

DOI: <https://doi.org/10.37768/unw.rid.03.01.003>**La noción de uniformidad en el derecho internacional del transporte y especialmente en el derecho marítimo****Renato Pezoa Huerta¹**

Universidad Bolivariana de Chile

renato@pezoapizarro.cl

Código ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-9438-2836>

RESUMEN: El presente artículo intenta examinar cómo –y de hecho si– se puede alcanzar uniformidad en el Derecho del Transporte a nivel universal y, lo que es más importante, si esta uniformidad puede dar lugar a una aplicación transfronteriza. Para ello, en primer lugar, será imprescindible determinar el significado y valor de la uniformidad y, en particular, qué se entiende por tal. Para todo, se presta especial atención al fenómeno uniforme en el Derecho Marítimo, y la adopción normativa en el Derecho Chileno. Finalmente se expresarán los motivos por los cuales es necesaria la uniformidad, y los mecanismos a través de los cuales es posible alcanzarla.

Palabras clave: Transporte Terrestre; Transporte Aeronáutico; Transporte Marítimo; Derecho Internacional Uniforme; Soft-Law

ABSTRACT: This article attempts to examine how - and indeed whether - uniformity in transport law can be achieved on a universal level and, more importantly, whether this uniformity can lead to cross-border application. In order to do so, it will first of all be essential to determine the meaning and value of uniformity and, in particular, what is meant by it. Special attention will be paid to the phenomenon of uniformity in maritime law, and the adoption of rules in Chilean law. Finally, the reasons why uniformity is necessary and the mechanisms through which it is possible to achieve it will be expressed.

Keywords: Land Transport; Air Transport; Maritime Transport; Uniform International Law; Soft-Law.

*Recibido: 05.08.2021**Aceptado: 27.09.2021*

¹ Socio administrador de Pezoa & Pizarro. Máster (MBA) en Dirección y Desarrollo Directivo, especializado en Derecho Internacional. Universidad de Nebrija y CEREM IBS. Madrid, España. Correo: renato@pezoapizarro.cl

1. Introducción

Concebir el Derecho de Transportes como una disciplina aislada del Derecho Internacional es inapropiado; todavía más, si se asume la actual búsqueda de uniformidad de las reglas que regulan el transporte a nivel internacional, como el foco de mayor interés para los abogados y académicos de Derecho Internacional y Comercial. No obstante, este proceso también despierta una alta preocupación para quienes están interesados en el desarrollo del transporte, esto es, exportadores e importadores de carga, sin dejar de mencionar claramente al principal protagonista de esta disciplina, esto es, al transportista.

Lo anteriormente expresado, encuentra justificación en un objetivo claro: para el desarrollo de las relaciones entre privados es fundamental contar con leyes comerciales nacionales e internacionales uniformes, que doten de certeza y previsibilidad a los negocios que se desarrollan principalmente en la esfera internacional; y también porque es esencial para la industria y las partes que se involucran en las diferentes fases o etapas de producción y comercialización.

Existen posiciones jurídicas que estiman, sin perjuicio de los diversos sistemas jurídicos de las distintas naciones del mundo, que se ha logrado a través del tiempo, un alto grado de “unificación” o “uniformidad” en el ámbito de las relaciones privadas internacionales¹. Para determinar si esta aseveración es exacta, será indispensable analizar la situación de la uniformidad en el Derecho Comercial en general y, a su turno, recalcar en el puerto del Derecho del Transporte en particular. Es relevante precisar desde ya, que si bien el Derecho es una disciplina extremadamente conservadora y de lento desarrollo en comparación al Comercio y el Transporte como objetos de regulación o materias, de igual forma ha experimentado importantes cambios y tipos de modernización.

En el pasado, los Estados soberanos dominaban la escena internacional; la costumbre y la práctica estatal eran las principales fuentes del Derecho Internacional. No obstante, con el término de la Segunda Guerra Mundial y el advenimiento de la Guerra Fría, la creciente participación de las instituciones internacionales, regidas por tratados multilaterales, las empresas transnacionales, las ONG y los actores privados, transformaron determinadamente el Derecho Internacional convencional y dieron paso a la era del Derecho globalizado, con una infinita amplitud reguladora, que es precisamente la era jurídica en que vivimos.

El Transporte se ha modernizado, y el Derecho también lo ha intentado. Así, desde la segunda mitad del siglo XX, se marca el inicio de la “revolución de los contenedores”, que cambió las técnicas tradicionales y deficientes utilizadas para el transporte de mercancías², por lo que resultaba apropiado debatir sobre la uniformidad de las normas en un sentido de sistema, esto es, como un Derecho del Transporte en su conjunto; así, y entendiendo que el Derecho del Transporte es aquella área del Derecho Comercial que considera un marco más amplio de uniformidad respecto de otras áreas del Derecho mercantil, es importante establecer herramientas que promuevan dicha uniformidad en un escenario de constante evolución. Por esta razón, el debate actual debe centrarse en estudiar el Derecho actual (*lege lata*) para pasar, en definitiva, a razonar cómo debería modificarse el Derecho existente con el claro objeto de hacerlo más coherente, certero y predecible (*lege ferenda*).

2. ¿Qué es el derecho uniforme?

Las ideas del Derecho Uniforme provienen de la época del Derecho romano, por lo cual no se trata de un fenómeno novedoso³. Hacia mediados del siglo pasado, un renombrado profesor, Philip JESSUP, eximio docente de Derecho Internacional, utilizó el concepto en uno de sus escritos, y en concreto, razonó que la clásica división entre Derecho público y privado es poco feliz e inexacta, principalmente si existen algunas

áreas del Derecho que atraviesan las fronteras y no se encasillan estrictamente en el debate público o privado. A este respecto, el campo citado para justificar su hipótesis, fue el Derecho Marítimo, que ha presentado mayor uniformidad⁴.

Según el Diccionario de la Real Academia Española, la locución “uniforme”, etimológicamente significa “igual, conforme, semejante”. No obstante esta vaga imprecisión, el Oxford English Dictionary, lo define como “algo que no varía, que es igual en todas las partes y en todo momento”⁵. Esta acepción se enmarca con mayor detalle respecto del claro sentido o alcance de la uniformidad del Derecho, pues visibiliza un aspecto temporal y espacial en que será admitido y aplicado. Sinónimos de “uniforme”, son los vocablos “armonización” o “unificación”, que son ampliamente utilizados en los diversos convenios internacionales o instrumentos regionales, según se pasará revista.

Así, en el sistema de la Organización Marítima Internacional (en adelante, simplemente OMI) se suele utilizar el término “unificación”. Por su parte, la Resolución 2205 de la ONU de 1966 que establece la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional (en adelante, simplemente CNUDMI), utiliza ambas palabras, como sinónimas de uniformidad, al expresar que “la “armonización” y la “unificación” del derecho del comercio internacional se refieren al proceso mediante el cual se crea y adopta la ley que facilita el comercio internacional, estando, en la práctica, ambos conceptos estrechamente relacionados”.⁶

Por su parte, los convenios de transporte marítimo presentan términos diferentes a “uniformidad”. Por ejemplo, en las Reglas de La Haya, se utiliza enfáticamente la palabra “unificación” en su título, a saber: “Convenio Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas de Derecho relativas a los Conocimientos de Embarque”. En cuanto a otros instrumentos de Derecho Internacional, existe una situación diversa. Por ejemplo, el Convenio relativo al contrato de transporte internacional de mercancías por carretera (CMR) aplicable sólo a los países de la Unión Europea, introduce el término “normalización”.

Respecto del Derecho Aeronáutico, el Convenio de Montreal, del cual Chile es Estado parte, y su predecesor, el Convenio de Varsovia, utilizan un enfoque similar al de las Reglas de La Haya-Visby, al indicar que son convenios “para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional”.

De sumo interés para el Derecho Marítimo chileno y para el Derecho Internacional, las Reglas de Rotterdam contienen elaboradas disposiciones sobre uniformidad, tanto en la Resolución adoptada por la Asamblea General 63/122 como en el texto del convenio, incluido su Preámbulo. La Resolución subraya que “el régimen jurídico actual que rige el transporte internacional de mercancías por mar carece de uniformidad y no tiene en cuenta adecuadamente las prácticas modernas de transporte, como la utilización de contenedores, los contratos de transporte puerta a puerta y el uso de documentos de transporte electrónicos”.⁷ Por lo tanto, la adopción de criterios uniformes para modernizar y armonizar las normas que rigen el transporte internacional de mercancías con tramo marítimo, aumentaría la seguridad jurídica, mejoraría la eficiencia y la previsibilidad comercial en el transporte internacional de mercancías y reduciría los obstáculos jurídicos al flujo del comercio internacional entre todos los Estados.

3. El rol de las organizaciones internacionales para alcanzar la uniformidad

El rol de las Organizaciones Internacionales en el proceso de unificación del Derecho Marítimo y del Transporte en general, es crucial. En este contexto cabe destacar que una de las prerrogativas de las Organizaciones Internacionales es evitar la intromisión de los diversos gobiernos de las distintas naciones, desde que dicha intromisión rompe con el equilibrio de los intereses de las distintas partes interesadas en el transporte,

atacando principalmente el ámbito de la libertad contractual de quienes son actores de los sistemas de transporte; así, como explica un autor:

El Derecho de cada modo de transporte muestra una tendencia a aislarse en lo que respecta al procedimiento legislativo de cada país. Una de las razones es que cada modo de transporte tiene sus propias tradiciones legislativas y trabaja a través de sus propias organizaciones especializadas. En consecuencia, ha resultado extraordinariamente difícil una solución jurídica de los problemas asociados al transporte multimodal y los proyectos de texto han sido objeto de un “tira y afloja” entre organismos como la CMI, el UNIDROIT, la UNCTAD, la CNUDMI, la OACI, la OMI y la CEPE, cada uno de los cuales ve la cuestión desde sus propias gafas y perspectivas. Nadie es responsable de la evolución jurídica del sector del transporte en su conjunto.⁸

A pesar que esta afirmación fue formulada hace más de treinta años, hoy es tan cierta como en aquel entonces.

Tras el establecimiento de la ONU en el año 1945, nacen a su alero, una serie de organismos especializados, centrados en aspectos particulares de las relaciones internacionales. Así, y de acuerdo con los artículos 1 y 13 de la Carta ONU, los capítulos IX sobre Cooperación Económica y Social Internacional, y X relativa a El Consejo Económico y Social, la codificación del Derecho Internacional y la eliminación o reducción de los obstáculos jurídicos en el comercio internacional, entran en el ámbito y competencia de la ONU. A continuación, se pasará revista a algunas organizaciones que regulan el desarrollo del Derecho de Transportes a nivel internacional.

Organización Marítima Internacional (OMI)

Tras una conferencia celebrada por la ONU hacia el año 1948, se adopta un convenio por el cual se crea el 6 de marzo de 1948, la Organización Consultiva Marítima Internacional (OCMI), como primer organismo internacional dedicado exclusivamente a los asuntos marítimos. Posteriormente, hacia 1981, su nombre cambia al de Organización Marítima Internacional (OMI) tal y como es conocida hoy en día.

Uno de sus propósitos es proporcionar un mecanismo de cooperación entre los Estados en el ámbito de la reglamentación y las prácticas gubernamentales relativas a las cuestiones técnicas de todo tipo que afectan a los buques dedicados al comercio internacional, y fomenta la adopción general de normas más elevadas en materia de seguridad marítima y eficiencia de la navegación.

Sus funciones son eminentemente consultivas, pero también constituye una instancia para la redacción de convenios, acuerdos u otros instrumentos adecuados para ser recomendados a los gobiernos de los distintos Estados y Organizaciones Intergubernamentales, así como para convocar conferencias diplomáticas con tales fines. En realidad, la OMI se ocupa sobre todo de asuntos de Derecho reglamentario y no tanto de los aspectos comerciales del transporte marítimo. Para ello, ha adoptado varios convenios marítimos de Derecho reglamentario y de Derecho privado, entre los que cabe citar: Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar de 1974, enmendado (SOLAS) y vigente en Chile a través del Decreto N° 328 del Ministerio de Relaciones Exteriores de 15 de abril de 1980; Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques, 1973, modificado por el Protocolo de 1978 relativo al mismo y por el Protocolo de 1997 (MARPOL) vigente en Chile a través de diversas enmiendas; Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar, enmendado, incluidas las enmiendas de Manila 1995 y 2010 (STCW) vigente en Chile; Convenio de Atenas relativo al Transporte de Pasajeros y sus Equipajes por Mar de 1974; Convenio sobre limitación de la responsabilidad nacida de reclamaciones de derecho marítimo (LLMC) de 1976 del cual Chile no es Estado parte, no obstante haberse adaptado el Libro III del Código de Comercio a sus disposiciones; Convenio Internacional sobre responsabilidad civil por daños causados por la contaminación de hidrocarburos (CLC) de 1969, sustituido por el Protocolo de

1992, ratificado por Chile; y el Convenio internacional sobre la constitución de un fondo internacional de indemnización de daños causados por la contaminación de hidrocarburos de 1971, sustituido por el Protocolo de 1992.

Además de los convenios y otros instrumentos convencionales formales, la OMI ha adoptado numerosos instrumentos de Derecho no vinculantes, como códigos, directrices o prácticas recomendadas sobre una amplia gama de temas importantes que no se consideran adecuados para su regulación mediante instrumentos convencionales formales. Casi todos los códigos de la OMI son ahora vinculantes; sin embargo, los instrumentos no vinculantes son a la vez persuasivos y útiles en la medida en que proporcionan orientación para enmarcar la legislación y las prácticas nacionales. Casi todos los instrumentos obligatorios pertenecen a SOLAS y/o MARPOL. De este modo, varios Estados han incorporado algunos instrumentos no vinculantes, en su totalidad o en parte, a su legislación interna.

Organización de la Aviación Civil Internacional (OACI)

La OACI fue creada hacia el año 1944 como un organismo especializado de la ONU, para promover el desarrollo seguro y ordenado de la aviación civil internacional en todo el mundo. Establece las normas y reglamentos necesarios para la seguridad, la protección, la eficiencia y la regularidad de la aviación, así como para la protección del medio ambiente en virtud del ejercicio de la aviación. La Organización sirve de foro para la cooperación en todos los campos de la aviación civil entre sus 191 Estados miembros. Se ocupa de los aspectos públicos de la aviación, así como del transporte de mercancías y pasajeros. Es notable que los aspectos públicos y privados de la aviación se concentren en una sola organización.

Chile es Estado parte de diversos Convenios en materia de Transporte Aéreo, que relevantemente destacan el criterio de “unificar” o “uniformar” reglas sobre el desarrollo de esta actividad, a saber: Convenio para la Unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional, promulgado a través del Decreto 56 de 2009; el Protocolo de Montreal N°4 que modifica el Convenio para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional, promulgado por el Decreto 261 de 2009; Convenio sobre la marcación de explosivos plásticos para los fines de detección, adoptado por la conferencia internacional de Derecho aéreo reunida en Montreal, Canadá, el 1 de marzo de 1991, promulgado a través del Decreto 1301 de 2000; Protocolo adicional N°1 y N°2 que modifica el Convenio para la Unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional firmado en Varsovia el 12 de octubre de 1929 y adoptados el 25 de septiembre de 1975 en Montreal, Canadá (Convenio de Varsovia) promulgado por Decreto 1383 de 1997; Protocolo para la represión de actos ilícitos de violencia en los aeropuertos que presten servicios a la aviación civil internacional, complementario del Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la aviación civil de 1971 suscrito en Montreal, Canadá, el 24 de Febrero de 1988, promulgado por Decreto 519 de 1989; Convenio para la Unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional de 12 de octubre de 1929 en Varsovia y al Protocolo que lo modifica de 28 de septiembre de 1955 en La Haya, aprobado por Decreto 458 de 1979; Convenio sobre represión de actos ilícitos contra la seguridad de la aviación civil, aprobado por Decreto 736 de 1975; Convenio sobre las infracciones y ciertos actos cometidos a bordo de las aeronaves, suscrito en Tokio en el año 1963, aprobado por Decreto 711 de 1974; Acuerdo relativo al tránsito de los servicios aéreos internacionales, aprobado por Decreto 538 de 24 de octubre de 1974; Convenio para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves, aprobado por Decreto 147 de 1972; y Convenio de aviación civil internacional (OACI) suscrito en Chicago el 7 de diciembre de 1944, promulgado en Chile por Decreto 509bis de 1957.

Organización Intergubernamental para el Transporte Internacional por Ferrocarril (OTIF)

La OTIF se creó en 1985. Su predecesora fue la Oficina Central de Transportes Internacionales por Ferrocarril, creada en 1893. Es una organización que rige para Europa y algunos países de medio oriente. Destaca el Convenio relativo a los transportes internacionales por ferrocarril (COTIF), adoptado el 9 de mayo de 1980 bajo los auspicios de la OTIF.

Hasta la firma del Protocolo de 3 de junio de 1999 (Protocolo de Vilnius) para la modificación de COTIF, el objetivo de esta organización era principalmente desarrollar los sistemas jurídicos uniformes que se aplican al transporte de pasajeros y de mercancías en el tráfico internacional de tránsito por ferrocarril. Estos sistemas jurídicos existen desde hace décadas y se conocen como Reglas uniformes relativas al contrato de transporte internacional de viajeros por ferrocarril, 2006 (CIV) y Reglas uniformes relativas al contrato de transporte internacional de mercancías por ferrocarril, 2006 (CIM), también conocidas como CIM-COTIF.

La Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas (UNECE)

El Consejo Económico y Social de la ONU, como una de las cinco comisiones regionales de Naciones Unidas, creó la CEPE en 1947. El principal objetivo de la CEPE es promover la integración económica paneuropea. Una de sus principales áreas de trabajo es el transporte, con el fin de facilitar la circulación internacional de personas y mercancías por medios de transporte terrestre. La CEPE ha establecido 57 acuerdos y convenios de transporte, que son negociados por los representantes de los gobiernos y pasan a ser legalmente vinculantes para los países que los ratifican o se adhieren a ellos. Estos acuerdos y convenios crean normas y reglamentos internacionales de seguridad y medio ambiente para el transporte y para los vehículos de motor y sus remolques, armonizan las normativas nacionales, hacen menos complicado el cruce de fronteras y prevén el desarrollo de redes de infraestructuras coherente para el transporte por carretera, ferrocarril y vías navegables.

Destacan los siguientes convenios: Convenio relativo al contrato de transporte internacional de mercancías por carretera (CMR); Convenio relativo al contrato de transporte internacional de viajeros y equipajes por carretera (CVR) de 1956; Acuerdo europeo relativo al transporte internacional de mercancías peligrosas por vía navegable (ADN) de 1973.

Comité Marítimo Internacional (CMI)

El CMI ha desempeñado un papel único y significativo en la unificación del Derecho Marítimo durante más de cien años.⁹ En 1896, la Asociación de Derecho Internacional (ILA) se dio cuenta que el volumen de trabajo en relación con el Derecho Marítimo y el transporte marítimo había adquirido tales proporciones, que estaría justificado crear una organización independiente que se ocupara de los complicados problemas de la marina mercante. Así, hacia el año 1897, se funda en Amberes, el CMI, con el fin de contribuir por todos los medios y actividades adecuados, a la unificación del Derecho Marítimo en todos sus aspectos.¹⁰ Para lograr este objetivo, el CMI crea asociaciones nacionales de Derecho Marítimo, y coopera con otras organizaciones internacionales. En la actualidad, el CMI desempeña un papel fundamental en el ámbito de la unificación del Derecho Marítimo privado a escala mundial¹¹.

En particular, la CMI ha generado algunos instrumentos no convencionales, como las Reglas Uniformes para las Cartas de Porte Marítimo y las Reglas de Avería Gruesa de York-Amberes de 1994, de las que es custodio. Todas las cuestiones relativas a estas reglas se tratan en las reuniones y conferencias del CMI. Las Reglas de York-Amberes se utilizan a través de su referencia en los contratos marítimos comerciales, tales como los contratos de fletamento y las pólizas de seguro marítimo.

Instituto Internacional para la Unificación del Derecho Privado (UNIDROIT)

UNIDROIT fue creado con el propósito de examinar los medios que permitieran armonizar y coordinar el Derecho Privado de los Estados y grupos de Estados, y de preparar gradualmente la adopción por los distintos Estados de normas uniformes de Derecho Privado.

En particular, UNIDROIT se ha mostrado muy activo en la elaboración de diversos convenios, directrices y principios en el ámbito comercial, incluido el de los transportes. A lo largo de su existencia, ha elaborado más de 70 estudios y proyectos, muchos de los cuales han dado lugar a la creación de instrumentos internacionales, incluidos varios convenios internacionales y leyes modelo. Algunos de estos convenios han sido adoptados por conferencias diplomáticas convocadas por los Estados miembros de UNIDROIT, entre los que cabe citar: Convenio relativo a una ley uniforme sobre la formación de contratos para la venta internacional de mercancías, La Haya, 1 de julio de 1964; Principios de los contratos comerciales internacionales, 1994 y sus ediciones ampliadas de 2004 y 2010; Convenio de Ciudad del Cabo relativo a las garantías internacionales sobre elementos de equipo móvil de 2001.

Cámara de Comercio Internacional (CCI)

Con sede en París, Francia, la CCI, también conocida como “Organización Mundial de Negocios”, fue creada en 1919. Según su constitución de junio de 2012, su objetivo es promover el comercio internacional, los servicios y la inversión, eliminando al mismo tiempo los obstáculos y las distorsiones al comercio internacional. Además, la CCI reúne a los distintos sectores económicos de los países que practican la “economía de mercado”, y actúa como representante del comercio, la industria, las finanzas, los transportes, los seguros y, en general, de todos los sectores de los negocios internacionales; también garantiza una acción eficaz y coherente con el ámbito económico y jurídico, para contribuir al crecimiento armonioso y a la libertad del comercio internacional, y para prestar servicios prácticos y especializados a la comunidad empresarial internacional.

El instrumento más conocido de la CCI son las reglas INCOTERMS que, sin duda, representan una norma reconocida internacionalmente, y se utilizan en todo el mundo en el perfeccionamiento de los contratos internacionales y nacionales de venta de mercancías. A su turno, proporcionan definiciones y reglas de interpretación internacionalmente aceptadas para los términos comerciales más comunes, y ayudan a los comerciantes a evitar costosos conflictos de relevancia jurídica, al aclarar las tareas, costes y riesgos que conlleva la entrega de mercancías de los vendedores a los compradores, mediante su incorporación en los contratos de venta de mercancías.

Las INCOTERMS se publicaron por primera vez hacia el año 1936, y desde entonces han sido modificadas en reiteradas oportunidades, siendo su versión actual, la de INCOTERMS 2020, que entró en vigor el día 1 de enero de ese año.

Otros instrumentos elaborados con éxito por la CCI, son las Reglas y Usos Uniformes relativos a los Créditos Documentarios (UCP 600), edición de 2006, y el Reglamento de Arbitraje de la CCI. Respecto del Reglamento¹², éste está en vigor desde el 1 de enero de 2012. Su cometido es definir y regular el desarrollo de los casos sometidos a la Corte Internacional de Arbitraje de la CCI. Al optar por seguir este reglamento, las partes involucradas en transacciones comerciales internacionales, tienen la garantía de un marco neutral para la resolución de disputas transfronterizas¹³. Actualmente, el Reglamento CCI se utiliza en unos 180 países.

El Consejo Marítimo Internacional y del Báltico (BIMCO)

BIMCO es una asociación de transporte marítimo que ofrece una amplia gama de servicios a sus miembros mundiales, quienes pueden tener intereses en la industria del

transporte marítimo, incluyendo armadores, operadores, gestores, corredores y agentes. El principal objetivo de BIMCO es facilitar las operaciones comerciales de sus miembros mediante el desarrollo de contratos y cláusulas estándar, y proporcionando información, asesoramiento y educación de calidad.

BIMCO es reconocido como el líder mundial en la producción y revisión de contratos y cláusulas marítimas estándar. Ha sido acreditada como una ONG ante todos los organismos pertinentes de la ONU, y otras entidades reguladoras. BIMCO promueve activamente la aplicación de los instrumentos reguladores acordados internacionalmente.

Según el Reglamento de la BIMCO del año 2011, su objetivo general es facilitar la armonización de las prácticas comerciales del transporte marítimo. Los formularios estándar más conocidos de BIMCO, son GENCON, SUPPLYTIME, BARECON y SALEFORM. Cada contrato va acompañado de notas explicativas para que el usuario comprenda claramente las disposiciones contractuales¹⁴.

Al resumir esta visión general de los diversos organismos internacionales en materia de Transportes, se pueden extraer conclusiones anticipadas. En primer lugar, algunas de estas entidades internacionales cooperan entre sí, y aúnan esfuerzos de armonización. Un ejemplo de ello es la Conferencia de La Haya de Derecho Internacional Privado, en cuya virtud la UNIDROIT y la CNUDMI coordinan regularmente, actividades para garantizar un enfoque concentrado de cuestiones comunes en materia comercial y de transportes. Hasta ahora, esta cooperación se ha centrado en el ámbito del Derecho contractual comercial internacional, principalmente relativo a las ventas¹⁵.

En segundo lugar, pareciera que para unificar eficazmente las leyes comerciales a nivel mundial, primero deben armonizarse los propios organismos encargados de esta tarea.¹⁶ La presencia de demasiadas entidades que participan de alguna manera en la preparación de los convenios marítimos y de transporte, puede considerarse un inconveniente. Como se desprende de lo reseñado *supra*, los Convenios de transporte han sido preparados por diferentes organizaciones, de modo que, para que pueda operar o verificarse una armonización o unificación del Derecho Marítimo y del Transporte, es necesaria la concentración de todas las Organizaciones en una sola, lo cual será difícil de alcanzar, por una cuestión de protagonismo de cada entidad en la escena comercial internacional.

4. Métodos para alcanzar la uniformidad

René DAVID (1968, pp. 23-27) razonaba estar convencido de que “hoy en día, el problema no es si se logrará la unificación del Derecho; es cómo se puede lograr hacerlo.” Otro autor, Willem C. VIS (1986), experto mundialmente reconocido en transacciones comerciales internacionales, y antiguo secretario de la CNUDMI, es partidario de la unificación y la disgregación, estableciendo una mixtura, pues reconoce las desventajas que sugieren ambos sistemas jurídicos:

Las normas uniformes incorporadas a los convenios representan un Derecho estático y son difíciles de modificar. La experiencia demuestra que la interpretación y aplicación uniforme del derecho, por parte de los Tribunales nacionales, no está en absoluto asegurada. Las razones son que las normas uniformes pasan a formar parte de un sistema jurídico determinado y no pueden interpretarse de forma aislada, ya que el derecho está necesariamente en constante desarrollo (VIS, 1986, pp. 236-237).

La unificación del Derecho del Transporte se puede verificar a través de las formas que adoptan los criterios de unidad, esto es, a través de Convenios internacionales, leyes uniformes, Códigos y normas de conducta que regulan los diversos ámbitos del Derecho Público y Privado¹⁷. Hannu HONKA (1996, p. 127) ha identificado seis métodos

alternativos de armonización, que son: la legislación; las cláusulas contractuales estándar; la costumbre internacional; los principios jurídicos internacionales; la jurisprudencia y laudos arbitrales; y las guías legales de la doctrina de los autores. Importando para el desarrollo del presente trabajo, el Tratado y los Convenios Internacionales, resulta imprescindible analizar esta fuente directa y formal de Derecho Internacional.

Convenios Internacionales

Conforme el artículo 38 del Estatuto de la Corte Internacional de Justicia (CIJ), entre las fuentes de Derecho Internacional, se da preeminencia a los Tratados. Se ha observado con razón, que los Tratados son, con mucho, los instrumentos más importantes para regular las relaciones internacionales, y son uno de los medios a través de los cuales los Estados se relacionan entre sí, y un método preciso para regular las relaciones entre estos.

El profesor BENADAVA (1982, p. 39), con pluma autorizada, expresó que “un Tratado es un acuerdo internacional celebrado generalmente entre Estados, regido por el Derecho Internacional y destinado a producir efectos jurídicos.” Este concepto, fundamentalmente decimonónico, es renuente a aceptar un cambio de paradigma en la concepción del orden jurídico internacional actual, a fin de facilitar que la disciplina del Derecho Internacional se adapte a las nuevas dinámicas de la comunidad internacional en un mundo cada vez más interdependiente y globalizado. Este hecho enriquece la concepción de los procesos de formación de derechos y obligaciones internacionales, y pone de manifiesto el papel de los diferentes actores de la sociedad internacional y sus estrategias de acción. En la actualidad, es inadecuado sostener que las fuentes del Derecho Internacional se constriñen al artículo 38 del Estatuto de la Corte Internacional de Justicia.¹⁸ No obstante, la principal ventaja de los Convenios internacionales¹⁹, es la seguridad jurídica, siempre que el Convenio en cuestión sea ratificado por un número considerable de Estados.²⁰

En el Derecho Mercantil Internacional, los Convenios desempeñan un papel fundamental para la comunidad empresarial en general. El uso de esta fuente del Derecho Internacional, es también una de las herramientas utilizadas para la modernización y armonización en las organizaciones internacionales. Generalmente, quienes suscriben un Tratado, están de acuerdo con regirse por reglas o normas internacionales, de manera que el desarrollo de la actividad de transportes se encuentra –en principio– uniformada.

Sin perjuicio de lo hasta aquí descrito, es relevante determinar que existe un caso que socava la uniformidad de esta fuente de Derecho Internacional en materia de transportes; y está dada fundamentalmente por el artículo 19 de la Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados de 1969 que establece las denominadas “reservas”, que suponen un antagonista al proceso de unidad que plantea el Convenio, tal y como hacen las diferencias de interpretación del contenido de parte de los Estados.

5. El “soft law” y el derecho internacional de transportes

Más allá de los infructuosos anhelos de uniformidad que se han intentado a través de la materialización de las fuentes formales clásicas del Derecho Internacional (Tratados y Convenios), el Derecho Marítimo y de Transportes ha representado la instancia matriz para uniformar criterios del ejercicio de la actividad transportadora a través de un “Derecho Informal”, esto es, un sistema creado más allá de las clásicas fuentes reconocidas por el vetusto artículo 38 del Estatuto de la Corte Internacional de Justicia, y que reconoce las declaraciones, resoluciones y acuerdos ejecutivos, como novísimas fuentes de la regulación internacional de diversas materias como la de marras, considerando como marco de referencia temporal, al transporte, como un asunto en permanente cambio, frente a la ausencia de normas consolidadas en Tratados y la

Costumbre Internacional.²¹ Esto es el “Soft-Law” del Derecho Internacional del Transporte.

Una de las razones por las que proliferan las fuentes de “Soft-Law”, esto es, las declaraciones, resoluciones, acuerdos ejecutivos, formularios tipo, cláusulas de contratación estándar, u otros instrumentos informales, según Roy GOODE (1997, pp. 233-234), es el resultado de un largo proceso de adopción de los convenios internacionales y las dificultades asociadas a su modificación. A pesar de su condición de Derecho informal, el “Soft-Law” del Derecho de Transportes, permite la incorporación de sus fuentes en los contratos de transporte y, conjuntamente, que estos sean interpretados válidamente por los Tribunales de Justicia y Arbitrales.

Las fuentes de “Soft-Law” son emanadas de las Organizaciones Internacionales que promueven la Uniformidad en materia de transportes, sean estas gubernamentales (CNUDMI, UNCTAD) como no gubernamentales (CMI, UNIDROIT, CCI, BIMCO, FIATA). Un claro ejemplo de ello, es la Carta de porte multimodal FIATA negociable, y la carta de porte multimodal FIATA no negociable, autorizada para ser utilizada por las asociaciones nacionales de transitarios en más de treinta países. Del mismo modo, UNIDROIT ha producido instrumentos de “Hard Law” (Convenios) y de “Soft-Law” (leyes modelo y principios sugeridos)²²

La Cámara de Comercio Internacional (CCI), es conocida por la elaboración de instrumentos de Derecho Indicativo o “Soft-Law”. Entre ellos, se encuentran los ya mencionados INCOTERMS, que rigen las condiciones de transporte marítimo; y las UCP 600, que rigen las cartas de crédito, un mecanismo de pago habitual en el comercio internacional. Estos instrumentos, independientemente de su fuerza no vinculante²³, son aceptados en el comercio internacional para establecer normas en las diversas transacciones. Estas normas equivalen atrevidamente a “normas mundiales” o “normas universales”²⁴. En particular, la UCP 600, es considerada como uno de los instrumentos en materia de Transporte más exitosos, pues se basa en la práctica empírica bancaria, y en los principios del *common law* procedentes principalmente de la práctica comercial británica.²⁵ En general, este instrumento es considerado una “ley”, y proporciona uniformidad en la regulación de los créditos documentarios. Aunque UCP 600 puede considerarse simplemente una guía de la práctica bancaria internacional, aparentemente tiene más peso jurídico y difícilmente puede determinarse que no pertenece a una norma de “Soft-Law”.

En definitiva, en la práctica internacional del Derecho, es *communis opinio* el reconocimiento de la importancia que juega el “Soft-Law”, conjuntamente con los Convenios o Tratados de Derecho imperativo que regulan el transporte. El profesor Herbert KRONKE (2000, p. 20) incluye estos instrumentos con los convenios vinculantes del Derecho de Transporte transnacional, y añade que conducen a la armonización del derecho mercantil a nivel internacional., puesto que “[a]l reducir los costes, contribuyen en forma significativa a la unificación y armonización del Derecho mercantil internacional y han sido calificados como ‘el mejor método para armonizar el Derecho contractual’”²⁶. Debido a su carácter no vinculante, se consideran menos amenazantes para los Estados y, por tanto, un medio de armonización más eficaz a largo plazo.

Además del importante rol de las Organizaciones Internacionales y ONG, resulta menester tener en consideración el papel que juegan los actores privados en la creación de fuentes de “Soft-law” en la materia. Ciertamente existe una errada idea de que las empresas privadas carecen de la suficiencia y competencia como “actores legales” para producir normas legales de Derecho Internacional. Sin embargo, es indiscutible que el protagonismo de las empresas de transporte en el diseño de las fuentes directas y formales de Derecho Internacional sobre transporte es sustancial.

Algunos autores han reconocido de manera sumamente positiva la participación de las empresas, tomando en consideración la propia naturaleza del comercio y los intercambios mercantiles. Igualmente se ha admitido que por el carácter profesional del comercio y del transporte, sus normas no pueden ser redactadas únicamente por especialistas en derecho. Así,

“[g]ran parte del comercio internacional se basa en el sentido económico y práctico, por lo que las reglas y normas aplicables deben ajustarse a las expectativas del mundo de los negocios. Si la terminología empleada no es familiar para el profesional, así como para su cliente, sería un abogado imprudente el que recomendará el empleo de normas uniformes opcionales de efecto incierto en los inevitables peligros de la actividad comercial. En el futuro, sería prudente asegurarse de que el equilibrio de los participantes en el proceso de redacción incluya no solo a los profesionales con experiencia práctica en la materia considerada, sino también a los representantes de los destinatarios de la ley.”²⁷

El Derecho Internacional clásico, donde los Estados son considerados los principales actores de las relaciones internacionales, se transforma, luego que surgen y reconocen nuevos protagonistas, tales como las empresas y las ONGs. Un autor observa que “las entidades empresariales se han convertido en actores internacionales autónomos [por esta razón] la participación de las empresas podría afectar al éxito o fracaso de los Tratados en una serie de ejes diferentes: participación, proceso, sustancia y cumplimiento”²⁸

En cierto modo, el éxito de la armonización o uniformidad del Derecho Comercial Internacional, principalmente en materia de transportes, es atribuible a la elaboración de normas de naturaleza privada que incluyen formularios y términos aceptados universalmente como instrumentos estándar. Por lo tanto ya no puede desconocerse o, al menos, sustraerse a las empresas de transporte, en la elaboración de los mismos instrumentos que les son aplicables jurídicamente.

6. Uniformidad del derecho marítimo y del transporte

El Dr. SIEVEKING (apud KENNEDY, 1910, p. 2017), ya había expresado que “La ley del océano puede ser una; la ley del océano será una”. Del mismo modo, es posible argumentar que el Derecho Comercial y el Transporte Marítimo deben ser uno solo. Varios estudiosos han reconocido que, debido al carácter único del comercio marítimo, el Derecho Marítimo siempre ha demostrado un increíble grado de uniformidad²⁹.

Los Convenios de Transporte Marítimo han intentado establecer, a lo largo de la historia, un equilibrio entre los protagonistas de la actividad marítima, protegiendo al sujeto más débil de las relaciones jurídicas, principalmente consumidores y cargadores. En principio, el régimen de las Reglas de La Haya-Visby domina el transporte de mercancías a nivel mundial, y fue adaptada incluso como parte integrante de las legislaciones de algunos países. El éxito de las Reglas de La Haya-Visby se atribuye indiscutiblemente al CMI, como grupo de expertos marítimos que comprendían con precisión los intereses y necesidades del sector. Cabe destacar que las Reglas de La Haya-Visby son un importante régimen que rige el Transporte Marítimo bajo régimen de conocimiento de embarque, ya sea en forma de Convenio aplicado por los Estados Partes o como legislación nacional en países que no se adscribieron a dicho sistema internacional. Chile no es parte de las Reglas de La Haya-Visby. La principal crítica a estas Reglas, viene dado por la fuerte inclinación en dar protección a los armadores o navieros, en perjuicio de los cargadores.

El Derecho Marítimo no podía permanecer ajeno a los cambios atribuibles a la revolución de los contenedores. Por ello, se hizo necesaria la uniformidad del Derecho del Transporte. Así, la UNCTAD fue la antesala para provocar el cambio sustancial que generaba el atrasado convenio de La Haya-Visby y su técnica de redacción. Una de las

razones que impulsó a reformular las reglas del Transporte Marítimo, fue el rápido desarrollo económico, la fluidez de las ventas, la importancia de los seguros marítimos y el protagonismo del sistema bancario. En consecuencia, aparece en la escena internacional un nuevo convenio, conocido como las Reglas de Hamburgo.

La asunción de las Reglas de Hamburgo –régimen del cual Chile es parte-, no estuvo exento de reacciones; algunos argumentaron que representaba una ruptura abrupta con el pasado; y otros afirmaron que el limitado éxito de las Reglas de Hamburgo condujo a la disgregación del Derecho Marítimo Internacional.³⁰

Al igual que en el Derecho Marítimo, los Convenios son considerados la mejor solución para lograr la uniformidad del Derecho de Transporte. Para todo, el profesor Jan RAMBERG (1974, p. 2) sugiere que se utilice un punto de partida común al momento de debatir la armonización del Derecho de Transporte, centrándose en un núcleo dogmático común: la naturaleza jurídica de la responsabilidad del transportista. Señala que el principio de responsabilidad objetiva es una característica común del Derecho Comercial angloamericano, francés, alemán y escandinavo. Indiscutiblemente el sistema jurídico chileno también opta por esta misma vía³¹. En general, el hecho por el que los Convenios centren sus esfuerzos en regular la responsabilidad del transportista, dejando de lado otros conceptos importantes como el daño y la causalidad, conduce a que los sistemas jurídicos internos de los diversos Estados prefieran aplicar sus propias instituciones jurídicas a un caso concreto sobre dichas desoladas materias.

En materia de transporte aeronáutico, la uniformidad alcanzada por el Convenio de Varsovia se vio alterada en cierta medida tras la introducción de una serie de protocolos y de un nuevo Convenio: El Convenio de Montreal de 1999. Al igual que otros Convenios de transporte, el Convenio de Varsovia establece un régimen de responsabilidad por los daños causados por un accidente ocurrido durante el transporte aéreo internacional. En realidad, este instrumento de Derecho Internacional unifica sólo algunas disposiciones, tal y como se desprende de su título, pero deja al Derecho Interno de cada Estado, la labor de aplicar su propio Derecho a otras cuestiones, como la formación, validez incumplimiento o inexecución del Contrato de Transporte Aéreo; y la base jurídica contractual o extracontractual de la responsabilidad del transportista. De este modo, cuando los Tribunales nacionales conocen y juzgan estas cuestiones, las decisiones suelen no ser uniformes en todos los países. Como señaló un autor, “los Convenios internacionales destinados a la unificación del Derecho Privado se están ‘desunificando’ por la forma en que fallan los Tribunales nacionales”³².

En conclusión, los Tratados internacionales sólo pueden cumplir su función si sus normas son aplicadas de manera uniforme en todos los Estados contratantes, y esto sólo puede alcanzarse si los Tribunales nacionales, llamados a interpretar y aplicar un determinado Convenio Internacional de Transportes, emiten las decisiones judiciales y los laudos arbitrales adecuados para ese fin.

Respecto a la interpretación de los Convenios Internacionales en materia de Transporte, es relevante destacar que las diferencias de interpretación de una misma disposición podría conducir a resultados no deseados, poniendo en peligro el *telos* principal del Convenio: unificar el Derecho. El profesor BERLINGIERI (1987) señala, en relación con el Derecho Marítimo, que “[existen] varios grados de uniformidad en el Derecho Marítimo, y varias formas de alcanzarla. La solución ideal es que existan las mismas disposiciones en los ordenamientos jurídicos nacionales y que dichas disposiciones se interpreten de la misma manera en todos los países en los que están en vigor” (BERLINGIERI, 1987, p. 317)

Al examinar la interpretación de los Convenios internacionales, hay que tener en cuenta que existen diferentes principios de redacción legislativa en los países de tradición románica-afrancesada *versus* del Derecho anglosajón. Así, el profesor William TETLEY

(2004, pp. 31-34) compara estos estilos y afirma que un rasgo distintivo de la redacción de las normas de tradición románica-francesada de corte civilista –como en la chilena– es la concisión; en tanto que para el derecho anglosajón, el estilo de redacción hace hincapié en la precisión. Además, describe el enfoque del Derecho civil como “liberal” y el del Derecho común como “restrictivo”.

Con independencia de los criterios doctrinales expuestos, basalmente es necesario examinar en la materia, las principales normas sobre interpretación que se recogen en la Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados, principalmente en el numeral 1º del artículo 31, que dispone “[u]n tratado deberá interpretarse de buena fe conforme el sentido corriente que haya de atribuirse a los términos del tratado en el contexto de éstos y teniendo en cuenta su objetivo y fin”. Adicionalmente, el artículo 32 del mismo Tratado, regula los medios de interpretación complementarias, incluidos los trabajos preparatorios del tratado y las circunstancias de su celebración; y el artículo 33 regula la interpretación de los tratados autenticados, en dos o más lenguas.

Además de las normas generales contenidas en la Convención de Viena, algunos Tratados incluyen disposiciones específicas sobre la interpretación; así, por ejemplo, las Reglas de Hamburgo establecen en su artículo 3º que “en la interpretación y aplicación de las disposiciones del presente Convenio, se tendrá en cuenta su carácter internacional y la necesidad de promover la uniformidad”.

En lo que respecta al transporte aéreo, tanto la CITEJA como la OACI, formularon una serie de propuestas para mantener la uniformidad, especialmente la de interpretación. Uno de los impedimentos mencionados por CITEJA fue la inexistencia de un Tribunal Supremo Internacional. Ante esta carencia, la delegación francesa de estudiosos, expresó la opinión de que la CITEJA debería participar en la interpretación de los Convenios relativos al Derecho aéreo privado.

7. Conclusiones

El presente trabajo ha intentado examinar la noción de “uniformidad” a través de su evolución en el tiempo y las formas que ha adoptado en la actualidad. Con ello se ha intentado revelar si la uniformidad en el Derecho Internacional del Transporte representa un núcleo de interés para el Derecho Internacional y Comercial; y si así fuera, cuáles son los mecanismos para alcanzar dicho cometido.

Se ha demostrado que la noción de uniformidad en el Derecho Comercial, y especialmente en el Derecho Marítimo y del Transporte es compleja y polifacética; como se ha expresado, no hay uniformidad siquiera en lo que respecta a la etimología de la acepción, pues los términos “uniformidad”, “unificación” y “armonización” se utilizan indistintamente, a pesar de ser concebidos como sinónimos.

Se subrayó que la aplicación e interpretación de los Convenios de Derecho privado es más relevante e importante que su mera ratificación y entrada en vigor, ya que la verdadera uniformidad sólo puede alcanzarse cuando los Tribunales de Justicia de los distintos Estados partes de un Convenio, aplican un instrumento de Derecho Internacional de forma similar.

El sistema de Transportes experimenta cambios constantes, impulsado principalmente por las revoluciones tecnológicas y digitales. Así, se han producido hasta el presente, cambios drásticos desde que entran en vigor las Reglas de La Haya; la revolución de los contenedores transformó la industria del transporte marítimo y de paso, la estructura de todas las otras formas, sean estas terrestres y aeronáuticas.

Para no perder validez e importancia, el Derecho Internacional debe adaptarse a los constantes cambios que experimenta el Transporte en general, sin la engorrosa necesidad de modificar constantemente los Convenios a través de conferencias diplomáticas. Debe haber una estrecha colaboración con la industria de transportes para conocer, comprender y entender sus necesidades, problemas y exigencias. De lo contrario, los Convenios de Derecho Internacional imperativo o “Hard-Law” pasarán a la historia más rápido de lo que pueda imaginarse, y el Derecho indicativo o “Soft-Law” se apropiará de la escena regulatoria internacional, al ofrecer soluciones a los intereses de los protagonistas del sistema de transportes, de manera más eficaz.

Resulta fundamental, por tanto, optar por el camino de la uniformidad sólo en lo que respecta a la aplicación de los instrumentos de Derecho Internacional en materia de Transportes, más no esforzarse por aspirar a crear Convenios o Tratados perfectamente redactados.

Referencias:

Abbot, K; Sindal, D. (2000) "Hard and Soft Law in International Governance" en *International Organization*, p.54.

'Allocation of Work among Formulating Agencies', Chair: Jeffrey Chan Wah-Teck, Modern Law for Global Commerce. (2007) Actas del Congreso de la CNUDMI celebrado con ocasión del cuadragésimo período de sesiones de la Comisión, Viena, 9-12 de julio de 2007.

Andersen, C., (2012) *Applied Uniformity of a Uniform Commercial Law: Ensuring Functional Harmonization of a Uniform Texts through a Global Jurisconsultorium of the CISG*, en "ANDREAS, M. y ANDERSEN, C, (edit.) *Theory and Practice of Harmonisation*, Edward Elgar, Cheltenham,

Barroilhet, C. (2016) *Derecho Marítimo*, Librotecnia, Santiago de Chile.

Benadava, S. (1982) *Derecho Internacional Público*. Editorial Jurídica de Chile, Santiago de Chile.

Berlingieri, F. (1987) *Uniformity in Maritime Law and Implementation of International Conventions* en "Journal of Maritime Law and Commerce".

Berlingieri, F. (1993) *The Role of the CMI for the International Unification of Maritime Law*, en "Internationales Recht auf See und Binnengewässern Festschrift für Walter Müller", Schulthess Polygraphischer Verlag, Zurich.

Berger, K.P., (2012) *The Creeping Codification of the New Lex Mercatoria*, 2ª Edición, La Haya, Wolters Kluwer.

Berman, H. y KAUFMAN, C. (1978) *The Law of International Commercial Transactions (Lex Mercatoria)* en "Harvard International Law Journal".

Bonell, M. (1990) *International Uniform Law in Practice – Or Where the Real Trouble Begins* en "American Journal of Comparative Law".

Cabezas, S. (2005) *Regulación jurídica del contenedor en el derecho marítimo chileno*, Librotecnia, Santiago de Chile.

Carvallo, J. (1994) *Derecho Marítimo Chileno*, La Ley, Santiago de Chile.

CNUDMI, "FAQ – Origen, mandato y composición de la CNUDMI" disponible en www.uncitral.org/uncitral/en/about/origin_faq.html

Contreras, O. (2011) *Instituciones de Derecho Comercial*. Thomson Reuters, Santiago de Chile.

Cornejo, E. (2003) *Derecho Marítimo Chileno: Explicaciones sobre el Libro III del Código de Comercio: De la Navegación y el Comercio Marítimos*. Ediciones Universitarias de Valparaíso, Valparaíso.

David, R., (1968) *The Methods of Unification*, en "American Journal of Comparative Law.

Donovan, F. (1959-1960) *The Unification of International Commercial Law- Sale and Arbitration*, en "Melbourne University Law Review".

Durkee, M. (2016) "The Business of Treaties", en *UCLA Law Review*, 63(2), p. 265

Fernández, J. (2008) *Tratado del Arbitraje Comercial en América Latina*, Iustel, Madrid.

Gabriel, H. (2008-2009) *The Advantages of Soft Law in International Commercial Law: The Role of UNIDROIT, UNCITRAL, and the Hauge Conference* en "Brooklyn Journal of International Law".

García, F. (1993) *Derecho del Transporte Marítimo. Comentarios, Legislación Comercial y Administrativa*, Ediciones Universitarias de Valparaíso, Valparaíso.

Goode, R. (1991) *Reflections on the Harmonisation of Commercial Law* en "Uniform Law Review".

Goode, R. (1997) *International Restatements of Contract and English Contract Law*, en "Uniform Law Review".

Gómez-Robledo, A. (2003) *La Convención de Montego Bay, génesis de la misma y el unilateralismo como técnica jurídica*, en "Temas Selectos de Derecho Internacional", Serie H. Estudios de Derecho Internacional Público, número 12, 4ª edición, Universidad Autónoma de México, México, disponible en : <https://biblio.juridicas.unam.mx/bjv/detalle-libro/831-temas-selectos-de-derecho-internacional-4ª-ed>

Grönfors, K., *Transport Law* (1998) en "International Uniform Law in Practice"; Actas y Procedimientos del 3er Congreso de Derecho Privado celebrado en UNIDROIT (Roma 7-10 de septiembre de 1987), Oceana, Nueva York.

Honka, H. (1996) *Harmonization of Contract Law through International Trade: A Nordic Perspective*, en "Tulane European and Civil Law Forum".

"International Unification of Private Law: The Multilateral Approach" Observaciones de VIS, W. (1986) en *Proceedings of the Annual Meeting (American Society of International Law)*, Vol. 80 (9-12 de abril de 1986)

JUSTICE KENNEDY. (1910) *The Unification of Law*, en "Journal of the Society of Comparative Legislation".

Kronke, H. (2000) *International Uniform Commercial Law Conventions: Advantages, Disadvantages, Criteria for Choice* en "Uniform Law Review".

Kronke, H. (2005) *Methodical Freedom and Organisational Constraints in the Development of Transnational Commercial Law*, en "Loyola Law Review".

López, A.; Carnerero, R. (Coord.) (2008). *Textos de Derecho Internacional Público*. Iustel, Madrid.

Mandujano, S. (2019) *Manual de Derecho Internacional Público*. Tirant lo Blanch, Ciudad de México.

Matteucci, M. (1960) *The Unification of Commercial Law*, en “Journal of Business Law”.

Mukherjee, P.K. (2000) *Maritime Legislation*, Malmö: WMU Publications.

Myburgh, P. (2000) *Uniformity or Unilateralism in the Law of Carriage of Goods by Sea?* En “Victoria University of Wellington Law Review”.

Mankiewicz, R. (1972) *The Judicial Diversification of Uniform Private Law Conventions: The Warsaw Convention's Days in Court* en “International and Comparative Law Quarterly”.

Pocket Oxford English Dictionary.

Ramberg, J. (1974) *The Law of Carriage of Goods- Attempts at Harmonization*, en “European Transport Law”.

Ramberg, J. (2012) *Unification of Transport Law- Difficulties and Possibilities* en “Scritti in Onore di Francesco Berlingieri” vol. II, *Il Diritto Marittimo*.

Sandoval, R. (2005) *Régimen jurídico del arbitraje comercial internacional: Análisis de la Ley N° 19.971, de 29 de septiembre de 2004, sobre arbitraje comercial internacional*. Editorial Jurídica de Chile, Santiago de Chile.

Schachter, O. (1986) ‘*Philip Jessup's Life and Ideas*’ en American Journal of International Law.

Tetley, W. (2004) *Interpretation and Construction of the Hague, Hague/Visby and Hamburg Rules* en “Journal of International Maritime Law”.

Tomasello Hart, L; Tomasello Weitz, L; FOX, C; PEURIOT, L; KLENNER, A; CARRILLO, B, (2011) *Las Reglas de Rotterdam: Análisis del Convenio de las Naciones Unidas sobre el Contrato de Transporte Internacional Total o Parcialmente Marítimo*. Librotecnia, Santiago de Chile.

Tomasello, L. (2014) *Curso de Derecho Marítimo Chileno*, Libromar, Santiago de Chile.

VÁSQUEZ, M.; FERNÁNDEZ, J., (Coord.) (2012) *Derecho Mercantil Internacional: La unificación del Derecho privado*. Thomson Reuters, Santiago de Chile.

YIANNPOULOS, A., *The Unification of Private Maritime Law by International Conventions*, en “Law and Contemporary Problems (primavera de 1965), disponible en <http://scholarship.law.duke.edu/lcp/vol30/iss2/8>

¹ Donovan, F. (1978) *The Unification of International Commercial Law- Sale and Arbitration*, en Melbourne University Law Review, 1959-1960, p. 172; y también en H.J. Berman y C. Kaufman, *The Law of International Commercial Transactions (Lex Mercatoria)* en Harvard International Law Journal, p. 221

² Sobre el particular, es aconsejable citar a Cabezas, S., *Regulación jurídica del contenedor en el derecho marítimo chileno*, Librotecnia, Santiago de Chile, 2005, pp. 13 y ss. quien desarrolla

una extensa y profusa relación histórica del contenedor, y resalta su importancia para el desarrollo del transporte marítimo.

- ³ Véase en detalle, Berger, K., (2012) *The Creeping Codification of the New Lex Mercatoria*, 2ª Edición, La Haya, Wolters Kluwer.
- ⁴ Schachter, O. (2000) '*Philip Jessup's Life and Ideas*' in American Journal of International Law, 1986, pp. 893-894; y en el mismo sentido, MUKHERJEE, P., *Maritime Legislation*, Malmö: WMU Publications, pp. 2-3
- ⁵ Pocket Oxford English Dictionary.
- ⁶ CNUDMI, "FAQ – Origen, mandato y composición de la CNUDMI" disponible en www.uncitral.org/uncitral/en/about/origin_faq.html
- ⁷ Tomasello Hart, L; Tomasello Weitz, L; Fox, C; Peuriot, L; Klenner, A; Carrillo, B. (2011) *Las Reglas de Rotterdam: Análisis del Convenio de las Naciones Unidas sobre el Contrato de Transporte Internacional Total o Parcialmente Marítimo*. Librotecnia, Santiago de Chile, p. 51 y ss.
- ⁸ Grönfors, K. (1988) *Transport Law*, en "International Uniform Law in Practice"; Actas y Procedimientos del 3er Congreso de Derecho Privado celebrado en UNIDROIT (Roma 7-10 de septiembre de 1987), Oceana, Nueva York, pp. 397-398
- ⁹ Berlingieri, F. (1993) *The Role of the CMI for the International Unification of Maritime Law*, en "Internationales Recht auf, See und Binnengewässern Festschrift für Walter Müller", Schulthess Polygraphischer Verlag, Zurich, p. 167
- ¹⁰ Véase la Constitución del CMI, en www.comitemaritime.org/Constitution/0,2756,15632,00.html
- ¹¹ Yiannopoulos, A., *The Unification of Private Maritime Law by International Conventions*, en "Law and Contemporary Problems (primavera de 1965), pp. 372-373, disponible en <http://scholarship.law.duke.edu/lcp/vol30/iss2/8>, p. 370
- ¹² Sandoval, R. (2005) *Régimen jurídico del arbitraje comercial internacional: Análisis de la Ley N° 19.971, de 29 de septiembre de 2004, sobre arbitraje comercial internacional*. Editorial Jurídica de Chile, Santiago de Chile, p. 45
- ¹³ Fernández, J. (2008) *Tratado del Arbitraje Comercial en América Latina*, Iustel, Madrid, p. 1283
- ¹⁴ Todos los formularios están disponibles en www.bimco.com
- ¹⁵ Si bien es una obra colectiva, considero fundamental tener a la vista los trabajos en Vásquez, M.; Fernández, J., (Coord.) (2012) *Derecho Mercantil Internacional: La unificación del Derecho privado*. Thomson Reuters, Santiago de Chile.
- ¹⁶ 'Allocation of Work among Formulating Agencies', Chair: Jeffrey Chan Wah-Teck, Modern Law for Global Commerce, Actas del Congreso de la CNUDMI celebrado con ocasión del cuadragésimo período de sesiones de la Comisión, Viena, 9-12 de julio de 2007, p. 35
- ¹⁷ Bonell, M. (1990) *International Uniform Law in Practice – Or Where the Real Trouble Begins*" en "American Journal of Comparative Law", p. 865
- ¹⁸ Mandujano, S., (2019) *Manual de Derecho Internacional Público*. Tirant lo Blanch, Ciudad de México, p. 14
- ¹⁹ López, A.; Carnerero, R. (Coord.) (2008) *Textos de Derecho Internacional Público*. Iustel, Madrid, pp. 101-102
- ²⁰ Matteucci, M. (1960) *The Unification of Commercial Law*, en "Journal of Business Law", pp. 137-143

- ²¹ Gómez-Robledo, A., (2003) *La Convención de Montego Bay, génesis de la misma y el unilateralismo como técnica jurídica*, en “Temas Selectos de Derecho Internacional”, Serie H. Estudios de Derecho Internacional Público, número 12, 4ª edición, Universidad Autónoma de México, México, disponible en: <https://biblio.juridicas.unam.mx/bjv/detalle-libro/831-temas-selectos-de-derecho-internacional-4a-ed>, p. 378
- ²² Para mayores antecedentes respecto de este asunto, véase el sitio web en línea: www.uncitral.org/uncitral/en/uncitral_texts/arbitration/1985Model_arbitration_status.html
- ²³ De ahí que el denominado “Soft Law” sea comprendido como un sinónimo o equivalente al Derecho Indicativo, al carecer de imperatividad.
- ²⁴ Gabriel, H. (1991) *The Advantages of Soft Law in International Commercial Law: The Role of UNIDROIT, UNCITRAL, and the Hague Conference* en “Brooklyn Journal of International Law” bienio 2008 – 2009, p. 667; y Goode, R., *Reflections on the Harmonisation of Commercial Law* en “Uniform Law Review”, pp. 57-59
- ²⁵ Andersen, C. (2012) , *Applied Uniformity of a Uniform Commercial Law: Ensuring Functional Harmonization of a Uniform Texts through a Global Jurisconsultorium of the CISG*, en “Andreas, M. y Andersen, C. (edit.) *Theory and Practice of Harmonisation*, Edward Elgar, Cheltenham, pp. 30-31
- ²⁶ Kronke, H. (2005) *International Uniform Commercial Law Conventions: Advantages, Disadvantages, Criteria for Choice* en “Uniform Law Review, 2000, p. 20; véase también KRONKE, H., *Methodical Freedom and Organisational Constraints in the Development of Transnational Commercial Law*, en “Loyola Law Review”, p. 288
- ²⁷ Abbot, K; Sindal, D. (2000) “Hard and Soft Law in International Governance” en *International Organization*, p. 54
- ²⁸ Durkee, M. (2016) “The Business of Treaties”, en *UCLA Law Review*, 63(2), p. 265
- ²⁹ La literatura maritimista chilena, en este sentido, es conteste e inmensa como un océano: véase Barroilhet, C. (2016) *Derecho Marítimo*, Librotecnia, Santiago de Chile; Carvallo, J. (1994) *Derecho Marítimo Chileno*, La Ley, Santiago de Chile; Cornejo, E. (2003) *Derecho Marítimo Chileno: Explicaciones sobre el Libro III del Código de Comercio: De la Navegación y el Comercio Marítimos*. Ediciones Universitarias de Valparaíso, Valparaíso; García, F. (1993) *Derecho del Transporte Marítimo. Comentarios, Legislación Comercial y Administrativa*, Ediciones Universitarias de Valparaíso, Valparaíso; Tomasello, L. (2014) *Curso de Derecho Marítimo Chileno*, Libromar, Santiago de Chile.
- ³⁰ En este debate, véase Myburgh, P. (2000) *Uniformity or Unilateralism in the Law of Carriage of Goods by Sea?* en “Victoria University of Wellington Law Review”, p. 361; y Ramberg, J. (2012) *Unification of Transport Law- Difficulties and Possibilities* en “Scritti in Onore di Francesco Berlingieri” vol. II, *Il Diritto Marittimo*, p. 814
- ³¹ Contreras, O. (2011) *Instituciones de Derecho Comercial*. Thomson Reuters, Santiago de Chile, pp. 1089 y ss.
- ³² Mankiewicz, R. (1972) *The Judicial Diversification of Uniform Private Law Conventions: The Warsaw Convention’s Days in Court* en “International and Comparative Law Quarterly”, p. 718