizo; el porteador al asumir el transporte, en ese momento debe considerar y ponderar sus capacidades personales y técnicas para transportar las mercaderías encargadas y éstas lleguen a su destino en conformidad de la persona quien las reciba. De esta forma, el porteador habrá actuado como una persona diligente en el cumplimiento de las obligaciones que emanan del contrato de transporte ya que carga, transporta, conduce y entrega la carga con el cuidado adecuado requerido para este tipo de obligaciones.

Si en el trayecto del transporte de mercaderías, el porteador que cree haber actuado de la forma más diligente, se ve enfrentado a una eventualidad, por ejemplo el caso fortuito y la carga sufrió averías; debe probar tan diligencia, ya que como sabemos por el sólo hecho que las mercaderías transportadas sufran daños o averías se presume culpa leve del porteador, se presume su autoría, la que por supuesto puede ser desvirtuada si demuestra una inmejorable actuación en la realización de sus obligaciones

³² Goldenberg, Isidoro. Op. Cit, p.48.

dotada de destreza, responsabilidad y pericia; y no sólo para evitar el caso fortuito, sino habiendo previsto cualquier tipo de contingencia que pudiese contribuir a la afectación de la carga transportada en la ocurrencia de una eventualidad. El porteador debe considerar las aptitudes especiales de lo que compromete a transportar y prever los posibles riesgos que el transporte de una carga puede conllevar; si no fuese así, frente a cualquier dificultad el porteador alegaría que fue imprevisto un hecho o circunstancia, que no sabía o que “nunca pensó o imagino que pudiese ocurrir”, existiría entonces un caos en tribunales, en nuestra legislación y doctrina la que se vería enfrentado a una *casuística* de responsabilidad ya que existirían innumerables criterios subjetivos para determinar la responsabilidad del porteador, dependiendo si este sabía o no, si pensó o no. O simplemente que se le olvidó poner especial cuidado donde lo debía tener, lo antes dicho es una aberración y por lo mismo es que predomina por sobre todo la previsión del porteador, entendida esta como “el mecanismo intelectual por medio del cual el individuo se representa con antelación las eventuales consecuencias que puede provocar su conducta”³³. De esta forma la previsión del porteador se toma en cuenta como antecedente considerado un elemento subjetivo y presupuesto necesario al momento de determinar su responsabilidad ya que “el ordenamiento civil va a atribuir consecuencias al accionar humano considerando el cumplimiento de los deberes de previsibilidad”³⁴

³³ Goldenberg, Isidoro. Op. Cit, p.83.

³⁴ Goldenberg, Isidoro. Op. Cit, p.84.

CAPITULO IV

Análisis Jurisprudencial

4.1 La responsabilidad del porteador en la práctica

El porteador como ya hemos visto anteriormente es un sujeto de responsabilidad frente a la legislación tanto civil como comercial. En la práctica dicha responsabilidad se representa y configura de diversas formas y bajo distintos matices, ya que entre un hecho y otro existen distintos elementos a considerar y muchas situaciones que pueden ocurrir.

La conducción puede no estar exenta de dificultades que el transportista debe enfrentar, piénsese entonces en un camión que lleva de una ciudad a otra una turbina traída desde el extranjero, que debe ser entregada en un día determinado, pero en el trayecto se da vuelta por un factor climático, debido a una intensa lluvia y a los fuertes vientos que en ese lugar soplan. Diremos en principio, que como es una eventualidad de aquellas que proviene del caso fortuito, y consecuente con la legislación comercial y el derecho común, corresponderá al cargador (persona que encarga el traslado), hacerse responsable de los daños y perjuicios que experimenten las mercaderías en dicho accidente. Pero como sabemos, el mismo Código de Comercio expresa también, que se presume que las pérdidas o averías que sufren las mercaderías desde que se ponen a disposición del porteador hasta que son entregadas en el lugar de destino, provienen de la culpa leve imputable a dicho porteador, recayendo la carga de la prueba en él, y de esta forma al cargador que originalmente soporta un siniestro le conviene sostener la presunción de culpa del porteador, y aunque

el hecho ocurrió bajo en concepto de caso fortuito, el cargador pretenderá que la obligación sea asumida por el porteador, probando que aunque dicho camión se volcó por efectos que exceden el control del transportista, éste por un hecho o culpa suya, contribuyó a dicho volcamiento.

El cargador, frente a dicha situación se valdrá de peritajes y estudios que demuestren que de modo y grado cierto, el porteador es responsable de cubrir los gastos y costos de tal accidente.

Normalmente esto ocurre, no es un ejemplo hipotético pues es un caso que efectivamente sucedió, es la realidad que se da en las carreteras de nuestro país, y que las compañías de seguro, hacen valer para no responder por los daños ocurridos por un accidente que proviene del caso fortuito (en todo caso, la excepción la constituye aquella póliza que sí cubre estos tipos de daños, pero por un pago mas alto de prima).

4.2 Analicemos entonces una **sentencia del Tribunal de Letras de Antofagasta del 8 de mayo de 1992**, que confirma nuestro ejemplo antes dicho:

Hechos : La empresa pesquera Eperva S.A importa a Chile una caldera acuotubular, la que llega a bordo de una motonave a Antofagasta. Por su parte, Helutrans empresa de carga Ltda. agente en Chile de la empresa despachadora de la caldera, contrata los servicios de Agencias marítimas Agunsa S.A., para que transporte dicha caldera por vía terrestre desde Antofagasta hacia Iquique; a su vez Agunsa S.A. celebra un contrato de transporte con Héctor Villegas Chávez para que este efectivamente transporte la caldera. Así el día 28 de enero de 1989 se carga y estiba la caldera sobre la rampa del camión, pero avanzados ya unos 400 Km. hacia Iquique, el chofer o dependiente de Villegas se detiene a revisar la carga y por un pequeño desnivel en el lugar de detención la caldera se soltó de la

rampa, desplazándose hacia la carretera, lo que originó daños externos e internos en los quemadores y controles. El 1 de febrero con ayuda de una grúa se pone la carga sobre el camión y se continúa con el transporte, pero el 4 de febrero en el sector de Alto Hospicio se produce un nuevo volcamiento.

La empresa Eperva poseía un seguro en Compañías de Seguros Cruz del Sur S.A. , la que luego de una liquidación le pagó 12.093,68 U.F. a Eperva. Por su parte, Agunsa poseía con Compañía de Seguros Generales Consorcio General de Seguros S.A. una póliza por riesgo de responsabilidad civil de transbordos, al cual Cruz del Sur S.A. solicitó que le restituyera la indemnización entregada a Eperva, ya que estimaba que Agunsa S.A. tenía responsabilidad según lo establece el artículo 168 del Código de Comercio el que radica la responsabilidad en el porteador que encarga la conducción de mercaderías o personas a un tercero y en este caso la empresa Helutrans encargó a Agunsa S.A. transportar la caldera, la que a su vez la encargó a Héctor Villegas Chávez. De esta forma Consorcio General de Seguros S.A. indemniza por 5.062,64 Unidades de Fomento a Cruz del Sur S.A.

El transportista Villegas Chávez también poseía una póliza en la Compañía de Seguros Atenía (Chile) S.A., la que también se allanó a pagar por *idéntico concepto* 1.372,50 Unidades de Fomento a Cruz del Sur S.A.

Todos los cuales le cedieron los derechos que poseían en contra del demandado Villegas Chávez al Consorcio General de Seguros, por la responsabilidad civil que a él le corresponde en el siniestro comentado anteriormente. De esta forma es que esta compañía de seguros demanda al transportista por la suma 12.093,68 Unidades de Fomento mas intereses devengados desde que ocurre el segundo siniestro y hasta el pago efectivo.

La parte demandada expone que: cumplió cabalmente el contrato de transporte pactado con Agunsa S.A. y que no posee responsabilidad alguna por los daños en la caldera, desde la perspectiva del artículo 168 del Código de Comercio ya que la empresa Helutrans le encargó la conducción a Agunsa S.A.; por lo tanto, y como expresa el artículo “en este caso el que primitivamente ha tomado sobre si la obligación de conducir (en nuestro caso Agunsa S.A.) conserva su carácter de porteador respecto del cargador con quien ha tratado (Helutrans) y toma el carácter de cargador respecto del que efectivamente haga la conducción de las personas o mercaderías”.

Señala también que Agunsa intervino directamente en todas las operaciones de carga de la rampa, la que nunca hizo ningún reparo y jamás advirtió al demandado que el centro de la masa de la caldera no se encontraba en su centro geométrico y consecuencia de ello debía ocuparse un camión de cama baja. Expresa que jamás se dio a conocer esa particularidad de la carga, por el contrario el demandado advirtió a Agunsa que las medidas de la carga no eran las indicadas y en forma prudente y diligente entonces, cambió el camión que había dispuesto por uno de mayor tracción (63 toneladas, con rodado suficiente). Así, Agunsa no entrega la carga bien acondicionada como lo expresa el artículo 180³⁵ del Código de Comercio.

El demandado sostiene además, que para el transporte de la caldera dispuso de los mejores de sus vehículos y que al cargador no le merecieron ningún tipo de observación. En cuanto al primer volcamiento, expresa que por una parte el cargador Agunsa nunca previó de las características especiales de la carga en cuanto su eje; por otra, el volcamiento se debe a

³⁵ “El cargador esta obligado a entregar las mercaderías al porteador bien acondicionadas y en el tiempo y lugar convenidos, y a suministrarle los documentos necesarios para el libre tránsito o pasaje de la carga”.

causas totalmente fortuitas, ya que tal como lo reconoce el demandante, existe un desnivel en la carretera y un temporal de viento del sector. Se expresa que siempre mostró diligencia y cuidado en el cumplimiento de sus obligaciones, que no coadyudó al accidente.

El demandante presentó 3 testigos que relataron los hechos.

El tribunal en sentencia de primera instancia expresó en su considerando 12º) "que, como se aprecia, el demandado con estos testimonios no ha comprobado el caso fortuito con que se ha excepcionado de manera que no ha logrado desvirtuar la presunción de responsabilidad que le afecta, y por consiguiente tampoco se puede concluir que la avería sea de cuenta del cargador, en este caso del demandante. 15º)" que en consecuencia, procede a acoger la demanda"³⁶

En segunda instancia con fecha 25 de agosto de 1992, la Corte de Apelaciones de Antofagasta expresa:

2º) Que el porteador está obligado a cargar dicha mercadería, según el uso de personas inteligentes y la violación de dicha obligación lo hace responsable de los daños y perjuicios causados al cargador, según lo señala el artículo 191 de Código de Comercio.

3º) Que si bien en el informe mecánico que rola a fojas 300 se establece que la causa del volcamiento de la especie se debió a la estiba deficiente de la carga y que esta actividad estuvo a cargo de Agunsa S.A., como lo señala el testigo Atilio Páez, supervisor de la empresa antes mencionada y Sergio Dinamarca chofer del demandado, dichas declaraciones no liberan al

³⁶ Tribunal de Letras de Antofagasta. Sentencia. Antofagasta 8 de mayo de 1992, Rol N° , fallo dictado por Jaime Reinike Contrera, juez letrado Titular. Disponible también en <http://www.lexisnexis.cl>. Consultada en Octubre de 2004.

porteador demandado, de sus obligaciones señaladas en el razonamiento precedente y por lo tanto *debe responder de los daños y perjuicios causados; el que además responde de la culpa leve en el cumplimiento de sus obligaciones, presumiéndose que la pérdida o avería de la cosa transportada es por culpa del porteador, presunción que no ha sido desvirtuada en autos por el demandado.*³⁷

Así, en atención a los razonamientos precedentes y a otros mas, es que se confirmó la sentencia de primera instancia

De esta forma, podemos deducir que es difícil demostrar que el porteador no contribuyó al caso fortuito (“imprevisto al que no es posible resistir”), y la jurisprudencia en este sentido ha señalado sobre el particular que, “de esta definición resulta que para que tal evento ocurra es necesario la concurrencia, a lo menos, de tres requisitos: un hecho imprevisto, irresistible para el deudor y que no haya sido desencadenado por el hecho propio. La imprevisibilidad del caso fortuito significa que racionalmente no existe manera de anticipar su ocurrencia o, mas precisamente, que se desconozca con antelación la causa que lo provoca, razón por la cual el afectado no podrá deducirlo con un cierto grado de seguridad o certeza. para prever una determinada situación es necesario que el agente se represente mentalmente como probable la causa y de ella pueda deducir el efecto, en este evento, el hecho constitutivo de caso fortuito. Por otra parte, la “irresistibilidad” significa que quien lo sufre sea incapaz de evitar su ocurrencia, como sucede, al decir del mismo Código, tratándose de un

³⁷ Corte de Apelaciones de Antofagasta, Sentencia. 25 de agosto de 1992, Rol N° 8.041, fallo pronunciado por Enrique Álvarez Giralt Presidente Titular, y Manuel Zañartu vera y Julio Campos Herreros Ministros Titulares. Disponible también en <http://www.lexisnexis.cl>. Consultada en Octubre de 2004.

naufregio, un terremoto, un acto de autoridad. Finalmente, aun cuando la ley no lo especifique, el hecho no puede haber sido provocado por quien lo alega, puesto que ello implicaría exonerarse de responsabilidad por hecho propio y voluntario³⁸. En este sentido, podemos apuntar también y como en innumerables veces lo ha expresado nuestra jurisprudencia, que un hecho pueda ser más gravoso en términos económicos o difícil para el deudor(en nuestro caso el porteador) el cumplimiento de sus obligaciones, no constituye caso fortuito, ya que en esos casos la ejecución no es absolutamente imposible de realizar

Observamos que ante tribunales, al porteador le ha sido muy difícil acreditar que no posee culpa al dañarse las mercaderías transportadas por la ocurrencia de un caso fortuito. En definitiva, comprobar que no media en algún orden la culpa o falta del transportista al advenimiento del caso fortuito es una cuestión ilusoria y que está afectada a demostraciones técnicas y periciales; las que siempre han sugerido que el porteador interviene de alguna u otra forma en la ocurrencia del caso fortuito. Se parte de una base que pone en desventaja al porteador al presumírsele culpa y tener que desvirtuarla de cualquier forma, lo que insisto, resulta complejo y liado. La mayoría de las veces, a pesar de que el porteador demuestre diligencia en el transporte de la carga como lo vimos anteriormente, para los tribunales, esta nunca ha sido suficiente como para que el cargador se tenga que hacer cargo de los daños producidos por un hecho del caso fortuito.

¿Constituye una desventaja al porteador la presunción de culpa leve que debe destruir para no responder?

Desventaja o no, lo cierto es que nuestros tribunales han sido categóricos al momento de determinar si el porteador contribuyó al caso

³⁸ Revista de Derecho y Jurisprudencia, Tomo LXXXIX (1992), N ° 3 (Septiembre-Diciembre) sec 5°.

fortuito.”Establecido que la pérdida de la mercadería se produjo al desriarse el ferrocarril que la conducía por causa de animales ajenos introducidos en la vía, subsiste la responsabilidad del porteador, si no se establece que procedió con la debida diligencia para impedir la introducción de animales en la vía”³⁹. Notamos que la presunción de culpa es complicada de destruir ante tribunales, ya que es una situación que implica, probar de manera clara y precisa, que el porteador *no tiene incidencia alguna* en la ocurrencia del caso fortuito. Cuestión difícil de imaginar, ya que siempre en la conducta humana, aunque exista una media que todos debemos cumplir, no se piensa en las características o facultades propias de la persona que transporta la mercadería; se prescinde de su reacción frente a una situación de peligro o derechamente, el desconocimiento de muchas particularidades de lo que significa transportar y de las rigurosidades técnicas, que no necesariamente el conductor posee. Asidero encontramos de lo anteriormente postulado, en fallo de la Corte Suprema al señalar: ”Toda vez que la ruptura de la llanta de una rueda no es un hecho que escape a las previsiones normales, pues para que el caso fortuito exima de responsabilidad es menester que sea la causa única del daño; una simple dificultad o una imposibilidad relativa personal del agente no bastan, puesto que la culpa debe apreciarse en abstracto”⁴⁰.

Hoy es un hecho, que quienes ejercen materialmente la obligación de transportar, son personas que nunca han estudiado las técnicas del transporte, ni nada que diga relación con conocimientos que se apliquen al transporte, lo que se justifica en la inexistencia de una carrera que imparta dicha enseñanza, solo se exige a la persona que conducirá un camión, ferrocarril u otro medio que sirva al transporte, la licencia de conducir de la respectiva clase, la que sólo le permite al conductor, poseer cánones o patrones básicos en la compleja tarea de conducir y manejar. No podemos

³⁹ Revista de Derecho y Jurisprudencia, Tomo. xxx, sec.1°, Corte Suprema, 12 de diciembre de 1932.

⁴⁰ Revista de Derecho y Jurisprudencia, Tomo LX, sec.1°. Corte Suprema, 2 de mayo de 1963.

negar en todo caso la presencia de ciertas normas que dan seguridad tanto a nuestro ordenamiento jurídico in abstracto, como a las personas que intervienen en la celebración de actos y contratos y entre ellas, que las partes deben cumplir sus obligaciones contraídas ya que “Todo contrato legalmente celebrado es una ley para los contratantes”⁴¹ y los “contratos deben ejecutarse de buena fe, y por consiguiente obligan no sólo a lo que en ellos se expresa, sino a todas las cosas que emanan precisamente de la naturaleza de la obligación...”⁴². De esta forma, en todo contrato de transportes se concibe una responsabilidad contractual para el porteador y de entre sus obligaciones encontramos que la carga llegue ilesa al lugar de destino convenido; así, quien se considere perjudicado porque la contraparte no ha cumplido sus obligaciones o víctima por daños o averías, tiene la vía de perseguir la responsabilidad que nace y se origina por el vínculo contractual que existe entre los contratantes por el contrato de transportes

4.3 Otra sentencia en la que podemos advertir la complejidad de destruir la presunción de culpa que impone el artículo 207 del Código de Comercio ***es del 30 de abril de 1997 (Valparaíso):***

Hechos : Cigna Compañía de Seguros Chile S.A. demanda por indemnización de perjuicios a Transportes Hidalgo e hijos Ltda., por la cantidad de US\$ 47. 700, ya que el 3 de febrero de 1995 se encomendó a la empresa de transportes, trasladar desde la aduana de Valparaíso hacia las bodegas del consignatario, Pelp internacional S.A. en Santiago, un contenedor con 2 máquinas lavadoras de automóviles, pero éste al llegar a su destino fue percibido con deterioros y abolladuras y las maquinas con serios daños, las que se encontraban aseguradas por el dueño de la carga en Cigna Compañía de seguros , la que luego de que un ajustador evaluara

⁴¹ Artículo 1545 de Código Civil.

⁴² Artículo 1546 de Código Civil.

como perdida total la carga procedió a indemnizar a Pelp S.A. por la suma de US 47.000, por lo mismo es que Cigna S.A. se subroga en los derechos para demandar de perjuicios al transportista antes individualizado

La parte demandada: expresó que se obligó a transportar 2 contenedores, uno de los cuales era de la forma open top (abierto arriba), o sea no sellado completamente con materia sólida, sino que tapado con una lona y el otro se encontraba completamente sellado. Cuando transportaba las mercaderías en dirección a Santiago y en sentido contrario de la misma pista, un taxi sin luces sorpresivamente se aproximaba hacia el y lo trató de esquivar, pero igual chocó con el cajón de herramientas de la rampla; motivo por el cual, los dos contenedores se volcaron y las maquinas que se transportaban en el contenedor semi cerrado, saltaron a un costado de la carretera y el otro contenedor, cerrado totalmente, no sufrió daños. La empresa de transportes contrató ante tal evento una grúa y traslado la carga a las bodegas del consignatario. Señala también que “respecto a la relación de causalidad, no existe la que invoca la demandante, ya que tanto la demandada como sus dependientes dieron completo y cabal cumplimiento a cada una de las obligaciones emanadas del contrato de transporte, y la causa que dio origen a los daños de la mercadería transportada no fue el incumplimiento de alguna obligación, sino que la acción de un tercero – el conductor del taxi colectivo que se dio a la fuga- y el incumplimiento de parte del cargador de su obligación de hacer entrega de las mercaderías al porteador bien acondicionadas, establecida en el artículo 180 del Código de Comercio”.⁴³

⁴³ Sexto Juzgado Civil de Valparaíso, Sentencia. Valparaíso 30 de abril de 1997, Rol N° 24.517-95, fallo dictado por María Teresa Vidal Asencio. Disponible también en <http://www.lexisnexus.cl>. Consultada en septiembre de 2004.

La demandante: por su parte, en torno a la relación de causalidad negada por la contraparte, expresa que en contra de la demandada existe una presunción legal del Artículo 207 Inciso Segundo del Código de Comercio y “que la ley no exige que el cargador entregue las mercaderías al transportador con un acondicionamiento tal que le permita soportar un choque y la caída del contenedor, como ocurrió en la especie y que las mercaderías fueron entregadas al porteador bien acondicionadas, como lo exige el Artículo 180 del Código del Comercio y el daño que sufrieron no se debió a un vicio propio de las mismas o a un caso fortuito, sino al choque del camión y consiguiente caída del contenedor”⁴⁴.

El tribunal de primera instancia : Negó la demanda basándose en que la parte demandante para acreditar el pago del siniestro efectuado por su compañía de seguros, presentó un finiquito que fue objetado por la parte demandada por falta de autenticidad y veracidad, de este modo por sí solo dicho documento es insuficiente para dar por acreditado el pago; ya que es un documento privado que no fue reconocido en juicio por la persona que lo otorgó.

El tribunal entonces, desecha la demanda sin perjuicio de que tiene por establecido primero que la demandada no desvirtuó la presunción del Artículo 207 Inciso Segundo del Código de Comercio, ello porque la única declaración del testigo de la demandada, fue presentada por el chofer que transportó los contenedores siniestrados, el que señaló que el accidente se debió a que tuvo que esquivar llegando a una curva un taxi que apareció encima de él, lo que no aparece afirmado por ningún otro antecedente en el juicio, además, “este mismo testigo reconoce que para hacer el viaje entre Valparaíso a Santiago transportando el contenedor donde iban las máquinas para el lavado automático de vehículos, no tomó la ruta sino el camino

⁴⁴ Ibid.

Lagunillas, Melipilla, Maria Pinto, porque autorizado por su jefe don Celsio Hidalgo, por que él iba a dejar a una persona a Melipilla, hecho que conforme a lo dispuesto en los Artículos 191⁴⁵ y 194⁴⁶ del Código de Comercio, hace responsable al porteador tanto de las perdidas, faltas o averías, sea cual fuere el origen de que provengan. Tampoco la demandada probó el incumplimiento a la obligación de hacer entrega de las mercaderías al porteador bien acondicionadas, lo que se estableció por la declaración de Fernando Cancino Ahumada (Agente de Aduanas de Valparaíso), testigo de la parte demandante quién señaló que el contenedor fue recibido sin observaciones y bajo las mismas condiciones se entregó al porteador.

Esta sentencia fue apelada y el tribunal de alzada señaló que el documento que Pelp S.A recibió de Cigna compañía de Seguros por el pago de daños y pérdidas del contenedor por la suma de US\$ 47.700, el que si bien fue objetado por la demandada, fue corroborado con la copia de escritura pública de subrogación de derecho y reconocimiento del pago de indemnización, el que no fue objetado dentro del plazo de citación a la contraria. Expresó también en torno al artículo 207 de Código de Comercio, que aparte de fijar la culpa leve de que responde el porteador, la presunción en su contra de culpa no fue desvirtuada por ningún medio de prueba legal de que dispone, sino que por el contrario de la declaración del testigo de la demandada, el conductor del camión que transportó las mercaderías, se concluye que el trayecto que se siguió con el fin de llevar la carga a su destino no fue la ruta mas recta, ya que se desvió a Melipilla autorizado por

⁴⁵ “El porteador está obligado a recibir las mercaderías en el tiempo y lugar convenidos, a cargarlas según el uso de las personas inteligentes, y a emprender y concluir el viaje en el plazo y en el camino que señale el contrato.

La violación de cualquiera de estos deberes impone al porteador la responsabilidad de los daños y perjuicios causados al cargador”

⁴⁶ “La variación voluntaria de la ruta convenida hace responsable al porteador, tanto de las pérdidas, faltas o averías, sea cual fuere la causa de que provengan, como de la multa que se hubiese estipulado.”

su feje, por lo que abiertamente infringió el artículo 193⁴⁷ del Código de Comercio.

Por estas consideraciones y otras mas que no vienen al caso, se revoca la sentencia de primera instancia apelada y se declaró que ha lugar a la demanda; por lo tanto se condenó a Transportes Hidalgo e Hijos Ltda. a pagar a Cigna S.A. la cantidad de US\$ 47.700 por indemnización, intereses y costas.

En consecuencia, podemos afirmar que en nuestro país existe un verdadero “régimen de responsabilidad del porteador”, y en la práctica éste afecta al porteador y lo desfavorece, presumiéndole sobre él, una base de culpa leve que debe saber desvirtuar para liberarse de la obligación de responder, y para ello dispone de todos los medios de prueba legal existentes, los que sin embargo siempre apuntan a la responsabilidad del porteador, ya que de él se requiere una actuación en el cumplimiento de sus obligaciones óptima e inmejorable y la legislación comercial detalla casi casuísticamente los deberes y obligaciones del porteador en el contrato de transporte. En la sentencia antes analizada, a pesar de que el tribunal de primera instancia negó la demanda por motivos que no versan sobre nuestro objeto en estudio, expresó que la presunción de culpa no fue desvirtuada por el testimonio presentado por la demandada, ya que ella se hace responsable igual de daños o perjuicios a la carga por haber variado la ruta mas directa hacia el lugar de destino. En definitiva, si el porteador no es responsable por una situación, lo será por otra ya prevista, pero también sabemos que es un hecho reconocible que el porteador puede contribuir a la ocurrencia de una situación de riesgo y por lo mismo, ayudar a reparar el daño causado.

⁴⁷ “Si la ruta no estuviere designada, el porteador podrá elegir, habiendo dos o mas, la que mejor le acomode, con tal que la elegida se dirija vía recta al punto en que debe entregar las mercaderías.”

Desvirtuar la presunción de culpa es una cuestión fáctica, que el porteador debe inteligentemente deducir a criterios técnicos que le permitan exonerarse de costear los daños producidos con ocasión de un accidente. Todo lo anterior resulta complicado, ya que dicha presunción es muy pesada y gravosa, que en la práctica cuesta mucho dejar sin efecto por la especificidad y altos grados de tecnicismos, de los cuales el cargador se valdrá de peritajes los que en la mayoría de los casos apuntan en alguna medida a encontrar la forma en la cual el porteador se haga parte también de las responsabilidades.

Sobre la relación de causalidad, nuestra jurisprudencia ha señalado en reiteradas ocasiones que “la relación causal no está definida por el legislador, sin embargo, debe entenderse que entre un acto ilícito y un determinado daño hay relación causal cuando el primero engendra el segundo y éste no puede darse sin aquél, en otros términos, existe relación de causalidad cuando el hecho doloso o culposo es la causa directa y necesaria del daño causado”⁴⁸

⁴⁸ Revista de Derecho y Jurisprudencia, Tomo XCVI (1999), N°3 (Septiembre- Diciembre), sec 3.

CONCLUSIONES

“La Responsabilidad del Porteador en Chile, Cuando por un Hecho o Culpa Suya ha Contribuido al Caso Fortuito en el Contrato de Transporte”, es una memoria fundamentalmente de análisis dogmático y doctrinario, la que contiene un desarrollo de las principales normas que se refieren a nuestro tema estudiado y de los aportes de los distintos autores que aparecen citados.

Para cumplir con los objetivos específicos planteados, desde un comienzo, recurrimos principalmente a los textos legales nacionales, a la doctrina que estudia nuestro tema y a la jurisprudencia que existe sobre el particular.

Algunas limitantes que cabe hacer notar. En la búsqueda de autores nacionales que se hagan cargo del tema en estudio, notamos escasez de material con muy poco desarrollo; encontrando sólo una sistematización de las normas contenidas en nuestro Código de Comercio, nada in extenso.

Otra limitante fue la exigua jurisprudencia que aborda la responsabilidad del porteador frente a la eventualidad del caso fortuito

Al finalizar la presente obra, es necesario en primer lugar dar cuenta de nuestro objetivo general, que fue exponer la situación actual del porteador en el cumplimiento de sus obligaciones; en este sentido:

I. Hoy es un hecho, que quienes ejercen materialmente la obligación de transportar, son personas que nunca han estudiado las técnicas del transporte, ni nada que diga relación con conocimientos que se apliquen al transporte, lo que se justifica en la inexistencia de una carrera que imparta dicha enseñanza, solo se exige a la persona que conducirá un camión, ferrocarril u otro medio que sirva al transporte, la licencia de conducir de la respectiva clase, la que sólo le permite al conductor, poseer cánones o patrones básicos en la compleja tarea de conducir y manejar.

II. El porteador, asume siempre la obligación de responder, soportando riesgos que en cierta medida nunca podrá controlar del todo, ya que forman parte de la eventualidad que existe en las relaciones de personas. No se niega el postulado del derecho común, que hace responsable al que contrae la obligación de transportar frente a un hecho de sus dependientes (lo que se quiere hacer presente es que hay situaciones que exceden la objetividad para determinar la contribución de un hecho o culpa al advenimiento de un caso fortuito) . La conducta de un hombre siempre está enmarcada en mínimos que se deben cumplir si o si, no existiendo causal de exoneración alguna, lo que también es de toda lógica. Es una razón mínima que se debe exigir en todo ordenamiento jurídico, pero que en cierto punto es abusiva ya que para ejercer la actividad del transporte, no se requiere conocimiento científico alguno, lo que lo pone en desventaja frente a otras profesiones, piénsese en un médico o un contador, quienes al ejercer sus trabajos responden por hechos que provienen de su culpa, cuando son demandados por negligencia en el cumplimiento de sus cometidos; responsabilidad similar es la que debe soportar el porteador, pero que parte de bases distintas y no obstante concurre hacia un mismo fondo, que es responder por hechos o culpas en la materialización de las tareas entregadas que vienen dadas normalmente por un contrato de trabajo, y nuestro caso, por el contrato de transporte.

Sobre la pregunta *¿La presunción que le afecta al porteador (transportista) de culpa, y por consiguiente de responsabilidad, es en la práctica gravosa para él?:*

I. Seguimos pensando que dicha presunción de culpa resulta gravosa para el porteador, ello tras el análisis de nuestra legislación y jurisprudencia estudiada en la presente obra. Consideramos abusiva

la presunción de culpa, ya que se le imputa culpa por el sólo hecho de tener interés en el contrato y que es el porte que recibirá a cambio tras realizar el transporte. Debería ser por ello mismo que se le pusiera al mismo nivel que el cargador, ya que él sabe que requiere que éstas lleguen al lugar de destino sin daños ni perjuicios, para que le sea pagado el porte y mantener de esta forma las relaciones comerciales entre porteador y cargador, lo que constituye una fuente de ingreso que el transportista no querrá perder

II. Gran carga de prueba radica en el porteador, ya que no es fácil desvirtuar la culpa en su contra, de que no contribuye con su hecho o culpa al caso fortuito. Cosa complicada y de rigurosidad técnica, lo que se ha apreciado en fallos, en los que en primera o segunda instancia, siempre se condena al porteador a responder por daños o averías en las mercaderías transportadas, a nuestro juicio por la excesiva responsabilidad que se le asigna al porteador. Observamos en este sentido, que muchas veces el porteador responde a pesar de que los tribunales han apreciado la diligencia que se ha tenido al transportar las mercaderías, pero nunca la suficiente.

Frente a la pregunta de: *¿Cómo determinar el límite que separa la eventualidad del caso fortuito ante la contribución del porteador a que éste ocurra?*

I. La hipótesis formulada en un primer momento fue que no existe límite claro que distinga la sola eventualidad del caso fortuito y la contribución del porteador a que ocurra. Al concluir nuestro trabajo, sostenemos que el límite viene dado por el juez que conozca de los hechos objeto de nuestro estudio; dependiendo de él, la interpretación y la preeminencia que se le asigne a uno u otro suceso. Como vimos en la segunda sentencia analizada, el tribunal de primera instancia a pesar de que el porteador no desvirtuó la presunción de culpa que

existía en su contra, negó la demanda en su contra por que la parte demandante sólo poseía un documento que acreditaba el pago del siniestro y que fue objetado por la parte contraria. El tribunal de segunda instancia por su parte, revoca la sentencia de primera instancia apelada y se declaró que ha lugar a la demanda; por lo tanto se condenó a Transportes Hidalgo e Hijos Ltda. a pagar US\$ 47.700 por indemnización.

En este sentido, la Corte de Apelaciones privilegió la búsqueda de la responsabilidad del porteador y estudiar si la presunción de culpa se había desvirtuado o no, por sobre un medio de prueba legal que no tenía relación con el objeto de la demanda, en definitiva perseguir la responsabilidad del porteador y su participación en los hechos.

¿Cuál es la línea que ha seguido la jurisprudencia, al momento de determinar si el porteador contribuyó al advenimiento del caso fortuito?

I. Seguimos sosteniendo la postura de que nuestros tribunales, han sostenido la misma línea al momento de establecer la responsabilidad del porteador cuando se ha producido un caso fortuito y se le imputa hecho o culpa al transportista. La tendencia que se ha seguido, es condenar al porteador a responder por los daños ya que éste, en palabras de nuestros jueces “nunca ha podido desvirtuar del todo la negligencia que se le imputa”. Siempre y en algún grado, el porteador contribuye a la materialización del caso fortuito, insistimos en que se pretende una actitud inmejorable en el cumplimiento de sus obligaciones.

II. Pensamos que se olvida u obvia que la persona frente a una situación de peligro pone al límite sus capacidades y destrezas, y en un momento como ese (de tensión), se exige una reacción acorde con el compromiso del porteador y es que las mercaderías lleguen a destino libres de daños o averías. Afirmamos que nuestro legislador

condena de antemano al porteador, éste al momento de celebrar un contrato de transporte, casi debe imaginar todas las posibles eventualidades a las que se pueda ver enfrentado y plantearse un modo de solución y reacción, para salvar su responsabilidad. Idea que nos cuesta imaginar, ya que es imposible prever cada una de las circunstancias que el porteador debe sortear (y mucho menos aquéllas que provengan del caso fortuito), y la forma en que deberá actuar en cada una de ellas, con el fin de que si por ejemplo existe dicho caso fortuito, el transportista con su conducta no contribuya al advenimiento de tal. Creemos que al porteador se le exige una actitud que no es de aquéllas que un hombre medio debe exhibir, sino una conducta óptima en circunstancias irregulares y de peligro o dificultad; lo anterior lo apreciamos en la primera sentencia analizada, ya que a pesar de que el accidente y consecuente daño en la carga transportada se debe a un accidente del caso fortuito, la responsabilidad igual recae en el porteador, ello porque según peritos existe una estiba insuficiente en la carga. De este modo el porteador responde de cualquier eventualidad porque siempre pudo haber actuado de la mejor forma y no lo hizo en el cumplimiento de sus obligaciones.

Con respecto a la relación de causalidad que debe existir entre el caso fortuito y el hecho o culpa del porteador en el advenimiento de tal:

I. Nos inclinamos por preferir y aplicar la *Teoría de la Causa Eficiente* por sobre las otras analizadas en esta memoria, ello debido a que a la luz de nuestro estudio, es la que posee mas aplicación lógica y práctica en nuestro país a fin de la búsqueda y determinación de la responsabilidad del porteador en el cumplimiento de sus obligaciones, cuando se vea enfrentado a una situación que menoscabe o dañe las

mercaderías que le encomendaron transportar desde un lugar hacia otro.

II. La teoría que preferimos aplicar a nuestro estudio, otorga importancia a aquella causa o actuación, que es de tal grado eficiente en la producción de un resultado de daños en las mercaderías, que determina ciertamente el desenlace de un accidente con consecuencias lesivas en la carga transportada. En este contexto, si el caso fortuito *per se*, es suficiente para provocar el daño producido en las mercaderías, entonces el nexo causal queda establecido entre el caso fortuito y el daño sufrido en la carga y de esta forma quien soporta los daños y pérdidas es el dueño de las mercancías. Por el contrario, si no obstante, a que exista el caso fortuito, el actuar del porteador con su hecho o culpa determina igual la materialización de un accidente y consiguiente daño o avería en lo transportado, entonces quien responderá será el porteador, ya que a pesar de que existe caso fortuito y en ese evento es el dueño de las mercaderías el que responde como lo dijimos antes; en este caso por expresa disposición de la ley es el porteador quien resistirá los costos que un accidente traiga consigo; ya que en el análisis de causas, la actuación del porteador es la causa mas eficiente en la producción de un resultado de daños en la carga.

BIBLIOGRAFÍA

ALESSANDRI RODRÍGUEZ, ARTURO y SOMARRIVA UNDURRAGA, MANUEL. (1941), Curso de Derecho Civil, de las Obligaciones. Santiago de Chile. Ed. Nacimiento.

ALTERINI, ATILIO y LÓPEZ CABANA, ROBERTO. (1999), Temas de Responsabilidad Civil. Buenos Aires. Ed. De Ciencia y Cultura Ciudad Argentina.

BROSETA PONT, Manuel. (1994), Manual De Derecho Mercantil. Madrid. Editorial Tecnos.

BORJA SORIANO, Manuel. (2000), Teoría General De Las Obligaciones. México D.F. Editorial Porrúa.

DE SOLMINIHAC ITURRIA, Jaime. (1996), Compendio de Derecho Comercial. Santiago de Chile. Sociedad Editora Metropolitana. Tomo I. Volumen I.

EYZAGUIRRE ECHEVERRÍA, Rafael. (1980), Contrato de Transporte y Nociones de Derecho Marítimo y Aéreo. Santiago de Chile. Editorial Jurídica de Chile.

GOLDENBERG, ISIDORO. (1984), La relación de causalidad en la Responsabilidad Civil. Buenos aires. Editorial Astrea.

LE PERA, Sergio. (1979), Cuestiones de Derecho Comercial Moderno. Buenos Aires. Editorial Astrea.

MESTRELAN GRIÑO, René. (1964), Elementos de Derecho Comercial Terrestre y Quiebras. Santiago de Chile. Ed. Universitaria, S.A.

MEZA BARROS, Ramón. (1997), Manual de Derecho Civil, de Las Obligaciones. Santiago de Chile. Editorial Jurídica de Chile.

PALMA ROGERS, Gabriel. (1940), Derecho Comercial. Santiago de Chile. Editorial Nascimento, Tomo I.

PARGA, José. (1993), Derecho Comercial. Santiago de Chile. Distribuidora Forense Ltda. Tomo I.

ROMERO, José Ignacio. (1998), Manual de Derecho Comercial. Parte General. Buenos Aires. Ediciones Depalma.

SANDOVAL LÓPEZ, Ricardo. (2003), Contratos Mercantiles. Santiago de Chile. Editorial Jurídica de Chile. Tomo I.

----- (1998), Derecho Comercial. Santiago de Chile. Editorial Jurídica de Chile. Tomo III. Volumen I.

JURISPRUDENCIA

Revista de Derecho y Jurisprudencia, Tomo. XXX (1932)1º, Corte Suprema, 12 de diciembre de 1932.

Revista de Derecho y Jurisprudencia, Tomo LX(1963), sec.1º. Corte Suprema, 2 de mayo de 1963.

JURISPRUDENCIA On- Line

Revista de Derecho y Jurisprudencia, Tomo LXXXIX(1992), N°3 (Septiembre-Diciembre)Sección 5. También disponible en <http://www.lexisnexus.cl>. Consultada en octubre de 2004.

Revista de Derecho y Jurisprudencia, Tomo XCVI (1999), N°3 (Septiembre-Diciembre), Sección 3. También disponible en <http://www.lexisnexus.cl>. Consultada en octubre de 2004.

Sexto Juzgado Civil de Valparaíso, Sentencia. Valparaíso 30 de abril de 1997, Rol N° 24.517-95, fallo dictado por María Teresa Vidal Asencio. Disponible también en <http://www.lexisnexus.cl>. Consultada en septiembre de 2004.

Corte de Apelaciones de Valparaíso, Sentencia. Valparaíso 3 de Septiembre de 1998, Rol N° 153.012, fallo dictado por Julio Torres Allú, Gonzalo Morales Herrera y Abogado integrante Eduardo Uribe Mutis. Disponible también en <http://www.lexisnexus.cl>. Consultada en septiembre de 2004.

Tribunal de Letras de Antofagasta. Sentencia. Antofagasta 8 de mayo de 1992, Rol N° , fallo dictado por Jaime Reinike Contrera, juez letrado Titular. Disponible también en <http://www.lexisnexus.cl>. Consultada en Octubre de 2004.

Corte de Apelaciones de Antofagasta, Sentencia. 25 de agosto de 1992, Rol N° 8.041, fallo pronunciado por Enrique Álvarez Giralt Presidente Titular, y Manuel Zañartu vera y Julio Campos Herreros Ministros Titulares. Disponible también en <http://www.lexisnexus.cl>. Consultada en Octubre de 2004.

FUENTES CIBERGRÁFICAS

1. www.microiuris.cl, Consultada en segundo semestre de 2004.
2. www.lexisnexus.cl, Consultada en segundo semestre de 2004.
3. www.rae.es, Consultada en segundo semestre de 2004.

TEXTOS LEGALES CONSULTADOS

Código de Comercio de Chile.

Código Civil de Chile.

INDICE GENERAL

RESUMEN

INTRODUCCIÓN.....	1
--------------------------	----------

CAPÍTULO I. Introductorio.....	4
---------------------------------------	----------

1.1 Generalidades.	4
-------------------------	---

1.2 Importancia de la regulación del transporte.....	5
--	---

1.3 El transporte en la actualidad.....	6
---	---

CAPÍTULO II. El Porteador en Nuestra Legislación.....	10
--	-----------

2.1 Definición.....	10
---------------------	----

2.2 Características del contrato.....	11
---------------------------------------	----

2.3 Partes que intervienen.....	11
---------------------------------	----

2.4 Ámbito de aplicación del contrato.....	12
--	----

2.5 Caso fortuito.....	13
------------------------	----

2.5.1 La prueba del caso fortuito.....	15
--	----

2.5.2 Diferencia entre caso fortuito y teoría de la imprevisión.....	16
--	----

2.5.3 Caso fortuito y la culpa leve en el Código de Comercio.....	16
---	----

2.6 Régimen de responsabilidad del porteador.....	18
---	----

2.7 Cláusulas limitativas o eximentes de responsabilidad al porteador.....	20
--	----

2.7.1 Hechos del propio porteador.....	20
--	----

2.7.2 Hechos de los dependientes.....	21
---------------------------------------	----

2.8 El hecho de los dependientes y terceros en la responsabilidad del porteador.....	22
---	----

2.9 Deberes básicos del porteador frente al transporte.....	23
---	----

CAPÍTULO III. La Relación de Causalidad entre Caso Fortuito y el Hecho del Porteador	25
3.1 Generalidades.....	25
3.2 La Relación de Causalidad.....	25
3.2.1 Teoría de la Equivalencia de las Condiciones.....	26
3.2.2 Teoría de la Causa Próxima.....	27
3.2.3 Teoría de la Causa Eficiente.....	28
3.2.4 Teoría de la Causa Adecuada.....	28
3.2.5 Teoría de la Acción Humana.....	29
3.3 La Relación entre Caso Fortuito y Hecho del Porteador desde las distintas teorías	29
3.4 El porteador y su autoría.....	33
CAPITULO IV. Análisis Jurisprudencial	36
4.1 La responsabilidad del porteador en la práctica.....	36
4.2 Sentencia del Tribunal de Letras de Antofagasta, 8 de mayo de 1992....	37
4.3 Sentencia del Sexto Tribunal de Letras de Valparaíso, 30 de abril de 1997.....	44
CONCLUSIONES	50
BIBLIOGRAFÍA	56
INDICE GENERAL	60