

ISSN 3008-7104

EXPLORA EL MUNDO DEL COMERCIO
EN TODAS LAS DIRECCIONES

COMERCIO 360



REVISTA DIGITAL
DE COMERCIO INTERNACIONAL

www.comercio360.unlu.edu.ar

Año 4 | Número 6 | Mayo 2026

COMERCIO 360



Revista Digital de
Comercio Internacional

EQUIPO EDITORIAL

DIRECTOR

GUSTAVO GABRIEL ALVES

SECRETARIA DE REDACCIÓN

MARÍA FERNANDA GAZZO

SUBSECRETARIO DE REDACCIÓN

FELIPE EZEQUIEL RÍOS DÍAZ

COMITÉ EDITORIAL

JOAQUÍN GUSTAVO BELGRANO

SEBASTIÁN STERZER

RUBÉN FEDERICO VELEZ BERGAMI

COMITÉ ACADÉMICO

MIGUEL ÁNGEL DE MARCO (H) | *NCPR - IDEHESI CONICET - ARGENTINA*

LUZ ROCIO CORREDOR GONZÁLEZ | *UAMÉRICA - COLOMBIA*

EDGAR AUGUSTO GARCÍA MEDINA | *UNISABANETA - COLOMBIA*

OSCAR EDUARDO FERNÁNDEZ GUILLÉN | *ULA - VENEZUELA*

MARTÍN ANDRÉS RODRÍGUEZ | *UCASAL - ARGENTINA*

CÉSAR JAVIER CORIA AUGUSTO | *UCCUYO - ARGENTINA*

LUKAS KERR-OLIVEIRA | *UNILA - BRASIL*

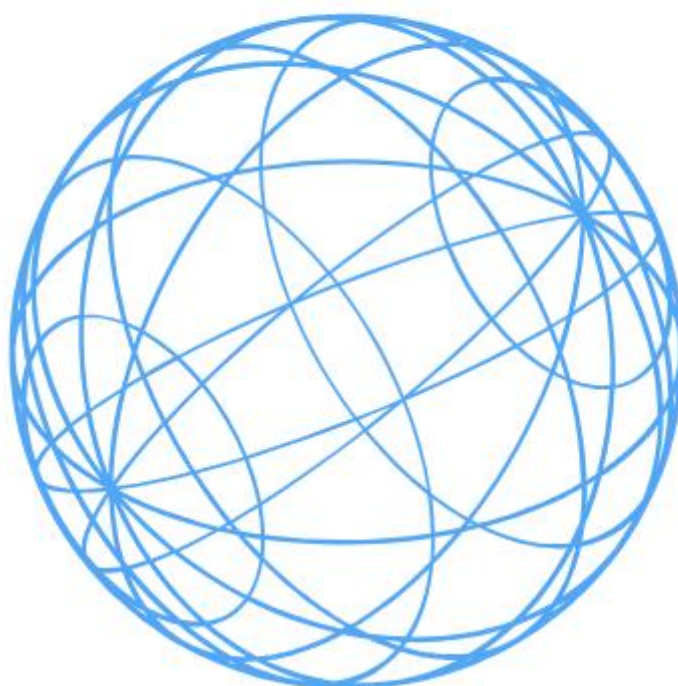
www.comercio360.unlu.edu.ar

Año 4 | Número 6 | Mayo 2026

Esta revista debe citarse como:

Universidad Nacional de Luján [UNLu] (2026). *COMERCIO 360. Revista Digital de Comercio Internacional*. Campana, Buenos Aires, Argentina. Año 4. Número 6.

COMERCIO 360



Revista Digital de Comercio Internacional

Es una publicación semestral e indexada del área de las Ciencias Sociales y Humanidades, enfocada en el comercio internacional. Editada desde 2023 por Profesores, Docentes e Investigadores del Departamento de Ciencias Sociales de la Universidad Nacional de Luján.



Esta obra está bajo una
Licencia Creative Commons
Atribución-NoComercial-Com
partirigual 4.0 Internacional.

Forma parte de los índices
y bases de datos de



Responsabilidad del autor:

El contenido de los artículos, así como las opiniones expresadas en los mismos, son responsabilidad exclusiva del autor.

El Equipo Editorial, Comité Editorial o el Consejo Académico no se hacen responsables por las opiniones vertidas en los artículos publicados.

[Haga clic aquí para conocer las Normas de Publicación](#)

Índice

NOTA EDITORIAL

Equipo Editorial 6

COLOMBIA EN EL NUEVO ORDEN MUNDIAL: RETOS, OPORTUNIDADES Y ESTRATEGIA PARA LA INSERCIÓN PRODUCTIVA

Nasli Cartagena Pulgarín & Edgar Augusto García Medina 8

FACTORES LOGÍSTICOS QUE INTERVIENEN EN LA EFICIENCIA DEL COMERCIO EXTERIOR DE PRODUCTOS AGRÍCOLAS EN COLOMBIA

Egna Avendaño Cárdenas & Hazleth Caycedo Suárez 21

¿LAS REGLAS DE LA HAYA Y DE LA HAYA VISBY, PERMITEN RECLAMAR CONTRA EL TRANSPORTADOR MARÍTIMO POR EL RETRASO EN LA ENTREGA DE MERCANCÍAS?

Luis Rojas Páez 34

EL FIN DEL SUEÑO DE LA PROSPERIDAD YUGOSLAVA EN LA ÚLTIMA DÉCADA DEL MARISCAL TITO (1971-1980)

Ricardo Méndez Barozzi 48

MODELO DE SOSTENIBILIDAD EMPRESARIAL APLICADO A CAMPUS UNIVERSITARIOS. UN ESTUDIO SOBRE LA VIABILIDAD Y EL IMPACTO DE IMPLEMENTACIÓN DE SISTEMAS FOTOVOLTAICOS

Yaliangelica Del Valle Briceño Romero, Luisa María Ramírez Herrera & María Fernanda Sánchez García 59

SUBJETIVIDADES DE LAS MUJERES EN EL SECTOR PORTUARIO BONAERENSE: UNA APROXIMACIÓN DESDE LOS CONJUNTOS BORROSOS

María Fernanda Gazzo 92

¿LAS REGLAS DE LA HAYA Y DE LA HAYA VISBY, PERMITEN RECLAMAR CONTRA EL TRANSPORTADOR MARÍTIMO POR RETRASO EN LA ENTREGA DE MERCANCÍAS?

Luis Rojas Páez

Técnico Universitario en Asistencia Judicial (Universidad de Atacama, Chile)

Postulado en Derecho y Seguro Marítimo (Instituto Chileno Marítimo, Chile)

Legal Assistant in Shipping Law (Pezoa & Cía. Abogados, Chile)

Resumen

El presente artículo tiene por objeto analizar, determinar y concluir si es posible la imputación de responsabilidad al transportador marítimo por retraso en la entrega de las mercancías en el contexto de las Reglas de La Haya y La Haya- Visby, en un análisis comparado con las Reglas de Hamburgo y las Reglas de Rotterdam, para al fin, concluir si es posible o no, dirigir reclamaciones marítimas en su contra, bajo dicho contexto de incumplimiento contractual.

Palabras Clave: Retraso en la entrega; pérdida; daño; responsabilidad del transportador.

Abstract

The purpose of this article is to analyse, determine and conclude whether it is possible to hold a maritime carrier liable for delays in the delivery of goods under the Hague-Visby Rules - Visby Rules, in a comparative analysis with the Hamburg Rules and the Rotterdam Rules, in order to ultimately conclude whether or not it is possible to bring maritime claims against them in the context of such a breach of contract.

Keywords: Delay in delivery; loss; damage; carrier's liability.

Introducción

El transporte marítimo de mercancías ha experimentado diversos cambios en su regulación, por los distintos convenios internacionales que se han dictado a su respecto; y sobre esto, la entrada en vigor de las Reglas de La Haya, y posteriormente, las Reglas de La Haya-Visby, suponen un hito relevante respecto de la ejecución de la relación transportadora, principalmente por establecer un estatuto de responsabilidad que, en principio, favorece los intereses armatoriales (Breskin, 2018: 36)

De acuerdo con lo supradicho, el objetivo de este Convenio Internacional, realmente era alcanzar el equilibrio de los derechos y obligaciones entre armadores y cargadores (Comitte Maritime International, 1924: 32). Por eso, dicho convenio recibió una actualización relevante, a través del Protocolo de Bruselas de 1968, que dio paso a lo que hoy conocemos como Reglas de la Haya-Visby. Estas nuevas reglas, profundizan aún más en torno a la responsabilidad de los armadores, ante ciertos daños o por las pérdidas de la mercancía que transportan; sin embargo, dentro de este convenio, existe un factor de suma importancia, cual es, el “daño” y la “pérdida” como únicas hipótesis respecto de las cuales es posible imputar responsabilidad al transportador marítimo.

Un aspecto clave en relación con las normas que regulan el contrato de transporte marítimo, es la imperatividad de sus disposiciones, y la mayor impetuosidad en torno a regular que las partes pacten cláusulas que les resten o disminuyan la responsabilidad “mínima” del transportador. Lo anterior tiene el objetivo de fomentar buenas prácticas y estandarizar una protección básica en el comercio marítimo internacional; sin embargo, varias reclamaciones establecen que debe de existir un daño específico o contemplado para poder considerar si este se exonera o se admite.

No obstante, lo anterior, en cuanto al retraso en la entrega de las mercancías o de la carga, las Reglas de la Haya y la Haya-Visby no regulan ni contemplan expresamente dicha hipótesis como una causal que genere responsabilidad al transportador marítimo, a diferencia de otros convenios que sí la integran, tales como las Reglas de Hamburgo o las Reglas de Rotterdam.

El objeto de este artículo es identificar, analizar y comprender, si efectivamente en las Reglas de La Haya, y en las de La Haya-Visby se integra -o no- la causal de

responsabilidad por retraso en la entrega de las mercancías, aplicando el método deductivo – analítico a su respecto, para al fin concluir en torno a qué manera se puede imputar responsabilidad al transportador por haber incurrido en demoras al entregar la carga.

Particularidades en torno al retraso en la entrega como hipótesis

Según la Real Academia Española, en su diccionario de la lengua española, la palabra “retraso”, se define y entiende principalmente como, “la acción y efecto de retrasar o retrasarse”.

En el ámbito judicial y en el transporte marítimo, el “retraso”, suele referirse a la entrega de la carga en una fecha posterior a la que estaba estimada a entregarse, esto último generando obviamente consecuencias y responsabilidades si con ello se causa perjuicios al cargador o consignatario. En este orden de cosas, la doctrina argentina, con insignes juristas como Blas Simone (1996) si bien reconocen que no hay un caso de responsabilidad por retraso en la entrega, sí plantea la importancia de la temporalidad en la ejecución del transporte marítimo, fundamentalmente desde la óptica del transportador, ya que refiere, dicho profesor, que “es responsabilidad del transportista la recepción y entrega de las mercancías y su pertinente carga y descarga (...)”, pero agrega que “está obligado el porteador a dar aviso al consignatario de la llegada del buque al puerto de destino.

El comercio internacional moderno depende en gran medida del transporte marítimo como medio fundamental para el intercambio de bienes entre países. Debido al volumen de mercancías que pueden trasladarse y a su relativo bajo costo en comparación con otros medios de transporte, el transporte marítimo se ha consolidado como el principal sistema logístico del comercio global (Breskin, 2018: 12).

En el marco de la compraventa internacional, una de las obligaciones principales del vendedor es la entrega de la cosa vendida al comprador. Esta obligación implica que el vendedor debe poner la mercancía a disposición del comprador en el lugar, tiempo y condiciones establecidos en el contrato. (Carr, 1996: 1)

Sin embargo, cuando las partes se encuentran en países distintos, el cumplimiento efectivo de esta obligación requiere necesariamente de un sistema de transporte que permita trasladar los bienes desde el lugar de origen hasta el lugar de

destino. Es precisamente en este punto, donde el transporte marítimo adquiere una función esencial: servir como instrumento para materializar la entrega de la mercancía objeto del contrato (Pezoa, 2024: 29).

El contrato de transporte marítimo, celebrado entre el cargador y el transportador, actúa como un mecanismo jurídico complementario del contrato de compraventa internacional. A través de este contrato, el transportador se obliga a trasladar las mercancías por mar desde el puerto de carga hasta el puerto de destino, entregándolas posteriormente al consignatario.

En la práctica, el vendedor suele asumir el rol de cargador, mientras que el comprador se convierte en consignatario de la mercancía. De esta manera, el transporte marítimo permite que el vendedor cumpla con su obligación de entrega, ya sea mediante el embarque de las mercancías a bordo del buque, o mediante su entrega efectiva en el puerto de destino, dependiendo de las condiciones contractuales acordadas por las partes.

Asimismo, en el transporte marítimo existe una función documental fundamental en el comercio internacional: el conocimiento de embarque o *Bill of Lading*, documento emitido por el transportador, que no solo acredita la recepción de las mercancías para su transporte, sino que también puede constituir un título representativo de la misma (Aikens et al, 2016: 8). Este documento permite al comprador o consignatario, reclamar la entrega de los bienes en el puerto de destino y, en muchos casos, funciona como prueba del envío de las mercancías (Pezoa, 2022: 53).

Desde una perspectiva jurídica, la relación entre el contrato de compraventa internacional y el contrato de transporte marítimo refleja la interdependencia entre ambos instrumentos.

El primero genera la obligación de entregar la mercancía, mientras que el segundo proporciona el medio para hacer posible dicha entrega cuando las partes se encuentran separadas por grandes distancias geográficas. Sin el transporte marítimo, gran parte del comercio internacional resultaría inviable o extremadamente costoso, lo que demuestra su importancia dentro del sistema del comercio internacional.

En conclusión, el transporte marítimo cumple una función esencial en el comercio internacional al permitir la ejecución de la obligación principal que surge del

contrato de compraventa internacional de mercaderías, cual es, la entrega de la cosa vendida por parte del vendedor al comprador.

A través del contrato de transporte y de los documentos que lo acompañan, el traslado de las mercancías se integra al proceso jurídico de la compraventa, garantizando que la transferencia material de los bienes pueda concretarse entre partes ubicadas en distintos países. Por ello, el transporte marítimo no solo representa un medio logístico de porteo de mercancías, sino también un elemento fundamental para el cumplimiento efectivo de las obligaciones contractuales en la compraventa internacional de mercaderías.

El retraso en la entrega consiste, en términos generales, en el cumplimiento tardío de una obligación respecto del momento en que debía ejecutarse. En cuanto al ámbito judicial, el retraso puede generar diversas consecuencias, como hemos comentado en párrafos anteriores, especialmente cuando la oportunidad en la entrega constituye un elemento esencial para la utilidad económica del bien o la carga transportada.

En términos generales, el retraso en la entrega puede producir varias consecuencias jurídicas y económicas; entre ellas se encuentran el incumplimiento contractual, la indemnización de perjuicios, la pérdida monetaria por la mercadería dañada o incluso la pérdida de oportunidades o de chance del negocio.

Esto ocurre debido a que el valor de muchos bienes no depende únicamente de su integridad material, sino también del momento en que son entregados. Cuando la entrega se produce fuera de plazo razonable o pactado, la utilidad económica de la carga o del bien, puede verse gravemente comprometida, como lo es en el caso de las frutas, las cuales poseen varios factores que pueden afectar su condición, al ser una carga de carácter perecible.

Un ejemplo particularmente ilustrativo en el comercio internacional es el transporte de cerezas destinadas al mercado asiático durante el Año Nuevo chino, muchas veces realizado mediante servicios logísticos acelerados conocidos como “Cherry Express”. En este caso, la oportunidad comercial está directamente vinculada con una fecha específica de alta demanda. Si la carga llega después de esa celebración, el producto puede perder gran parte de su valor comercial, incluso si se encuentra en buenas condiciones físicas.

Por lo anterior, el retraso provoca que la mercancía pierda su relevancia en el mercado, reduciendo significativamente su precio o dificultando su venta. En este escenario, el daño económico no necesariamente radica en la pérdida material del producto, sino en la pérdida del valor estratégico que tenía su llegada en un momento determinado del mercado (Carvallo, 1994: 78)

Uno de los casos más comentados durante el año 2025, fue la pérdida de cerezas comercializadas para el año nuevo chino, donde se responsabiliza a la naviera Maersk A/S, en relación al buque “Maersk Salto”, por la pérdida de 1300 contenedores de cerezas enviados desde Chile a la República Popular China, por un repentino e inesperado retraso en el plazo de entrega de esta carga perecible

Sobre La responsabilidad del transportador en las Reglas de la Haya y de La Haya - Visby

En relación con la responsabilidad del transportador marítimo, su tratamiento dentro de las Reglas de la Haya-Visby, emerge cuando la carga o mercancía se daña o pierde estando bajo su manejo y custodia, entendiendo que esto se contemplará generalmente, desde el momento en que la carga es embarcada a bordo del buque, hasta el momento de descargarla, o cuando es puesta a disposición del transportador, según el término contractual correspondiente (Mocatta et al, 1977: 247). Este principio se basa en que según las propias Reglas de La Haya y La Haya-Visby, el transportador no debe incumplir con sus deberes básicos, debiendo este resumirse en el cuidado diligente de la carga durante toda la aventura marítima (Colinvaux, 1971: 79) Como se ve, es posible advertir que en pasaje alguno de estas Reglas, se hace mención respecto del retraso; sin embargo, el mayor énfasis de dicho Convenio Internacional está enfocado -como se ha dicho- en el daño o pérdida de la carga.

El eje temporal en que las Reglas de La Haya y Haya -Visby establecen el período de responsabilidad del transportado, será cuando las mercancías o carga estén bajo su período de custodia, debiendo velar, adicionalmente por que la nave se encuentre en perfectas condiciones de navegabilidad (Padula, 1914: 45), con una tripulación bien equipada, calificada y dotada, y mantener la carga en todo momento segura, limitando inclusive, su responsabilidad ante la ocurrencia de eventuales riesgos (Pezoa, 2023: 95).

El transportador no siempre podrá limitar su responsabilidad, sobre todo cuando el daño o pérdida sea derivado de una maniobra dolosa o culposa de su parte,

es decir, que actuó con la voluntad y el conocimiento de que su obrar causaría daños o pérdida de la carga, o porque se abstiene de realizar una conducta que, en definitiva, concluye por su omisión o negligencia, en el referido daño o pérdida. En definitiva, lo anterior culminará en que el transportador pierde el derecho a limitar su responsabilidad (Fox, 2004: 75).

Bajo estos términos, es posible determinar que la responsabilidad en el contexto de las Reglas de La Haya y de la Haya-Visby, establecen un sistema basado en la culpa subjetiva. Lo anterior permite aclarar que el transportador debe demostrar que se ejerció una debida gestión y diligencia adecuados durante toda la aventura marítima para desvirtuar la presunción de culpa que sobre él pesa. Esto incluso podría permitirle, eventualmente, invocar una causal exonerativa.

El Retraso en la entrega bajo las Reglas de Hamburgo y en las Reglas de Rotterdam

Como se ha mencionado en anteriormente, el “retraso” como tal, no se contempla en el Convenio Internacional estudiado, como una causal autónoma, específica ni aún, expresa, dentro del esquema de responsabilidades del transportador. Sin embargo, las Reglas de Hamburgo, y las Reglas de Rotterdam - aun cuando estas no se encuentran vigentes-, contienen un articulado completamente distinto al de las Reglas estudiadas.

a) En las Reglas de Hamburgo:

Las Reglas de Hamburgo introducen una regulación específica del retraso en la entrega de mercancías, configurándolo como un supuesto autónomo de responsabilidad del transportador.

A diferencia de lo que hemos visto en las Reglas de la Haya, que no contemplan expresamente el retraso como una causal independiente de responsabilidad, las Reglas de Hamburgo adoptan un enfoque más moderno y adaptado a las exigencias del comercio internacional. Estas Reglas reconocen que el daño económico derivado de una aventura marítima, no siempre se relaciona con la pérdida o deterioro de la carga, sino que también puede generarse cuando la carga es entregada fuera del plazo previsto o razonable.

Según las Reglas de Hamburgo, en su artículo 5º numeral 2, existe retraso cuando la carga o mercancía, no han sido entregadas en el puerto de descarga dentro del plazo expresamente acordado en el contrato de transporte, o a falta de tal acuerdo,

dentro del plazo que, atendidas las circunstancias del caso, sería razonable exigir de un porteador diligente. En caso de que las partes no hayan establecido un plazo específico, se considera que existe retraso cuando la entrega no se realiza dentro de un tiempo razonable (Huaroto, 2024: 8).

Las Reglas de Hamburgo establecen que el transportador será responsable de los perjuicios derivados del retraso si este ocurre mientras las mercancías se encuentran bajo su custodia. Así se concluye del tenor del numeral 4º letra a) ordinales i) y ii) del citado artículo 5. Sin embargo, el transportador puede exonerarse de responsabilidad si demuestra que él, sus empleados o agentes adoptaron todas las medidas razonables que podían exigirse para evitar el retraso y sus consecuencias. Este sistema refleja un modelo de responsabilidad basado en la diligencia del transportador, lo que implica que este debe actuar con el cuidado y la profesionalidad propios de la actividad marítima.

Asimismo, las Reglas de Hamburgo contemplan una disposición relevante en relación con el retraso excesivo en su artículo 5º numeral 3: si las mercancías no han sido entregadas dentro de los sesenta días siguientes al momento en que debieron haber sido entregadas, el reclamante puede considerarlas perdidas. Esta regla permite otorgar certeza jurídica a las partes y facilita el ejercicio de las acciones indemnizatorias correspondientes.

Por otra parte, el régimen también establece límites a la responsabilidad del transportador por retraso en el ordinal b) del citado artículo 5. En general, la indemnización por los daños causados por la entrega tardía no puede exceder a dos veces y media el monto del flete correspondiente a las mercancías afectadas. Esta limitación busca equilibrar los intereses de las partes, evitando que el transportador quede expuesto a responsabilidades desproporcionadas frente al valor del servicio prestado.

En conclusión, las Reglas de Hamburgo representan un avance significativo en la regulación del transporte marítimo internacional al reconocer expresamente el retraso en la entrega como una fuente autónoma de responsabilidad del transportador. Por tanto, la pérdida de mercado tiene mucho más espacio conceptual bajo estas reglas que en las de La Haya o La Haya-Visby.

b) En las Reglas de Rotterdam:

Estas Reglas establecen en su artículo 17 del Capítulo 5, una regulación mucho más moderna y detallada que las fuentes formales anteriores, considerando que existirá un “retraso”, por definición legal del artículo 21 de dicho Convenio, cuando la carga sea entregada fuera de los plazos acordados en el contrato de transporte indicado entre las partes, y en caso de esta cláusula nos sea implementada, debe de entregarse la mercancía dentro de un plazo razonable.

Esto nos plantea que el retraso se evalúa dividiéndolo en los dos siguientes criterios; el plazo contractual, que es el que establecen las partes del contrato; y el plazo razonable, el cual aplica cuando no existe un término específico para entregar la carga. Se establece, así, la responsabilidad del porteador por retraso, manifestado expresamente, en sus artículos 17 y 21, en los cuales uno establece el principio general de responsabilidad del porteador por pérdida, daño o retraso y el otro regula específicamente el retraso en cuanto a la entrega.

Los artículos ya citados, señalan que el porteador será responsable tanto de la pérdida, como del daño y su retraso en la entrega, si se llega a comprobar que la causa, o lo que contribuyó a causarlo, se produjo durante el periodo de responsabilidad del porteador. Pero el punto clave para este artículo, sería el artículo 60 de las reglas de Rotterdam, ya que esta establece, siguiendo el criterio de Hamburgo, que la responsabilidad del porteador por pérdidas económicas derivadas del retraso en la entrega se limita a dos veces y media el flete de las mercancías retrasadas, sin exceder el límite máximo aplicable en caso de pérdida total de la carga.

Este sistema, entonces, busca equilibrar los intereses de las partes, permitiendo al cargador reclamar por los daños económicos ocasionados por la demora, pero al mismo tiempo evitando que el porteador enfrente responsabilidades desproporcionadas.

En consecuencia, la regulación del retraso en las Reglas de Rotterdam representa una modernización del derecho del transporte marítimo internacional, al reconocer la importancia del factor tiempo en el comercio global y establecer un régimen más claro, previsible y equilibrado en materia de responsabilidad contractual.

Situación del daño o pérdida ocurridos con motivo del retraso en la entrega de las mercaderías a la luz de las Reglas de La Haya y de La Haya-Visby.

La premisa fundamental en este contexto, es que durante el período *tackle to tackle*, se entiende que *Delay is not a separate head of liability under the Hague or Hague-Visby Rules*.

Esto presenta implicancias prácticas de gran importancia, pues si el conocimiento de embarque o *Bill of lading*, hacen expresa remisión a las Reglas de La Haya o La Haya-Visby, por una Paramount Clause, el retraso no es reclamable salvo que con ocasión de su ocurrencia, se produzca daño físico a la carga. (Ríos y Pezoa, 2023: 127). En este mismo sentido, una acción fundada en la pérdida de la carga o en su daño material se sustenta exclusivamente en las consecuencias físicas verificables del incumplimiento, configurándose así un régimen de responsabilidad que no atiende al retraso en sí mismo, sino a los efectos materiales que de él puedan derivarse.

Sin embargo, los reclamos por pérdida de mercado fracasan el sistema de responsabilidad acuñado en las Reglas de La Haya, y La Haya-Visby, no protegen un interés abstracto del cargador. De esta forma, la pérdida de mercado es un perjuicio puramente económico y normalmente, no va aparejado con daño físico o material sobre la carga, quedando dicho supuesto fuera del radio de la responsabilidad.

Es posible arribar a una conclusión determinante, en que la pérdida de mercado es una forma de daño por retraso, porque la carga si bien llega intacta, lo es tardíamente, y el precio de la misma cae o el comprador la rechaza (Tomasello, 2016: 477)

La configuración jurídica del daño o pérdida, en concurso con el retraso en la entrega de la carga o mercancía, exige tres elementos necesarios: causalidad directa, previsibilidad de que pueda ocurrir el retraso y con ello la pérdida o daños a la carga, o lo que es igual, que el daño o la pérdida materiales o física se produce por un retraso; y conexión inmediata con dicho daño o pérdida, para calificar la ocurrencia de ese concurso.

La causalidad es un elemento necesario para configurar la relación daño-pérdida con el retraso; debe ser su consecuencia directa. De este modo, la fluctuación de precios, las decisiones que pueda adoptar el comprador de rechazar la carga, y

otras condiciones del mercado, no mantienen ninguna relación causal directa con el retraso, debiendo considerarse a lo sumo, como una causa remota.

El tratamiento del retraso, en el contexto de las Reglas de La Haya y de La Haya- Visby, está vinculado a ser la causa directa de la pérdida o daño de la carga o mercancías. De este modo, la responsabilidad ante un retraso en la entrega no genera una responsabilidad de forma automática ni directa respecto del transportador, pues como ya se indicó, por si solo el retraso no se contempla en las Reglas de La Haya- La Haya Visby como engendradora de responsabilidad; sin embargo, para que este pueda provocar responsabilidad, debe acreditarse que el retraso y la entrega fuera de plazo debe ser la causa primigenia del daño o pérdida.

La limitación de responsabilidad también justifica la improcedencia de considerar las pérdidas de mercado como susceptible de concursarse con el retraso en la entrega. Esto es así, porque el sistema de responsabilidad consagrado en las Reglas de La Haya y de La Haya-Visby establecen límites por bulto o kilogramo, teniendo entonces, único sentido, cuando el daño es material a la carga. Es relevante destacar que la pérdida de mercado puede derivar en un valor económico muy superior al valor físico real de la carga, y que puede transformarse en imprevisible para el transportador marítimo.

En esta línea consideramos que podría existir una excepción en torno a la pérdida de mercado que podría prosperar, cuando el retraso produce deterioro físico (como en la fruta podrida o descompuesta por pérdida de temperatura), pérdida de aptitud comercial inherente (como en la carga perecida) y contaminación o inutilidad material de la misma para ser puesta en el mercado (como ocurre con algunas cargas a granel). En dicho caso, el daño se reconduce a *damage to goods*, el cual sí es reconocido en el sistema de las Reglas.

Conclusiones

En la extensión del presente trabajo, fue posible concluir, primeramente, que las Reglas de La Haya y La Haya- Visby, no contemplan de manera expresa el retraso en la entrega de las mercancías como una causal autónoma de responsabilidad del porteador dentro del contrato de transporte marítimo. Su régimen de responsabilidad se encuentra centrado principalmente en la pérdida o daño material de la carga, sin incorporar una regulación específica respecto de los perjuicios derivados de la demora en la entrega.

En dichas Reglas, las causales fundamentales de responsabilidad se centran principalmente en dos supuestos básicos, la pérdida de mercancías, la cual ocurre cuando se produce cuando la carga transportada desaparece total o parcialmente durante el periodo de responsabilidad del porteador. Mientras que en segundo lugar el daño o deterioro en las reglas de la Haya, ocurren cuando la carga sufre alteraciones físicas, o de condiciones que afectan su valor y/o utilidad.

En consecuencia, el sistema de responsabilidad establecido por las Reglas de La Haya está diseñado principalmente para proteger la integridad física de las mercancías, concentrándose en la pérdida y el daño material de la carga, sin contemplar expresamente el retraso dentro de sus regulaciones.

Por otra parte, podemos concluir y rescatar de las reglas de Hamburgo que estas constituyen un intento de modernizar el régimen jurídico del transporte marítimo, fortaleciendo la responsabilidad del transportista, reconociendo el impacto económico del retraso en la entrega y otorgando una mayor protección jurídica a los intereses de los cargadores dentro del comercio internacional.

Concluyendo entonces que la ausencia de una regulación explícita del retraso ha sido objeto de críticas en la doctrina del derecho marítimo, ya que no responde plenamente a las necesidades del comercio moderno, donde el tiempo de entrega constituye un elemento esencial de las operaciones comerciales.

Por ello, instrumentos posteriores como las Reglas de Hamburgo y las Reglas de Rotterdam incorporaron disposiciones específicas sobre la responsabilidad por retraso, buscando modernizar y equilibrar el régimen jurídico del transporte marítimo internacional.

En definitiva, para que el retraso en la entrega sea causante de responsabilidad, necesariamente debe operar en concurso con la pérdida o el daño de la carga, respecto de lo cual, se concibe como la causa directa del daño o pérdida.

Referencias

- Abraham A.; J, Mustill, M; Boyd, S. (1977) Scrutton On Charter Parties. London: Sweet & Maxwell.
- Aikens, R; Richard, L.; Bools, M. (2016) Bills of Lading. London: Informa Law from Routledge.
- Barroilhet, C. (2025) Derecho Marítimo Tomo 1. Valencia: Tirant Lo Blanch.
- Blas, O. (1996) Compendio de derecho de la navegación. Buenos Aires: Editorial Ábaco de Rodolfo Depalma.
- Breskin, I. (2018) The Business of Shipping. Pensilvania: Cornell Maritime Press, 2018.
- Carr, I. (1996) International Trade Law. London: Cavendish Publishing Limited.
- Chami, D. (2022) Curso de Derecho de la Navegación. Buenos Aires: Abeledo Perrot
- Colinvaux, R. (1971) Carver's Carriage by Sea Volume 1. London: Stevens & Sons.
- Comité Maritime International (1924) The Travaux Préparatoires of the Hauge Rules and of the Hauge-Visby Rules. Comité Maritime International.
- Fox, C. (2004) Limitación de Responsabilidad del Armador y Principio Integral de los Acreedores. Santiago de Chile: Librotecnia.
- Huaroto, A. (2024) La responsabilidad del porteador por retraso en la entrega de mercancías al amparo de las Reglas de Hamburgo. Tesis para optar al título de Abogado. Lima: Universidad Tecnológica del Perú.
- Mocatta, A.; Mustill, M.; Boyd, S. (1977) Scrutton on Charterparties and Bills of Lading. Londo: Sweet & Maxwell.
- Padula, A. (1914) Teoria della Nave. Livorno: S. Belforte & C.
- Pejovés, J. (2022) Derecho Marítimo y Comercio Internacional. Lima: Universidad de Lima.
- Pezoa, R. (2022) El Conocimiento de Embarque Marítimo. Santiago de Chile: Ediciones Juridicas de Santiago.
- Pezoa, R. (2023) Derecho Marítimo Estudios e Investigaciones. Santiago de Chile: Editorial Hammurabi.
- Pezoa, R. (2024) Fletamentos de Buques. Santiago de Chile: Editorial Hammurabi.
- Ríos, V.; Pezoa, R. (2023) Breviario Práctico de Seguros Marítimos y Gestión de Reclamaciones. Santiago de Chile: Editorial Hammurabi.

Tomasello, L. (2016) Curso de Derecho Marítimo Chileno: Santiago de Chile: Libromar.

Tratados Internacionales

Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías (1978)

Reglas de Hamburgo.

Convenio de las Naciones Unidas sobre el Contrato de Transporte Internacional de Mercancías Total o Parcialmente Marítimo (2008) Reglas de Rotterdam.

Convenio Internacional Para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Conocimiento de embarque (1924) Reglas de la Haya.

Modificación del Convenio Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Conocimientos de embarque (1984) Reglas de la Haya-Visby.