



Universidad Central de Venezuela

Facultad de Ciencias Jurídicas y Políticas

Centro de Estudios de Postgrado

Especialización en Derecho de la Navegación y Comercio Exterior

“Responsabilidad del Porteador en las Reglas de Rotterdam”

“Liability of the carrier in the Rotterdam rules”

“El Convenio de las Naciones Unidas sobre el Contrato de Transporte
Internacional de Mercancías Total o Parcialmente Marítimo”

**Trabajo Especial presentado para optar al Título de Especialista en
DERECHO DE LA NAVEGACIÓN Y COMERCIO EXTERIOR**

Autora: Abg. OLMARY PÉREZ FONTANA

Tutor: Dr. FREDDY BELISARIO CAPELLA

Caracas, Septiembre 2.012

“Ibi potest valere populus ubi leges valent”

“Donde las leyes son fuertes, allí el pueblo es fuerte”

Publio Cirio

AGRADECIMIENTOS

- ✿ **Primeramente a Dios Todopoderoso, GRACIAS!**
- ✿ A mi hijo Rodrigo Alonso por ser mi inspiración y el Sol de mi vida.
- ✿ A mis Padres por el apoyo que siempre me han proporcionado, los amo.
- ✿ A mi Tutor por la confianza brindada.
- ✿ A Segundo, Leidy y Wilko por las impresiones de este trabajo en sus distintas etapas.
- ✿ Al Jurado que evaluó el presente Trabajo Especial de Grado.
- ✿ A mi hermano y a todas aquellas personas que de una u otra manera han estado presentes en el devenir de los años de mi vida.

INTRODUCCIÓN

La Asamblea General de las Naciones Unidas, dio su autorización para que el Convenio de las Naciones Unidas sobre el Contrato de Transporte Internacional de Mercancías Total o Parcialmente Marítimo de 2008, a pesar que el documento original fue aprobado en Nueva York en el año 2008, lo llevaron hasta Rotterdam donde quedo abierto a la firma en la ceremonia que a tal efecto se celebro el veintitrés (23) de septiembre de 2009, y recomendó que las reglas enunciadas en el Convenio fueran denominadas “Reglas de Rotterdam”, con motivo de la ciudad (Holanda) que auspició su ceremonia de apertura a la firma por dieciséis (16) países: Congo, Dinamarca, Francia, Gabón, Ghana, Grecia, Guinea, Holanda, Nigeria, Noruega, Polonia, Senegal, España, Suiza, Togo y los Estados Unidos de América. Luego, lo hicieron otros tres; Madagascar, Armenia y Camerún. Y después Mali y Níger, ningún país latinoamericano acompañó con su firma el Convenio. La entrada en vigor de las Reglas está prevista para el primer día del mes siguiente a la expiración del plazo de un año a partir de la fecha en que haya sido depositado el vigésimo instrumento de ratificación, aprobación, adhesión o aceptación. No obstante, en la mayoría de los Estados soberanos, la simple firma no es suficiente, y se requiere la aplicación de procedimientos internos tales como el consentimiento del Congreso y la firma del Presidente para que se convierta en ley aplicable.

El Convenio representa el último intento de la comunidad internacional en pro a la unificación del régimen aplicable a los Contratos de Transporte Marítimo Internacional ocupándose de cubrir los trayectos ***Puerto a Puerto***, así como también tiene aplicación en los contratos ***Puerta a Puerta*** con un tramo marítimo internacional (Transporte Multimodal). Teniendo como finalidad la de desarrollar, modernizar y sustituir a los antiguos convenios que regían el transporte internacional de mercancías por mar, en particular, el Convenio

Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Conocimientos de Embarque firmado en Bruselas, el 25 de agosto de 1.924, y sus Protocolos de enmienda mejor conocido como Las Reglas de La Haya/Visby/SDR, y el Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías firmado en Hamburgo, en fecha 31 de marzo de 1.978, conocido como Las Reglas de Hamburgo.

Siendo estas reglas el resultado de trabajos que tuvieron lugar entre los años 2.002 y 2.009 y se desarrollaron en el seno de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional (CNUDMI) en estrecha cooperación con las organizaciones intergubernamentales y no gubernamentales internacionales interesadas en elaborar un texto legislativo que regule los asuntos referentes al transporte internacional de mercancías, trabajándose a partir de un borrador elaborado por el Comité Marítimo Internacional (CMI) y siendo definitivamente aprobadas por la Asamblea General de las Naciones Unidas el once (11) de diciembre de 2.008.

Las Reglas de Rotterdam tienen la finalidad de proporcionar una mayor uniformidad al marco legal dentro del cual se rigen los contratos de transporte y logística en el comercio internacional de mercancías por mar, adaptadas a las necesidades actuales del comercio y la logística internacional.

Algunos de los puntos a realzar en las Reglas de Rotterdam, se encuentran: La eliminación de la culpa náutica dentro de las exoneraciones de responsabilidad que podía alegar el porteador; el incremento a los límites de responsabilidad por pérdida o daño a las mercancías transportadas, establece un régimen legal uniforme y moderno por lo que brinda a los cargadores y porteadores un régimen universal vinculante y equilibrado que regula el funcionamiento de los contratos marítimos de transporte que puedan comprender otros modos de transporte. Además existen temas que

permanecen inalterados, tales como la avería gruesa y el transporte de pasajeros.

Tras la ceremonia oficial de firma celebrada en septiembre de 2009, se ha abierto el proceso de ratificación a la Convención de las Naciones Unidas sobre el Contrato de Transporte Internacional de Mercancías Total o Parcialmente Marítimo, mejor conocida como Reglas de Rotterdam. Si bien no parece que será a corto plazo, las posibilidades de que las Reglas de Rotterdam entren en vigor son altas, lo que convertirá a este Convenio no sólo en el principal instrumento internacional regulador del contrato de transporte marítimo de mercancías por agua, sino también, en un instrumento regulador de una parte muy importante de las operaciones de transporte multimodal, sin sustituir al Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Multimodal Internacional de Mercancías, elaborado en Ginebra en 1.980 el cual no ha entrado en vigencia por cuanto no ha sido ratificado o adherido por siete Estados (Convenio TM).

La importancia de esta nueva normativa es tal, que merece la pena analizar el contenido de la misma con mayor detalle, en el presente Trabajo Especial de Grado nos encargaremos de desarrollar la Responsabilidad del Porteador y solo el tiempo dirá si este objetivo se alcanza, después de todo las Reglas de Hamburgo también estaban pensadas para sustituir el sistema de Bruselas y la lista de países ratificantes es limitada siendo solo partes en la región Chile y Paraguay.

CAPITULO I

Antecedentes

La Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional, durante el 34º período de sesiones, celebrado en 2001, estableció el Grupo de Trabajo III Derecho del Transporte, con la finalidad de elaborar, en estrecha colaboración con otras organizaciones internacionales interesadas, un instrumento legislativo sobre los temas relativos al transporte internacional de mercancías. En el 35º período de sesiones, celebrado en 2002, la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional, aprobó la posibilidad de trabajo, en cuanto a que el proyecto de instrumento sobre derecho del transporte, abarcara las operaciones de transporte de puerta a puerta y el Grupo de Trabajo comenzó sus deliberaciones teniendo como base un texto que había sido presentado por el Comité Marítimo Internacional.

Durante el largo período de gestación del proyecto de convenio, el texto de partida de 2001, presentado por el Comité Marítimo Internacional, sufrió una enorme transformación en cuanto a su extensión y significado jurídico.

El Grupo de Trabajo III Derecho de Transporte, concluyó sus labores en el mes de enero de 2008, en Viena y el proyecto de Convenio quedó listo para su discusión y aprobación por la Comisión, lo que ocurrió en su 41º período de sesiones, celebrado en Nueva York, del 16 de junio al 3 de julio de 2008. El Convenio pasó a la Sexta Comisión de Asuntos Jurídicos de la Asamblea General, la que adoptó la resolución aprobatoria y luego se convocará a una ceremonia de suscripción en una nave surta en el puerto de Rotterdam, Holanda, motivo por el cual es bautizado como las “Reglas de Rotterdam”.

Estas normas son las primeras que regulan el transporte de mercancías por mar y establecen la uniformidad legal en el ámbito del transporte marítimo, reemplazando de esta manera a las Reglas de la Haya, las Reglas La Haya-Visby y las Reglas de Hamburgo.

Aspectos Generales de las Reglas de Rotterdam

Tenemos tres (03) Convenios Marítimos: Las Reglas de La Haya 1.924, que contiene dieciséis (16) artículos, con las Enmiendas resultantes del protocolo de Enmienda, Visby, 1.968 y el Protocolo de Enmienda, SDR, por sus siglas en inglés Special Draw Right, 1.979; las Reglas de Hamburgo de 1.978 contiene treinta y cuatro (34) artículos con dos (02) anexos, ninguno de los cuales cubre las necesidades básicas de los contratos del transporte internacional actual, ya que, dejan lagunas que necesitan cubrirse cuanto antes. Por otro lado, existe también un convenio para el transporte multimodal que resulta inaplicable. Absolutamente todos los involucrados coinciden en que se necesita un nuevo convenio, surgiendo así, Las Reglas de Rotterdam

Tenemos tres (03) Convenios Marítimos: Las Reglas de La Haya 1.924, que contiene dieciséis (16) artículos, y el Protocolo de La Haya-Visby de 1.968, agrega un (01) nuevo artículo; las Reglas de Hamburgo de 1.978 contiene treinta y cuatro (34) artículos con dos (02) anexos, ninguno de los cuales cubre las necesidades básicas de los contratos del transporte internacional actual, ya que, dejan lagunas que necesitan cubrirse cuanto antes. Por otro lado, existe también un convenio para el transporte multimodal que resulta inaplicable. Absolutamente todos los involucrados coinciden en que se necesita un nuevo convenio, surgiendo así, Las Reglas de Rotterdam o formalmente llamado Convenio de las Naciones Unidas sobre el Contrato de Transporte Internacional de Mercancías Total o Parcialmente Marítimo, de 2008; el mismo está compuesto por un Preámbulo, dividido en noventa y seis (96) artículos en dieciocho (18)

capítulos; muchos autores consideran que solamente debieran tomarse las normas mayormente aceptadas de estos Convenios y complementarlas.

Estas normas son las primeras que regulan el transporte de mercancías por mar y establecen la uniformidad legal en el ámbito del transporte marítimo, reemplazando de esta manera a las Reglas de la Haya, las Reglas La Haya-Visby y las Reglas de Hamburgo, así lo establece el mismo Convenio en su artículo 89, según el cual, se obliga a denunciar los otros convenios en los que los Estados ratificantes sean parte:

“1. Todo Estado que ratifique, acepte o apruebe el presente Convenio, o se adhiera a él, y que sea parte en el Convenio Internacional para la unificación de ciertas reglas en materia de conocimientos de embarque, firmado en Bruselas el 25 de agosto de 1924, en el Protocolo por el que se modifica el Convenio Internacional para la unificación de ciertas reglas en materia de conocimientos de embarque, firmado en Bruselas el 23 de febrero de 1968, o en el Protocolo por el que se modifica el Convenio Internacional para la unificación de ciertas reglas en materia de conocimientos de embarque conforme fue modificado por el Protocolo del 23 de febrero de 1968, firmado en Bruselas el 21 de diciembre de 1979, deberá denunciar simultáneamente dicho Convenio Internacional y su protocolo o protocolos de modificación en los que sea parte, mediante notificación al respecto enviada al Gobierno de Bélgica que incluya la declaración de que la denuncia surtirá efecto desde la fecha en que el presente Convenio entre en vigor para dicho Estado.

2. Todo Estado que ratifique, acepte o apruebe el presente Convenio, o se adhiera a él, y sea parte en el Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías firmado en Hamburgo el 31 de marzo de 1978, deberá denunciar simultáneamente dicho

Convenio, mediante notificación al respecto enviada al Secretario General de las Naciones Unidas que incluya la declaración de que la denuncia surtirá efecto desde la fecha en que el presente Convenio entre en vigor para dicho Estado.”

Es preciso destacar que las Reglas de Rotterdam establece la infraestructura para el desarrollo del comercio electrónico en el transporte marítimo, lo que implicaría menos costos, menos papeleo y menores tiempos de respuesta, y delimita claramente la responsabilidad y las obligaciones durante el proceso del transporte en su conjunto.

Las Reglas de Rotterdam, entrarán en vigencia el primer día del mes siguiente a la expiración del plazo de un (01) año, contado a partir de la fecha del depósito de 20º instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión.

Sistema de Responsabilidad de PUERTA a PUERTA

Las nuevas reglas propician un sistema de responsabilidad que abarca el período completo y no solo la fase de puerto a puerto. El artículo primero de la Convención define que el contrato de transporte es aquel en virtud del cual “un porteador se comprometa, a cambio del pago de un flete, a transportar mercancías de un lugar a otro” el cual “**deberá prever el transporte marítimo de las mercancías y podrá prever, además, su transporte por otros modos**”¹, incluyendo así el transporte multimodal; siendo en las Reglas de Rotterdam más amplia la definición de contrato de transporte que la de los Convenios anteriores, porque tanto la definición de las Reglas de La Haya-

¹ Artículo 1 ordinal 1 de las Reglas de Rotterdam: *Definiciones*. A los efectos del presente Convenio:

1. Por “contrato de transporte” se entenderá todo contrato en virtud del cual un porteador se comprometa, a cambio del pago de un flete, a transportar mercancías de un lugar a otro. Dicho contrato deberá prever el transporte marítimo de las mercancías y podrá prever, además, su transporte por otros modos.

Visby como la de las Reglas de Hamburgo, se aplican a contratos de transporte marítimo, en cambio en el nuevo Convenio, el contrato puede ser de transporte de “puerta a puerta”, incluyendo la conducción por otras vías, estableciendo como único requisito imperativo, que al menos una de ellas, sea la vía marítima, vemos entonces que se destaca la generalización del transporte de puerta a puerta en reemplazo del transporte tradicional “de puerto a puerto”, por razones de eficiencia del tráfico mercantil moderno.

Las Reglas de Rotterdam no tienen por finalidad reemplazar al Convenio de las Naciones Unidas sobre Transporte Multimodal Internacional o a las Reglas UNCTAD/CCI sobre Documentos de Transporte Multimodal, sino sustituir a las Reglas de La Haya/Visby/SDR y las Reglas de Hamburgo, siendo un error ver en las Reglas de Rotterdam como un convenio sobre Derecho del transporte multimodal “imperfecto”, como lo manifiestan en la Declaración de Montevideo, ya que debiera entenderse como un convenio sobre Derecho del transporte marítimo “expandido” (“marítimo-plus”), según lo establecen los especialistas que dan respuesta a la misma². Esto lo podemos fundamentar con el artículo 82 de las Reglas de Rotterdam *Convenios internacionales aplicables al transporte de mercancías por otros modos de transporte*; según el cual, nada de lo dispuesto en las Reglas de Rotterdam, afectará a la aplicación de cualquier Convenio internacional aplicable:

- a) **al transporte aéreo de mercancías;**
- b) **al transporte de mercancías por carretera;**
- c) **al transporte de mercancías por ferrocarril; o**
- d) **al transporte de mercancías por vías navegables interiores,**

² Las Reglas de Rotterdam, Una respuesta Latinoamericana a la “Declaración de Montevideo”.
www.comitemaritime.org/.../Rotterdam%20Rules/...

incluidas sus enmiendas futuras, que regulen la responsabilidad del porteador por pérdida o daño de las mercancías y que se hallen en vigor en el momento en que el presente convenio este en vigencia.³

Entonces, vemos que en estos cuatro casos específicos de materias reguladas en otros Convenios a las que no se aplican las normas de las Reglas de Rotterdam

Se complementa este punto con lo establecido en el artículo 83 del Convenio que analizamos, donde se expresa que el mismo no afecta la aplicación de cualquier convenio internacional o de las normas de derecho interno que regulen la limitación global de la responsabilidad de los propietarios de naves. Aquí se hace alusión al concepto de “fortuna de mar” que suele estar consagrado en la legislación interna de los países como mecanismo de limitación de responsabilidad de los armadores o naviero.

Características

Algunas de las principales características de las Reglas Rotterdam son:

³ Artículo 82 de las Reglas de Rotterdam: Nada de lo dispuesto en el presente Convenio afectará a la aplicación de cualquiera de los siguientes convenios internacionales, incluidas sus enmiendas futuras, que regulen la responsabilidad del porteador por pérdida o daño de las mercancías y que se hallen en vigor en el momento en que el presente Convenio entre en vigor:

- a) Cualquier convenio aplicable al transporte aéreo de mercancías en la medida en que dicho convenio, de acuerdo con sus normas, sea aplicable a algún tramo del contrato de transporte;
- b) Cualquier convenio aplicable al transporte de mercancías por carretera en la medida en que dicho convenio, de acuerdo con sus normas, sea aplicable al transporte de mercancías cargadas en un vehículo de transporte por carretera que sea transportado a bordo de un buque;
- c) Cualquier convenio aplicable al transporte de mercancías por ferrocarril en la medida en que dicho convenio, de acuerdo con sus normas, sea aplicable al transporte marítimo de mercancías complementario del transporte por ferrocarril; o
- d) Cualquier convenio aplicable al transporte de mercancías por vías navegables interiores en la medida en que dicho convenio, de acuerdo con sus normas, sea aplicable al transporte de mercancías sin trasbordo por vías navegables interiores y por mar.

Complejidad, extensión e inseguridad en la interpretación, se trata de un documento complejo, muy extenso y de difícil interpretación en muchos de sus puntos. Y en su texto se eliminan institutos que tenían siglos de aceptación unánime, como el conocimiento de embarque, el armador y el fletamento. Simultáneamente se introducen conceptos absolutamente nuevos como el documento de transporte electrónico, el contrato de volumen, la parte ejecutante marítima o parte controladora.

Se crean los Contratos de Volumen⁴, son los contratos en los cuales no se pone a disposición del fletador una nave específica sino que el fletante asume la obligación de transportar, a falta de acuerdo entre las partes, una determinada cantidad de mercancía durante un período dado, sin indicación de los buques donde dichas mercancías serán transportadas; en los cuales se puede pactar cualquier cosa, y se permiten las cláusulas de irresponsabilidad total en los documentos de transporte emitidos en función del mismo. Ni siquiera se pone un límite mínimo a los futuros contratos de volumen: por ejemplo un acuerdo para transportar dos bultos en tres años podría calificarse de contrato de volumen.⁵

Las Reglas de Rotterdam eliminan el principio de imperatividad, la eliminación de la regla de oro consagrada en las Reglas de La Haya/Visby/SDR (imperatividad y orden público) traerá aparejada serias dificultades al comercio internacional y a todo el régimen de pagos que acompaña a la compraventa internacional de mercancías.

Limitación de responsabilidad, se parte de la base del derecho de los transportadores marítimos a gozar de limitación de responsabilidad, la cual se

⁴ Reglas de Rotterdam numeral 2 del artículo 1: Por "contrato de volumen" se entenderá todo contrato de transporte que prevea el transporte de una determinada cantidad de mercancías en sucesivas remesas durante el período en él convenido. Para la determinación de la cantidad, el contrato podrá prever un mínimo, un máximo o cierto margen cuantitativo.

⁵ Esta es una de las críticas que se le hace a Las Reglas de Rotterdam en la Declaración de Montevideo.

considera un dogma indiscutible. La limitación se establece en el artículo 59 de las Reglas, en 875 unidades de cuenta⁶ por bulto o 3 unidades de cuenta por kilogramo, y el artículo 61 establece que la limitación de responsabilidad sólo se pierde en caso de dolo más no se pierde en caso de culpa grave del transportador.

Por no se la limitación de orden público, se puede pactar límites menores solo en los Contratos de Volumen, así lo establece el artículo 79.⁷

Según la definición que hacen las Reglas de Rotterdam en el contrato de volumen bastaría tener una relación habitual de cliente con un armador o planear realizar dos embarques consecutivos para que la cláusula de irresponsabilidad total en el contrato sea plenamente válida y se prohíbe cualquier cláusula que pueda disminuir la responsabilidad de los cargadores.

Validez de las cláusulas de jurisdicción, En primer lugar, ha de admitirse que el Capítulo 14 de las Reglas de Rotterdam está sujeto a aceptación expresa por los Estados Contratantes, y que el artículo 67⁸ se aplica

⁶ La unidad de cuenta es el Derecho Especial de Giro.

⁷ Reglas de Rotterdam artículo 79: 1. Salvo disposición en contrario en el presente Convenio, cualquier cláusula en un contrato de transporte será nula en la medida en que: a) Excluya o limite, directa o indirectamente, las obligaciones del porteador o de una parte ejecutante marítima con arreglo al presente Convenio; b) Excluya o limite, directa o indirectamente, la responsabilidad del porteador o de una parte ejecutante marítima por el incumplimiento de alguna de sus obligaciones con arreglo al presente Convenio; o c) Disponga la cesión al porteador, o a alguna de las personas mencionadas en el artículo 18, del beneficio del seguro de las mercancías. 2. Salvo disposición en contrario en el presente Convenio, cualquier cláusula en un contrato de transporte será nula en la medida en que: a) Excluya, limite o aumente, directa o indirectamente, las obligaciones del cargador, del destinatario, de la parte controladora, del tenedor o del cargador documentario previstas en el presente Convenio; o b) Excluya, limite o aumente, directa o indirectamente, la responsabilidad del cargador, del destinatario, de la parte controladora, del tenedor o del cargador documentario por el incumplimiento de sus obligaciones previstas en el presente Convenio.

⁸ Artículo 67 de las Reglas de Rotterdam: 1. La competencia de un tribunal designado con arreglo al apartado b) del artículo 66 sólo será exclusiva respecto de las controversias entre las partes en el contrato si éstas así lo han pactado y el acuerdo que reconozca dicha competencia: a) Forma parte de un contrato de volumen en el que están claramente indicados los nombres y las direcciones de las partes y que o bien: i) ha sido individualmente negociado, o bien ii) advierte de manera visible de la existencia de un acuerdo exclusivo de elección de foro, con especificación de las

solo si un Estado declara quedar obligado a aplicar las normas del señalado capítulo.

Si un Estado acepta el capítulo sobre jurisdicción, el mencionado artículo 67 permite las cláusulas de jurisdicción exclusiva únicamente bajo condiciones limitadas:

1. Las cláusulas de jurisdicción exclusiva se permiten sólo en los contratos de volumen, en el resto de los casos, el demandante siempre tiene la opción de iniciar una acción en los lugares enunciados en el artículo 66.⁹
2. Incluso para las cláusulas de jurisdicción exclusiva incluidas en un contrato de volumen, el Artículo 67 exige varias condiciones para su validez. Estas condiciones son todavía más restrictivas para la validez de tales cláusulas frente a terceras partes artículo 67 ordinal 2.

Entonces vemos que son validas las cláusulas de elección de tribunal y la elección de jurisdicción exclusiva que imponga el transportador en el

cláusulas o secciones del contrato de volumen que lo incluyen; y *b)* Designa con claridad a los tribunales de un Estado Contratante, o a uno o más tribunales específicos de un Estado Contratante.

2. Una persona que no sea parte en el contrato de volumen sólo quedará vinculada por un acuerdo exclusivo de elección de foro concertado con arreglo al párrafo 1 del presente artículo cuando: *a)* El tribunal elegido esté situado en alguno de los lugares indicados en el apartado *a)* del artículo 66; *b)* El acuerdo figure en el documento de transporte o en el documento electrónico de transporte; *c)* Dicha persona haya sido adecuada y oportunamente informada sobre cuál es el tribunal ante el que debe entablarse la acción y sobre el carácter exclusivo de su competencia al respecto; y *d)* La ley del tribunal que conozca del caso prevea que dicha persona puede quedar obligada por un acuerdo exclusivo de elección de foro.

⁹ Artículo 66 de las Reglas de Rotterdam: Acciones contra el porteador. A menos que el contrato de transporte contenga un acuerdo exclusivo de elección de foro que cumpla con lo prescrito en el artículo 67 o en el artículo 72, el demandante tendrá derecho a entablar un procedimiento judicial contra el porteador con arreglo al presente Convenio: *a)* Ante un tribunal competente en cuya jurisdicción esté situado uno de los siguientes lugares: *i)* El domicilio del porteador; *ii)* El lugar de la recepción de las mercancías acordado en el contrato de transporte; *iii)* El lugar de la entrega de las mercancías acordado en el contrato de transporte; o *iv)* El puerto donde las mercancías sean inicialmente cargadas en un buque, o el puerto donde las mercancías sean finalmente descargadas del buque; o *b)* Ante el tribunal competente o uno de los tribunales competentes que el cargador y el porteador hayan designado de común acuerdo para decidir sobre las reclamaciones que contra el porteador puedan surgir en el marco del presente Convenio.

documento de transporte. El artículo 67 establece que el tribunal *acordado* entre cargador y porteador tendrá competencia “exclusiva” siempre que la cláusula forme parte de un contrato de volumen. Para que la cláusula valga es suficiente con que haya sido acordada entre cargador y porteador. Las Reglas de Rotterdam admite la validez de las cláusulas de adhesión insertas en el documento de transporte que atribuyan jurisdicción exclusiva a los tribunales que elija el transportador.

Por otro lado en caso de que el cargador desee plantear su reclamación deberá de acudir a una jurisdicción competente, sin embargo la convención prevé una excepción declinatoria a favor del porteador ya que si este puede demostrar que otra convención es la aplicable entonces el tribunal que conoce del juicio deberá de declararse no competente, existen dentro de la convención diversos parámetros respecto a la jurisdicción, tales como acuerdo arbitral, y jurisdicción competente, así mismo las reglas comunes para interponer un reclamo tales como el domicilio del porteador, lugar de recepción de las mercancías convenido, lugar de entrega de las mercancías convenido.

El artículo 66 *eiusdem* no es aplicable cuando “...el contrato de transporte contenga un acuerdo exclusivo de elección de foro que cumpla con lo prescrito en el artículo 67 o en el 72...”. En caso de no existir dicho acuerdo exclusivo sobre la competencia, el demandante podrá elegir entablar un procedimiento judicial contra el porteador ante un tribunal competente donde el porteador se encuentre domiciliado, o en alguno de los cuatro puntos que son el desencadenante para la aplicación de este Convenio, según su artículo 5, esto es:

- ✿ el lugar de recepción de las mercancías acordado en el contrato de transporte,
- ✿ el lugar de entrega acordado en el contrato de transporte,
- ✿ el puerto donde las mercancías fueron inicialmente cargadas en un buque o

- ✿ el puerto donde estas sean finalmente descargadas de un buque , o
- ✿ ante un tribunal o tribunales competentes que el cargador y el porteador hayan designado de común acuerdo para decidir sobre las reclamaciones que contra el porteador puedan surgir en el marco de las Reglas de Rotterdam.

En el supuesto de que las partes lleguen a un acuerdo sobre la jurisdicción una vez surgida la controversia numeral 1 del artículo 72, puede argumentarse que el demandante aún podría entablar un procedimiento judicial ante un tribunal competente y en alguno de los cuatro puntos identificados en el artículo 66, aunque no en el tribunal acordado por las partes luego de surgida la controversia.

“La redacción del artículo y su remisión a otros contenidos en LAS REGLAS, aunada a otras circunstancias que se analizan a continuación, origina cierta confusión que trataré de dilucidar mediante la interpretación concordada de los artículos 66, 67, 72, 74 y 91 de LAS REGLAS en la siguiente forma:

1. Como quedó establecido, el primer criterio para determinar la jurisdicción, ex artículo 66, es el de la autonomía de la voluntad; dicho artículo, en su encabezado determina que tal voluntad debe estar expresada en el contrato de transporte mediante un acuerdo exclusivo de elección de foro; sin embargo, el literal *b* del mismo artículo se refiere a *uno de los tribunales competentes que el cargador y el porteador **hayan designado de común acuerdo para decidir sobre las reclamaciones que contra el porteador puedan surgir en el marco del Convenio.*** En el primer caso enunciado, se refiere a la cláusula de jurisdicción contenida en el conocimiento de embarque (contrato de adhesión) que, como hemos visto, resulta inaplicable a tenor de lo dispuesto en la jurisprudencia nacional.
2. En cuanto al segundo caso, se contempla un verdadero acuerdo de voluntades mediante el cual **se designa con claridad a los tribunales de un Estado**

Contratante, o a uno o más tribunales específicos de un Estado Contratante. Sin embargo, de conformidad con lo establecido en el artículo 67, la competencia de un tribunal designado con arreglo al apartado *b)* del artículo 66 sólo será exclusiva respecto de las controversias entre las partes en el contrato si éstas así lo han pactado y **el acuerdo que reconozca dicha competencia, forma parte de un contrato de volumen;** es decir, no resulta aplicable en el caso de contratos de transporte distintos a los de volumen (COA).

3. Por su parte, el artículo 72 dispone que **una vez surgida una controversia,** las partes **podrán convenir** en resolverla ante cualquier tribunal competente; el mismo artículo establece la sumisión tácita al determinar que *todo tribunal competente ante el que comparezca el demandado, sin impugnar su competencia de conformidad con la ley del foro, será competente para conocer de la controversia.*

No obstante lo expresado, los inconvenientes señalados son más aparentes que reales dado que, a pesar de que LAS REGLAS no admiten formular reservas, en el caso específico de la jurisdicción y en aplicación concordada de los artículos 74 y 91, **los Estados contratantes sólo quedarán obligados por el Capítulo 14 (Jurisdicción, artículos 66 al 74) cuando, declaren que sus normas serán obligatorias para ellos.**¹⁰

Doble objetivo: *Unificador y Modernizador.* Las Reglas de Rotterdam, han surgido, con la finalidad de culminar con la pluralidad normativa existente en el sector del transporte marítimo internacional de mercancías y, correlativamente, con la de modernizar comentada regulación.

¹⁰ ÁLVAREZ LEDO, Tulio: *Homenaje a Alfredo Morle.* Editorial UCAB, Caracas, 2012. Pag. 45.

Ámbito de Aplicación del Convenio

El Convenio se aplicará cuando:

- a) Nos hallemos ante un **contrato de transporte**,
- b) Que sea **internacional**;
- c) Que un **trayecto sea por mar**, y
- d) Siempre que se den las **condiciones de aplicabilidad** previstas en su texto.

Se destaca el hecho de que para la aplicación del Convenio no es necesario que se emita un documento de transporte determinado, sino, que exista un contrato de transporte, tal y como éste aparece definido por las propias Reglas de Rotterdam en el numeral 1 del artículo 1:

“Por **contrato de transporte** se entenderá todo contrato en virtud del cual un porteador se comprometa, a cambio del pago de un flete, a transportar mercancías de un lugar a otro. Dicho contrato deberá prever el transporte marítimo de las mercancías y podrá prever, además, su transporte por otros modos.”

Permitiendo así el transporte multimodal; en otras palabras habrá contrato cuando se produce un acuerdo oneroso (“a cambio del pago de un flete”) entre el porteador y su contraparte, y cuyo objeto sea el traslado internacional de mercancías de un lugar a otro con un trayecto marítimo.

El Convenio también define al **Porteador** en el numeral 5, del artículo 1, en un modo muy sencillo:

“Por **porteador** se entenderá la persona que celebre un contrato de transporte con un cargador.”

Lo realmente importante para delimitar jurídicamente al porteador no es que sea éste quien realice materialmente el transporte, es suficiente con que se

comprometa a conseguir el resultado del transporte (porteador contractual) y encargue (subcontrate) a otro porteador (efectivo)¹¹ la ejecución material del mismo. De este modo, se recoge la consideración tradicional del contrato de transporte como contrato celebrado entre dos partes, porteador y cargador, las cuales asumen obligaciones (contrato bilateral) de carácter sinalagmático.

El Convenio no será aplicable en el transporte de línea regular a los contratos de fletamento; y otros contratos para la utilización de un buque o de cualquier espacio a bordo de un buque y no será aplicable a los contratos de transporte en el transporte no regular, salvo cuando no exista entre las partes un contrato de fletamento ni otro contrato para la utilización de un buque o de cualquier espacio a bordo de un buque; y se haya emitido un documento de transporte o un documento electrónico de transporte.

Según lo dispuesto en el artículo 5 de las Reglas de Rotterdam, el instrumento internacional es aplicable a todo contrato de transporte en el que el lugar de la recepción y el lugar de la entrega estén situados en Estados diferentes, y en el que el puerto de carga de un transporte marítimo y el puerto de descarga de ese mismo transporte estén situados en Estados diferentes, siempre y cuando, de acuerdo con el contrato de transporte, alguno de los siguientes lugares esté situado en un Estado Contratante: el lugar de la recepción; el puerto de carga; el lugar de la entrega, o el puerto de descarga.

Entonces tenemos que el elemento determinante del ámbito de aplicación del Convenio es el contrato internacional de transporte de mercancías, total o parcialmente marítimo, háyase emitido o no documento de transporte, sea éste en soporte de papel o en soporte electrónico.

¹¹ Ley de Comercio Marítimo numeral 2 del artículo 197: A los efectos de esta Ley se entiende por: 2. Porteador efectivo: toda persona a quien el porteador ha encomendado la ejecución del transporte de mercancías por agua o de una parte de este.

El Convenio es también aplicable sea cual fuere la nacionalidad de la nave o del buque, del porteador, de las partes ejecutantes, del cargador, del destinatario o cualquier otra parte interesada.

Uno de los principales fundamentos para formular las Reglas de Rotterdam fue establecer un régimen legal global, uniforme y moderno que regule los derechos y obligaciones de las partes interesadas en la industria del transporte marítimo, con un contrato único para el transporte de puerta a puerta o door to door.

CAPITULO II

Régimen de responsabilidad del Porteador

Las Reglas de Rotterdam establecen un régimen de responsabilidad del porteador de «Puerta a Puerta», a diferencia del régimen «Puerto a Puerto» que regulan las Reglas de La Haya/Visby/SDR, de este modo, el porteador es responsable de las pérdidas o daños a las mercancías desde el momento en que éste las recibiere para su transporte hasta el momento de su entrega en destino.

Teniendo estas Reglas la primicia que establecen que el registro electrónico del contrato o de otra información producirá los mismos efectos legales que sus equivalentes en papel. También se contemplan unas lógicas consecuencias de la extensión espacial de la responsabilidad del porteador, por ejemplo, la carga o descarga realizada por el cargador o por el destinatario; otras, surgidas con motivo de la preocupación por la salvaguarda de determinados intereses cuya protección apenas preocupaba en épocas pasadas como son las medidas para evitar los daños al medio ambiente; y, en fin, otras nacidas de la práctica que precisaban de una expresa regulación, así, los actos de avería gruesa y las medidas adoptadas en relación con las mercancías peligrosas y serán por cuenta del porteador las operaciones de carga, estiba, desestiba y descarga.

Asimismo, y conforme al régimen de responsabilidad establecido en las Reglas de Rotterdam, **el porteador deviene responsable del retraso en la entrega de las mercancías**, en todo caso, acreditada que la causa del daño, pérdida o retraso es atribuible a la innavegabilidad del buque, no podrá el porteador hacer valer las circunstancias exonerativas de su responsabilidad previstas en el numeral 3 del artículo 14 de las Reglas de Rotterdam, salvo que

acredite haber observado la debida diligencia antes, al comienzo y durante el transporte marítimo en poner el buque en condiciones de navegabilidad.

Los contratos de transporte marítimo internacional de mercancías¹² son contratos lucrativos en los que prevalecen los usos y costumbres de los comerciantes, y en los que existen topes de responsabilidades que permiten dar un margen de seguridad y claridad respecto del riesgo que asume cada parte contratante, siendo, el límite de responsabilidad la medición del riesgo para contratar, estamos hablando de un contrato netamente comercial, de adhesión en algunos casos y en los que los topes indemnizatorios por daños a la carga son necesarios para mantener fletes a un nivel controlado, obtener seguros y darle claridad al riesgo.

Algunas ventajas precisadas en las Reglas de Rotterdam a favor de cargadores y de transportistas.

Los cargadores podrían decir que los siguientes puntos son ventajosos, mientras que los transportistas podrían considerar lo contrario; por ejemplo:

- ⊗ Aumento del límite de responsabilidad por daños o pérdida de la carga;
- ⊗ Pérdida de la exoneración de responsabilidad por culpa náutica;
- ⊗ Claridad en las responsabilidades de la parte ejecutante marítima;
- ⊗ Extensión de ejercer debida diligencia para mantener el buque en condiciones de navegabilidad durante todo el viaje;
- ⊗ Inclusión del transporte sobre cubierta;
- ⊗ Extensión del período de aviso por daños o pérdida de la carga (veintiún días naturales siguientes a la entrega de las mercancías.), y

¹² Los contratos de transporte marítimo internacional de mercancías en el que “los puertos de origen y de destino están situados en países diferentes

- ⊗ Extensión del período para iniciar acciones a 2 años.

En tanto, los transportistas podrían encontrar positivos, y los cargadores negativos, los siguientes aspectos:

- ⊗ Claridad en las obligaciones del cargador;
- ⊗ Claras reglas de entrega de la carga;
- ⊗ Bases de responsabilidad para el cargador;
- ⊗ Se mejora el sistema de desvío;
- ⊗ Se permite al transportista entregar mercancías sin presentación de documentos de transporte negociables, mientras se protege el interés de las partes involucradas;
- ⊗ Se establecen pautas para lidiar con el daño oculto en el transporte multimodal, y
- ⊗ Se pautan reglas para la entrega tardía.

La identidad del porteador

Se identifica al porteador como aquel que ha celebrado un contrato de transporte con un cargador, especial mención merece el artículo 37 de las Reglas de Rotterdam, ya que, conforme a este precepto, prevalecerá la identificación del porteador fijada en el contrato de transporte sobre aquella otra que pudiere establecerse en el documento de transporte. Pero, además, si en el contrato no se consigna la identidad del porteador pero sí se señala el buque a bordo del cual se transportaron las mercancías, se presumirá la condición de porteador al propietario registral del buque, salvo que éste identifique al arrendatario a casco desnudo o a otro porteador.

La responsabilidad del porteador se extiende, en los términos establecidos y desde un punto de vista subjetivo, a los actos y omisiones atribuibles a cualquier parte ejecutante (marítima o no), al capitán y a la

tripulación y a los empleados del porteador o de la parte ejecutante. En general, el régimen de responsabilidad previsto en las Reglas de Rotterdam resulta de aplicación a una parte ejecutante marítima que respondería solidariamente con el porteador de las pérdidas, daños o retrasos acaecidos durante el período en el que las mercancías se encontraban bajo su custodia.

Las Reglas de Rotterdam, sin modificar la naturaleza del plazo establecido para el ejercicio de las acciones que, al igual que en el régimen de las Reglas de La Haya/Visby/SDR, hemos de seguir considerando como de caducidad (si bien, prorrogable por voluntad del reclamado), extiende éste a dos años a contar desde la entrega de las mercancías o, a falta de entrega, desde la fecha en que deberían haber sido entregadas. El plazo para el ejercicio de la acción de repetición, sin embargo, deberá determinarse conforme a la *lex fori* o, en ausencia de disposición sobre esta materia, noventa (90) días a contar desde el pago de la reclamación o desde el emplazamiento respecto de la reclamación.

Las Reglas de Rotterdam resultan aplicables al transporte marítimo realizado sobre la cubierta del buque en los supuestos referidos en aquéllas, y fuera de tales supuestos, el porteador no podrá ampararse en las normas que le exoneran de responsabilidad en relación con los daños atribuibles a la realización del transporte de esta forma; pero además, si se transportaren las mercancías sobre cubierta, vulnerando el pacto contractual de su transporte bajo cubierta, tampoco podría el porteador beneficiarse de los límites de responsabilidad establecidos en el Convenio.

Obligaciones y responsabilidad del porteador

Las Obligaciones del porteador tiene dedicado en el Convenio todo el Capítulo 4, compuesto por 6 artículos comprendidos desde el artículo 11 al artículo 16, los cuales estudiaremos a continuación.

Es el porteador uno de los elementos subjetivos que participan en el contrato de transporte, a quien le corresponde un rol protagónico, de ahí la importancia de la normativa que establece sus obligaciones, es una novedad en este convenio, ya que, cubre un vacío importante debido a que no se encuentran las mismas reguladas ni por las Reglas de la Haya/Visby/SDR, ni por las Reglas de Hamburgo, referentes al transporte de mercancías por mar.

Transporte y Entrega de la Mercancía

El Transporte y Entrega de la Mercancía, aparece regulado como la obligación básica consistente en transportar las mercancías hasta el lugar de destino y entregarlas al destinatario de conformidad con lo estipulado en el contrato de transporte, según el artículo 11 de las Reglas de Rotterdam.

Se trata de una obligación de hacer, que a diferencia de lo que ocurre en otros contratos, su ejecución no es personalísima en el transporte, puesto que se contempla la intervención de una parte ejecutante. Además, en el contexto de la clasificación de las obligaciones de hacer, donde se distingue entre obligaciones de medios y de resultado, ésta es una de resultado, lo que hace riguroso el régimen de responsabilidad, en caso de incumplimiento.

Período de Responsabilidad del Porteador

El Convenio, sigue el criterio de las Reglas de Hamburgo, que extienden la responsabilidad del porteador a todo el período durante el cual las mercancías estén bajo su custodia tanto en el puerto de carga, durante el transporte y en el puerto de descarga. Se considera que las mercaderías están bajo la custodia del porteador desde el momento en que éste las haya tomado a su cargo al recibirlas del cargador o de la persona, autoridad u otro tercero en poder de las cuales, según las leyes o los reglamentos del puerto de carga, se

hayan de poner las mercancías para ser embarcadas. Cesa la custodia del porteador en el momento en que él haya entregado las mercancías poniéndolas en poder o a disposición del consignatario o poniéndolas en poder de una autoridad o de un tercero a quienes, según las leyes o los reglamentos aplicables en el puerto de descarga, hayan de entregarse las mercancías.

Las Reglas de Rotterdam estipulan en el artículo 12:

“1. El período de responsabilidad del porteador por las mercancías establecido en el presente Convenio comienza en el momento en que el porteador o una parte ejecutante reciba las mercancías para su transporte y termina en el momento de su entrega.

2. a) Si la ley o los reglamentos aplicables en el lugar de la recepción exigen que las mercancías sean entregadas a una autoridad o a un tercero de quien el porteador pueda recogerlas, el período de responsabilidad del porteador comenzará cuando el porteador las recoja de dicha autoridad o tercero.

b) Si la ley o los reglamentos aplicables en el lugar de la entrega exigen que el porteador entregue las mercancías a una autoridad o a un tercero de quien el destinatario pueda recogerlas, el período de responsabilidad del porteador terminará cuando las entregue a dicha autoridad o tercero.

3. Para la determinación del período de responsabilidad, las partes podrán estipular el momento y el lugar de la recepción y la entrega, pero será nula toda cláusula del contrato de transporte en la medida en que disponga que:

a) El momento de la recepción de las mercancías es posterior al inicio de la operación inicial de carga con arreglo al contrato de transporte; o

b) El momento de la entrega de las mercancías es anterior a la finalización de la operación final de descarga con arreglo al contrato de transporte.”

Es decir, que el período de responsabilidad del porteador por las mercancías, comienza en el momento en que el porteador o una parte ejecutante reciba las mercancías para su transporte y termina en el momento de su entrega. Se agregan aclaraciones para el caso que las leyes o reglamentos del lugar de la recepción o del lugar de la entrega exijan que el consignador o el porteador, según sea el caso, entreguen las mercancías en el lugar de la recepción o en el lugar de la entrega, a una autoridad o a un habilitado para recibirlas antes que el porteador o el destinatario, según el caso, puedan recogerlas. Ahora se le impone el deber de identificar la causa o una de las causas de la pérdida, daño o retraso y probar que dicha causa no es imputable a su culpa ni a la de ninguna de las personas por cuyos actos el porteador responde.¹³

Obligaciones Específicas

Considerando las obligaciones específicas del porteador, tenemos que durante su período de responsabilidad por las mercancías establecido en el artículo 12 del Convenio transcrito anteriormente, y a reserva de lo dispuesto en el artículo 26¹⁴, el porteador deberá recibir, cargar, manipular, estibar,

¹³ Artículo 18 de las Reglas de Rotterdam: El porteador será responsable de todo incumplimiento de sus obligaciones previstas en el presente Convenio que sea imputable a actos u omisiones de: a) Cualquier parte ejecutante; b) El capitán o algún miembro de la tripulación del buque; c) Los empleados del porteador o de una parte ejecutante; o d) Cualquier otra persona que ejecute o se comprometa a ejecutar alguna de las obligaciones del porteador con arreglo al contrato de transporte, en la medida en que dicha persona actúe, directa o indirectamente, a instancia del porteador o bajo su supervisión o control.

¹⁴ Artículo 26 de las Reglas de Rotterdam: Cuando la pérdida o el daño de las mercancías, o el hecho o circunstancia que haya ocasionado el retraso en su entrega, se haya producido durante el período de responsabilidad del porteador, pero exclusivamente antes de ser cargadas las mercancías a bordo del buque, o exclusivamente después de ser

transportar, conservar, custodiar, descargar y entregar las mercancías con la diligencia y los cuidados debidos.

En el párrafo Segundo del artículo 13 se establece una excepción al admitir que el porteador y el cargador podrán estipular que las operaciones de carga, manipulación, estiba o descarga de las mercancías sean efectuadas por el cargador, el cargador documentario o el destinatario, con la única condición, que conste la mencionada estipulación en los datos del contrato.

Como complemento de las obligaciones previamente señaladas, el Convenio norma en el artículo 14, los **deberes u obligaciones específicas que se imponen al porteador aplicables al viaje por mar**, tales deberes no están, en medida alguna, previstos en las Reglas de la Haya/Visby/SDR ni en las Reglas de Hamburgo.

Instituyendo un sistema de responsabilidad subjetiva del porteador por culpa presunta, de forma que, acaecido un hecho generador de dicha responsabilidad durante el período en el cual las mercancías permanecen bajo su custodia, deviene aquél responsable de las consecuencias dañosas, salvo que acredite la ausencia de un comportamiento negligente o la concurrencia, como causa de dicho hecho generador, de alguna de las circunstancias previstas en el numeral 3 del artículo 14 de las Reglas de Rotterdam.

En este sentido, el porteador está obligado a obrar con la debida diligencia antes, al comienzo y durante la travesía marítima para:

- a) Poner y mantener el buque en adecuado estado de navegabilidad;

descargadas las mercancías del buque, el régimen del presente Convenio no impedirá la aplicación de las disposiciones de otro instrumento internacional que, al producirse dicha pérdida o daño, o dicho hecho o circunstancia causante del retraso: a) Se habrían aplicado, a tenor del propio instrumento, a la totalidad o a una parte de los actos del porteador en el caso de que el cargador hubiera celebrado con él un contrato separado directamente aplicable al segmento del transporte donde haya ocurrido la pérdida o el daño de las mercancías, o el hecho o la circunstancia causante del retraso en su entrega; b) Regulen expresamente la responsabilidad del porteador, su limitación, o el plazo de que se disponga para el ejercicio de acciones; y c) No puedan ser excluidas, a tenor del propio instrumento, por pacto contractual alguno, o no puedan serlo en detrimento del cargador.

b) Tripular, armar y avituallar debidamente el buque, y mantenerlo así tripulado, armado y avituallado durante todo el viaje; y

c) Mantener las bodegas y demás partes del buque en donde se transporten las mercancías, así como todo contenedor por él suministrado y en cuyo interior o sobre el cual se transporten mercancías, en el estado adecuado para su recepción, transporte y conservación.

Termina este capítulo IV de las obligaciones del porteador con dos disposiciones relativas a las **mercancías que pueden constituir peligro** definidas en el artículo 15 explicando que el porteador o una parte ejecutante podrá negarse a recibir o a cargar las mercancías y podrá acoger cualquier otra medida que sea razonable, así como descargarlas, destruirlas o hacerlas inofensivas, si las mercancías constituyen o puede sensatamente preverse que llegarán a constituir, durante el período de responsabilidad del porteador, un peligro real para las personas, los bienes o el medio ambiente.

Y el artículo 16 nos habla del sacrificio de las mercancías durante el viaje por mar, el cual nos dice que a pesar de lo ordenado en los artículos 11, 13 y 14, el porteador o una parte ejecutante podrá sacrificar mercancías durante el viaje por mar cuando ello sea razonable en aras de la seguridad común o como medida para proteger de algún peligro vidas humanas u otros bienes que formen parte de la expedición.

Responsabilidad del porteador por pérdida, daño o retraso

La responsabilidad del porteador por pérdida, daño o retraso, organizadas en el Capítulo 5 del Convenio compuesto por siete (07) artículos, del artículo 17 al 23.

El Fundamento de la responsabilidad del porteador y causas de exoneración, está establecido en el artículo 17; según el cual el principio de la

responsabilidad está basado en el período de custodia y se recogen las tres (03) causas básicas de responsabilidad de las Reglas de Hamburgo, *pérdida, avería y retardo*. Se introducen importantes modificaciones en la lista de exoneraciones, como por ejemplo, la eliminación de la culpa náutica como causa de exoneración de responsabilidad del porteador. El incendio tiene efecto exculpatorio sólo en el caso que se hubiere originado en la nave que transporta las mercancías perdidas o dañadas; se agregan también a la lista nuevas causas de exoneración basadas en criterios medioambientales o equivalentes.

El Convenio establece dos posibilidades al porteador para liberarse de responsabilidad:

Primera: La cual está señalada en el párrafo 2, del artículo 17, del Convenio, que establece: El porteador quedará total o parcialmente exonerado de la responsabilidad establecida en el párrafo 1 del presente artículo si prueba que la causa o una de las causas de la pérdida, el daño o el retraso no es imputable a su culpa ni a cualquier parte ejecutante, ni al capitán o algún miembro de la tripulación, ni a los empleados del porteador, ni a ninguna otra persona que ejecute o se comprometa a ejecutar alguna de las obligaciones del porteador con arreglo al contrato de transporte, en la medida en que dicha persona actúe, directa o indirectamente, a instancia del porteador o bajo su supervisión o control.

La segunda posibilidad del porteador de evitar su responsabilidad, que constituye una alternativa respecto de la prueba general de falta de culpa, está prevista en el artículo 17, del texto uniforme y se remite una lista de causales específicas que se enumeran en el párrafo 3, de esta misma disposición. Entre los hechos y circunstancias que enumera el párrafo 3 del artículo 17, del Convenio, se encuentran: la fuerza mayor, riesgos, peligros y accidentes del mar o de otras aguas navegables, guerra, hostilidades, conflicto armado, piratería, terrorismo, motines y tumultos, por nombrar sólo algunos,

manteniéndose la lista de exoneraciones, cuyo origen está en las Reglas de la Haya/Visby/SDR (concretamente en el Convenio de Bruselas), teniendo presente que esta “lista de peligros exceptuados” se mantiene en toda la legislación que se estableció gracias a la difusión de las mencionadas Reglas y porque además existe jurisprudencia acerca de ella, que se ha acumulado por más de 80 años.

El Convenio no mantuvo las exoneraciones basadas en la innavegabilidad del buque, ya que, quedó eliminada al establecer la obligación continua del porteador de mantener la navegabilidad de la nave antes, al comienzo y durante la travesía marítima; ni la culpa náutica, puesto que fue eliminada.

Responsabilidad del porteador por actos ajenos

De conformidad con el artículo 18 del Convenio, el porteador es responsable de todo incumplimiento de sus obligaciones previstas en él, que sea imputable a actos u omisiones de:

- a) Cualquier parte ejecutante;
- b) El capitán o algún miembro de la tripulación del buque;
- c) Los empleados del porteador o de una parte ejecutante; o
- d) Cualquier otra persona que ejecute o se comprometa a ejecutar alguna de las obligaciones del porteador con arreglo al contrato de transporte, en la medida que esa persona actúe directa o indirectamente, a instancias del porteador o bajo su supervisión o control.

El régimen de responsabilidad se complementa estableciendo la que corresponde a la parte ejecutante marítima, la cual no estaba admitida ni regulada en las Reglas de la Haya/Visby/SDR y Reglas de Hamburgo.

Asimismo, el Convenio contiene normas acerca de la responsabilidad solidaria del porteador y una o más partes ejecutantes marítimas, por la pérdida, el daño o el retraso en la entrega de las mercancías. Se define el concepto de retraso y se establecen normas acerca del cálculo de la indemnización y el aviso que debe darse en caso de ocurrir uno cualquiera de los hechos de los cuales deriva la responsabilidad del porteador.

Límites de la responsabilidad del porteador

Los límites de la responsabilidad del porteador han variado en lo relativo a su cuantía, por el incumplimiento de sus obligaciones establecidas en las Reglas de Rotterdam (no sólo, por tanto, en aquellos supuestos de pérdida o daño a la mercancía) estará limitada y se aplica por unidad de carga o por bulto, por kilo de mercancía y por retraso, al mayor de los siguientes importes:

1. Alcanza a las 875 unidades de cuenta¹⁵, La unidad de cuenta a la que se hace referencia en el presente artículo es el Derecho Especial de Giro, así está establecido en el artículo 59 del mismo Convenio, por bulto o unidad de carga (presumiéndose como tal el contenedor u otras unidades de carga si en el contrato de transporte no se describen los bultos o unidades que contiene).

2. Y, 3 unidades de cuenta por kilogramos de peso bruto de la mercancía objeto de reclamo, si esta última cantidad fuere mayor.

¹⁵ Las unidades de cuenta hacen referencia al Derecho Especial de Giro (DEG), las Reglas de Hamburgo y la Ley de Comercio Marítimo, se acogen igualmente al DEG, como unidad de cuenta.

Este DEG no es una moneda real de libre circulación, sino una cesta de 4 monedas: El dólar estadounidense, el euro, la libra esterlina y el yen; cada 5 años se revisa la importancia relativa de cada una de estas monedas en el comercio mundial; que para efectos de la determinación del monto a pagar se convierte a la moneda nacional del país de que se trate. Es una moneda supranacional creada por el Fondo Monetario Internacional que sirve como un activo internacional para todos los países miembros. Se puede ver en <http://www.bcv.org.ve/abc>

Por otro lado, la responsabilidad por las pérdidas económicas derivadas del retraso en la entrega estará limitada a un importe máximo de dos veces y medio el flete debido por la mercancía demorada. En todo caso, estos límites no excluyen la aplicación de los que resultarían aplicables al amparo de lo dispuesto en el Protocolo de Londres de 1996. El beneficio al límite de la responsabilidad quiebra, al igual que el régimen establecido en las Reglas de La Haya/Visby/SDR, en los supuestos de dolo o dolo eventual atribuible a aquél que alegue su derecho de limitación.

Se pudiera decir que los artículos: del período de responsabilidad; fundamento de la responsabilidad y límites de responsabilidad, son los preceptos más relevantes del Convenio, tanto por su contenido cuanto por los debates que suscitaron en la elaboración de las mismas.

Peso de la prueba

Bajo las Reglas de Rotterdam, el porteador responde solamente si la parte reclamante prueba alguna de las siguientes circunstancias:

- ⊗ Que la culpa del porteador o de alguna de las personas que actúan por él (parte ejecutante, capitán, tripulación, empleados) causó o contribuyó a causar el hecho o la circunstancia que el porteador alega en su descargo;
- ⊗ Que un hecho distinto a los señalados en la lista de exoneraciones¹⁶ ha causado la pérdida, daño o retraso y el porteador no puede probar que no le

¹⁶ Párrafo 3 del artículo 17 de las Reglas de Rotterdam: El porteador quedará asimismo total o parcialmente exonerado de la responsabilidad establecida en el párrafo 1 del presente artículo si, en vez de probar que está exento de culpa en los términos previstos en el párrafo 2 del presente artículo, prueba que uno o más de los siguientes hechos o circunstancias causó o contribuyó a causar la pérdida, el daño o el retraso: a) Fuerza mayor; b) Riesgos, peligros y accidentes del mar o de otras aguas navegables; c) Guerra, hostilidades, conflicto armado, piratería, terrorismo, motines y tumultos; d) Restricciones por cuarentena; injerencia o impedimentos imputables a autoridades públicas o gubernamentales, a dirigentes o a pueblos, incluida toda medida de detención, embargo o incautación no imputable al porteador ni a ninguna de las personas mencionadas en el artículo 18; e) Huelgas, cierre patronal, interrupción del trabajo o reducción intencional del ritmo laboral; f) Incendio a bordo del buque; g) Vicios ocultos que no puedan

es imputable a él ni a ninguna de las personas que actúan por él, según el artículo 18, del mismo texto uniforme;

⊗ Que la pérdida, el daño o el retraso provienen de la:

- innavegabilidad del buque
- deficiencias del armamento, avituallamiento o tripulación
- ineptitud de las bodegas, partes del buque o contenedor para recibir, transportar y conservar las mercancías.

⊗ Si el porteador no puede probar que esos hechos no causaron la pérdida, daño o retraso o que cumplió con la debida diligencia para poner la nave y sus bodegas en estado de navegar/conservar la carga.¹⁷

La redacción del numeral 5, del artículo 17, del Convenio es clara en no exigir del reclamante una prueba definitiva de la innavegabilidad de la nave, prueba esta que podría ser extremadamente difícil de rendir cuando no

descubrirse obrando con la debida diligencia; h) Acto u omisión del cargador, del cargador documentario, de la parte controladora o de cualquier otra persona por cuyos actos sea responsable el cargador o el cargador documentario conforme a los artículos 33 ó 34; i) Carga, manipulación, estiba o descarga de las mercancías efectuada con arreglo a un pacto concluido conforme a lo previsto en el párrafo 2 del artículo 13, salvo que el porteador o una parte ejecutante sea quien ejecute dicha tarea en nombre del cargador, del cargador documentario o del destinatario; j) Pérdida de volumen o de peso, o cualquier otra pérdida o daño que sea imputable a la naturaleza o a un defecto, cualidad o vicio propio de las mercancías; k) Insuficiencia o deficiencias del embalaje o del marcado de las mercancías, siempre y cuando no hayan sido efectuados por el porteador o en su nombre; l) Salvamento o tentativa de salvamento de vidas en el mar; m) Medidas razonables para salvar o intentar salvar bienes en el mar; n) Medidas razonables para evitar o tratar de evitar daños al medio ambiente; u o) Actos del porteador en el ejercicio de las facultades conferidas por los artículos 15 y 16.

¹⁷ Reglas de Rotterdam párrafo 5, del artículo 17: No obstante lo dispuesto en el párrafo 3 del presente artículo, el porteador será también responsable de la totalidad o de parte de la pérdida, el daño o el retraso si: a) El reclamante prueba que la pérdida, el daño o el retraso fue o es probable que haya sido total o parcialmente causado por: i) el estado de innavegabilidad del buque; ii) las deficiencias en el armamento, el avituallamiento o la tripulación del buque; o iii) el hecho de que las bodegas u otras partes del buque en donde se transporten las mercancías, o de que algún contenedor suministrado por el porteador y sobre el cual o en cuyo interior se transportaron las mercancías, no estuviesen en las condiciones debidas para recibir las, transportarlas y conservarlas; y b) El porteador no puede probar: i) que ninguno de los hechos o circunstancias mencionados en el apartado a) del párrafo 5 del presente artículo causó la pérdida, el daño o el retraso; o ii) que cumplió con su obligación de obrar con la debida diligencia conforme a lo previsto en el artículo 14.

imposible de hacerlo, por falta de conocimiento directo de las circunstancias bajo las cuales se produjo la pérdida, el daño o el retraso, durante el período de custodia del porteador.

Según el Convenio, en este caso bastaría con que el reclamante acredite cierta relación o nexo entre las malas condiciones de navegabilidad alegadas y el daño que sufrió la mercancía.

Por otra parte, cuando el porteador queda parcialmente exonerado de su responsabilidad, según el párrafo 6 del artículo 17 del Convenio, tiene que responder únicamente de la parte de la pérdida, el daño o el retraso que sea imputable al hecho o circunstancia del cual sea responsable, conforme al precepto citado precedentemente.

En general, se aprecia que las normas del Convenio relativas a la exoneración de responsabilidad del porteador, son más completas, detalladas y minuciosas que las contenidas en los instrumentos uniformes actualmente vigentes, sobre todo en lo referente al régimen del peso de la prueba.

En la práctica, cuando el Convenio entre en vigencia, el asunto de los daños sufridos por la carga se resolverá mediante un proceso que, básicamente, podría comprender cuatro diferentes etapas:

En la primera etapa se exigirá que el demandante establezca el fundamento presuntivo del libelo acreditando que la carga sufrió daños durante el período de responsabilidad del porteador. Durante esta primera etapa el demandante no tendría que probar la causa del daño y, de no rendirse ninguna otra prueba, el porteador sería responsable de toda pérdida inexplicada que se produjera durante su período de responsabilidad.

En la segunda etapa, el porteador tendría que refutar la presunción del demandante demostrando que se debe a una de las causales de exoneración previstas en el Convenio y que ese peligro fue la causa de la pérdida, daño o del retraso sufrido por la carga.

En la tercera etapa, el demandante tendría oportunidad de probar que “el peligro exceptuado” no fue la única causa de los daños y que el porteador ha contribuido en parte a ellos al no cumplir su obligación de velar debidamente por la carga.

La cuarta etapa tendrá lugar una vez que se ha demostrado por el reclamante que el daño tenía múltiples causas, oportunidad en la que se dividirá la responsabilidad por los daños entre las diferentes causas que los originaron. En este aspecto el Convenio sigue el principio ya consagrado en las Reglas de Hamburgo, según el cual en caso de concurrencia de causas que produzcan la pérdida, el daño o el retraso, el porteador responde solamente de la parte de la pérdida, daño o retraso que es imputable al hecho o circunstancia del cual él es responsable, según el artículo 17. A diferencia de las Reglas de Hamburgo, el Convenio no impone expresamente el peso de la prueba al porteador acerca de la extensión de la pérdida o del daño del cual este es responsable.

Exoneración de responsabilidad del porteador

De lo ya anteriormente explicado podemos resumir que bajo las Reglas de Rotterdam, el porteador quedará exonerado de responsabilidad si prueba que la causa, o una de las causas de la pérdida, daño o retraso no es imputable a su culpa o a la culpa de cualquier parte ejecutante, capitán o miembros de la tripulación, empleados del porteador o parte ejecutante, entre otros. Quizás lo más relevante en este sentido lo constituye la inclusión de una lista de hechos o circunstancias que hayan causado o hayan contribuido a causar la pérdida, el daño o el retraso, y que tiene como consecuencia que el porteador no sea, en principio, responsable por dicha pérdida, daño o retraso.

Las exoneraciones de responsabilidad no son absolutas, pues sólo tienen el carácter de presunciones de inocencia, porque no liberan automáticamente al porteador, sino que, una vez acreditada la relación de

causalidad entre el hecho y el daño, se invierte el peso de la prueba y volvería a recaer sobre el reclamante.

CAPITULO III

Comparación de las Reglas de la Haya/Visby/SDR, las Reglas Hamburgo, las Reglas de Rotterdam y la Ley de Comercio Marítimo en relación a la responsabilidad del porteador.

Es nuestra intención hacer un análisis en materia de transporte marítimo internacional y nacional; para ello, señalaremos las disposiciones internacionales y nacionales sobre el tema.

Compararemos la Convención Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Conocimientos de Embarque, firmada en Bruselas, en fecha 25 de agosto de 1924, y sus Protocolos de Enmiendas conocida como “Las Reglas de La Haya/Visby/SDR; el Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías firmada en Hamburgo, en fecha 31 de marzo de 1978, conocidas como “Las Reglas de Hamburgo”; el Convenio de Naciones Unidas sobre el Contrato de Transporte Internacional de Mercancías Total o Parcialmente Marítimo, firmado en Rotterdam, el cual fue adoptado mediante Resolución 63/122 del 2 de febrero de 2009, conocido como “Las Reglas de Rotterdam”, y la Ley de Comercio Marítimo Venezolana, publicada en la Gaceta Oficial N° 38.351 de fecha 05 de Enero de 2006, (LCM).

A continuación haremos un breve bosquejo sobre los intentos por regular el régimen de responsabilidad del porteador marítimo, entonces tenemos que el primer intento fue la Convención Internacional para la Unificación de ciertas Reglas en Materia de Conocimiento de Embarque las llamadas **Reglas de La Haya**, el cual, ha venido rigiendo el transporte marítimo internacional por más de ochenta años, el Protocolo de Visby introdujo importantes modificaciones entre las cuales cabe destacar, a los efectos de la limitación de la responsabilidad, la consideración como unidad de cada bulto transportado en

un Container o Pallet, lo que beneficia a los cargadores en caso de pérdida o averías. El Protocolo SDR, 1979, que innova al establecer como unidad de cuenta a los efectos de la limitación de responsabilidad el Derecho Especial de Giro.

Posteriormente fue el Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías, 1.978, llamado las **Reglas de Hamburgo**, las cuales entraron en vigor en 1.992, pero con muy pocas ratificaciones y sin la aprobación de los grandes protagonistas del comercio internacional, lo que constituyó un fracaso total.

Luego el **Convenio de Transporte Multimodal de Ginebra de 1.980**, el cual introdujo el sistema de responsabilidad uniforme por todo el recorrido de las mercancías y otros cambios, pero nunca entró a regir internacionalmente, lo que repitió el fracaso anterior.

Tiempo después, el **Convenio sobre Operadores de Terminales Internacionales de Transporte**, llamado Convenio de "ITO", intentando regular la fórmula total de "almacenista-operador-manipulador", pero siguió la misma suerte y tampoco entró en vigor.

Finalmente, **UNCITRAL** (la Comisión de Derecho Mercantil de las Naciones Unidas) en el año 2.000 comenzó a elaborar, a partir de una iniciativa del Comité Marítimo Internacional (OMI), las reglas para un Convenio de Transporte de Mercancías "Puerta a Puerta" instrumento muy complejo, que copió nociones anteriores e innovó en otras con un importante lenguaje marítimo. Siendo esta la nueva regulación del contrato de transporte marítimo de mercancías aprobada, en Rotterdam, el veintitrés (23) de septiembre de 2.009 denominado técnicamente "**Convenio de las Naciones Unidas sobre el Contrato de Transporte Internacional de Mercancías Total o Parcialmente Marítimo**" también llamadas **Reglas de Rotterdam**.

En el ámbito nacional, el Derecho Marítimo Comercial estaba regulado en el Libro Segundo del Código de Comercio, denominado “Del Comercio Marítimo”; “...cuyas disposiciones eran absolutamente anacrónicas y divorciadas de la realidad actual del comercio marítimo...”.¹⁸ El 26 de junio de 2000, se publicó en la Gaceta Oficial N° 36.980 la Ley de Reactivación de la Marina Mercante Nacional, la cual dispone en el artículo 8, la elaboración de propuestas para desarrollar el Proyecto de la Ley Orgánica de los Espacios Acuáticos, y la que se requieran para la adecuación de la Legislación Marítima Nacional, surgiendo entonces el Decreto N° 1.506 con Fuerza de Ley de Comercio Marítimo, publicado en Gaceta Oficial N° 5.551 Extraordinario del 9 de noviembre de 2001; y luego de 4 años se le hace una reforma quedando publicada en la Gaceta Oficial N° 38.351 de fecha 5 de enero de 2006, la Ley de Reforma Parcial del Decreto N° 1.506 con Fuerza de Ley de Comercio Marítimo, quedando reformados entre otros los artículos correspondientes al contrato marítimo y su régimen de responsabilidad.

Identidad del Porteador

En las Convenciones la identidad del porteador se identifica como aquel que ha celebrado un contrato de transporte con un cargador.

La Ley de Comercio Marítimo acoge en su artículo 197, el criterio establecido en las Reglas de Hamburgo que establece diferencia entre el porteador y el porteador efectivo, introduciendo además en forma expresa, la figura del consignatario¹⁹; y, Las Reglas de Rotterdam establece al igual que las convenciones anteriores y que nuestra Legislación Nacional que el porteador es la persona que suscriba un contrato de transporte con un cargador e introduce

¹⁸ Tulio Álvarez Ledo, *Derecho Marítimo*, Segunda Edición, Tomo I, Caracas, 2007, p. 439.

¹⁹ Ley de Comercio Marítimo numeral 4 del artículo 197: Consignatario: toda persona facultada para recibir las mercancías.

una “Parte ejecutante” y una “Parte ejecutante marítima”, este nuevo concepto de una “parte ejecutante marítima” estará sujeto a los mismos derechos y obligaciones de un transportista según definición en las Reglas, incluye las partes como estibadores, puertos, terminales, transitarios, agentes, etc. La parte ejecutante marítima estaría atrapada por las reglas si lleva a cabo una actividad en un estado contratante bajo un contrato intermodal de transporte según definición en las Reglas de Rotterdam.

Mercancías

Los instrumentos analizados concuerdan en que se considera **mercancías** cualquier clase de bien objeto del transporte; en tal sentido la redacción más apropiada es la contenida en la Legislación Nacional que describe el término en el numeral 5 del artículo 197, como “todo bien susceptible de ser transportado por agua”. Al respecto el elemento novedoso incluido en las Reglas de Hamburgo y por consiguiente en la Ley de Comercio Marítimo es el que se refiere al contenedor o paleta utilizados para embalar y/o agrupar las mercancías, los cuales, cuando han sido suministrados por el cargador, son considerados a su vez como mercancías, a los efectos de la responsabilidad del porteador. Comprende además a los animales vivos transportados comercialmente por agua. Las Reglas de Rotterdam en el numeral 24 del artículo 1 determina que por “mercancías” se entenderán los géneros, los productos y los artículos de todo tipo que el porteador se comprometa a transportar en virtud de un contrato de transporte, incluido el embalaje y todo contenedor o equipo auxiliar no facilitado por el porteador, o en su nombre.

Contrato de Transporte Marítimo

Las Reglas de la Haya/Visby/SDR, en el literal b, del artículo 1, estipula que solo existe un contrato de transporte cuando éste es evidenciado por un Conocimiento de Embarque o cualquier documento similar de título que habilite para el transporte de las mercancías por mar, es decir, se basa en la naturaleza del documento contentivo del contrato, el conocimiento de embarque.

Las Reglas de Hamburgo²⁰ y la Ley de Comercio Marítimo²¹ se sustentan en el objeto y la causa del contrato, y lo regula con independencia de que se haya emitido o no un conocimiento de embarque y la Ley de Comercio Marítimo exceptúa de esta disposición a los contratos de fletamento.²²

Para las Reglas de Rotterdam, es la celebración de un contrato internacional de transporte, total o parcialmente marítimo de mercancías, el factor de conexión en el que se sustenta su aplicación. Se privilegió al contrato por ser un concepto más amplio, menos técnico y más flexible que el documento de transporte. Al ser de esta manera, cada vez que se convenga un contrato de transporte internacional de mercancías, total o parcialmente marítimo, se aplicará el Convenio, háyase o no emitido conocimiento de embarque, un documento similar o un documento diferente, sea que se libere en soporte material de papel o en soporte electrónico, siendo este punto una

²⁰ Reglas de Hamburgo numeral 6 del artículo 1: Por "contrato de transporte marítimo" se entiende todo contrato en virtud del cual el porteador se compromete, contra el pago de un flete, a transportar mercancías por mar de un puerto a otro; no obstante, el contrato que comprenda transporte marítimo y también transporte por cualquier otro medio se considerará contrato de transporte marítimo a los efectos del presente Convenio sólo por lo que respecta al transporte marítimo.

²¹ Ley de Comercio Marítimo numeral 6 del artículo 197: Contrato de transporte por agua: todo aquel en virtud del cual el porteador se compromete, contra el pago de un flete, a transportar mercancías por agua de un puerto a otro.

²² Las disposiciones de este Capítulo no son aplicables a los contratos de fletamento. No obstante, cuando se emite un conocimiento de embarque en cumplimiento de un contrato de fletamento, ellas se aplicarán a dicho conocimiento si éste regula la relación entre el porteador o el porteador efectivo y el tenedor del conocimiento que no sea el fletador.

innovación en la materia, que ha quedado establecido en el artículo 8 de Las Reglas de Rotterdam²³.

Reemplazar el papel por la telemática en el transporte internacional de mercancías, total o parcialmente marítimo, fue una tarea difícil, dada la tradición existente por mucho tiempo, del uso del papel como soporte y la entrega del mismo, para el traspaso de los derechos inherentes sobre las mercancías.

El Convenio deja subsistente la emisión de los documentos en soporte material de papel y su forma de circulación, pero reglamenta además la emisión y la negociación de los documentos de transporte electrónicos, también la conversión de los documentos de papel en electrónicos y viceversa. En el Convenio se emplea la expresión “**documento de transporte**” y “**documento electrónico de transporte**” evitando el empleo de la expresión “conocimiento de embarque” (*bill of lading*), a fin de incluir todos los tipos de documentos empleados en el transporte marítimo (*sea waybills, waybills, straight bills, etc.*).

Ámbito de aplicación

Las Reglas de La Haya/Visby/SDR, se aplican a los conocimientos de embarque emitidos en los Estados contratantes, admitiéndose también su aplicación cuando las partes hubieren convenido someter el conocimiento de embarque a dichas reglas (cláusula *Paramount*).²⁴

Por su parte las Reglas de Hamburgo, tienen alcance más amplio que Las Reglas de la Haya/Visby/SDR, ellas tienen aplicación además si el puerto

²³ La electrificación generalizada de la negociación, formación, ejecución de los contratos internacionales y particularmente la documentación del transporte. En 2005 se abrió a la firma y ratificación la Convención de las Naciones Unidas sobre la Utilización de las Comunicaciones Electrónicas en los Contratos Internacionales, instrumento con el cual culmina una destacada labor de UNCITRAL que comienza con la Ley Modelo de Comercio Electrónico de 1996 y que sigue con la Ley Modelo de Firma Electrónica de 2001, recogiendo la amplia experiencia mundial de la contratación electrónica.

²⁴ Se denomina cláusula Paramount o principal aquella que establece la legislación por la cual se regirá el contrato.

de carga, o el puerto de descarga, se encuentran en un país signatario, o si el conocimiento de embarque u otro documento que haga prueba del contrato de transporte marítimo se emite en un Estado contratante.

Mientras la determinación del ámbito de aplicación de Las Reglas de Rotterdam se encuentra regulado en el artículo 5, que establece que, a reserva de lo dispuesto en las exclusiones específicas establecidas en el artículo 6²⁵, el Convenio es aplicable a todo contrato de transporte en el que el lugar de la recepción y el lugar de la entrega estén situados en Estados diferentes, y en el que el puerto de carga de un transporte marítimo y el puerto de descarga de ese mismo transporte estén situados en Estados diferentes, siempre y cuando, de acuerdo con el contrato de transporte, alguno de los siguientes lugares esté situado en un Estado contratante: el lugar de la recepción; el puerto de carga; el lugar de la entrega, o el puerto de descarga.

El Convenio es también aplicable sea cual fuere la nacionalidad del buque, del porteador, de las partes ejecutantes, del cargador, del destinatario o cualquier otra parte interesada, sin embargo, las Reglas de Rotterdam no resultan de aplicación a los contratos de fletamento o cualesquiera otros contratos de utilización de un buque. De ahí que, con carácter general, se establezca su aplicación a los transportes de línea regular; no así a los transportes no regulares, excepto a aquellas relaciones que no deriven del contrato de fletamento o de utilización, sino de la emisión de un documento de transporte o cuando las partes, voluntariamente, hubieren acordado incorporar manifiestamente al contrato el régimen de las Reglas de Rotterdam.

²⁵ 1. El presente Convenio no será aplicable a los siguientes contratos en el transporte de línea regular: a) Los contratos de fletamento; y b) Otros contratos para la utilización de un buque o de cualquier espacio a bordo de un buque. 2. El presente Convenio no será aplicable a los contratos de transporte en el transporte no regular, salvo cuando: a) No exista entre las partes un contrato de fletamento ni otro contrato para la utilización de un buque o de cualquier espacio a bordo de un buque; y b) Se haya emitido un documento de transporte o un documento electrónico de transporte.

La Ley de Comercio Marítimo acoge el criterio de las Reglas de Hamburgo al imponer su aplicación a la mercancía de exportación y de importación, y reviste a la normativa sobre transporte marítimo en ella contenida, del carácter de normas de orden público.²⁶ Tal atribución, derogatoria del principio general de la autonomía de la voluntad que rige en materia de legislación aplicable a contratos internacionales, es sin embargo, consistente con la Ley de Derecho Internacional Privado que establece en su artículo 10: “No obstante lo previsto en esta Ley, se aplicará necesariamente las disposiciones imperativas del derecho venezolano que hayan sido dictadas para regular los supuestos de hecho conectados con varios ordenamiento jurídicos” y con el artículo 11 de la Convención Interamericana sobre Derecho Aplicable a los Contratos Internacionales “...No obstante lo previsto en los artículos anteriores, se aplicarán necesariamente las disposiciones del derecho del foro cuando tengan carácter imperativo...”. Siendo de suma importancia este artículo, ya que, en caso de conflicto de leyes deberá resolverse conforme al primer aparte de este artículo, según el cual será discreción del foro, cuando lo considere pertinente, aplicar las disposiciones imperativas del derecho de otro Estado con el cual el contrato tenga vínculos estrechos. Hubiese sido mucho más lógico limitar la disposición a los casos de mercancías de importación, como lo hace, con muy buen tino, la disposición relativa a jurisdicción contenida en el artículo 10 del mismo texto legal, según la cual “... Corresponde a la jurisdicción venezolana conocer en forma inderogable de las acciones en materia de contratos de transporte de bienes o de personas que ingresan al territorio venezolano...”.²⁷

El Convenio no admite reserva alguna.

²⁶ Artículo 149 de la LCM: las disposiciones relativas al transporte de mercancías y de pasajeros por agua, son de carácter imperativo, salvo que la ley disponga lo contrario.

²⁷ Tulio Álvarez Ledo, *Derecho Marítimo*, Segunda Edición, Tomo I, Caracas, 2007, p.p. 464 y 465.

Se pueden hacer declaraciones por los Estados respecto de la aplicación de los Capítulos relativos a la Jurisdicción y al Arbitraje, manera que el Estado que las hace se sustrae de la aplicación de las reglas de uno o de ambos Capítulos, según el tenor de su declaración. El Estado que haga la declaración al momento de suscribir el Convenio debe confirmarla en el instante de la ratificación, según el procedimiento previsto en el artículo 93 de las Reglas de Rotterdam.

Fundamento de la responsabilidad

Es preciso tener en cuenta que las relaciones entre el porteador y el cargador son de carácter contractual, razón por la cual la responsabilidad se basa, normalmente, en cualquier incumplimiento de las obligaciones propias del contrato, por cualquier de estas dos partes.

En lo que respecta a las obligaciones del porteador, las Reglas de Rotterdam y la Ley de Comercio Marítimo se fundamentan en las disposiciones de Las Reglas de la Haya/Visby/SDR.

Se da cabida al principio de la responsabilidad basada en el período de custodia y se recogen las tres causas básicas de responsabilidad de las Reglas de Hamburgo, pérdida, avería y retardo. Por otro lado, se mantuvo el listado de situaciones para determinar las causas de exoneración de la responsabilidad del porteador, contenido en Las Reglas de la Haya/Visby/SDR, a fin de preservar un sistema práctico, que se beneficia de la jurisprudencia que se ha acumulado en los últimos ochenta y tantos años, conviene señalar que lo anterior está ponderado por una adecuada distribución del peso de la prueba, respecto de los hechos determinantes de la pérdida, el daño o el retraso, como así también de las circunstancias exoneratorias, en que se adoptan disposiciones similares a las Reglas de Hamburgo.

Con respecto a Las Reglas de la Haya/Visby/SDR, se omitió enunciar claramente que el principio de la obligación fundamental del porteador consiste en transportar las mercancías hasta el lugar de destino y entregarlas al destinatario y que el porteador es responsable por las pérdidas o daños que sufra la mercancía durante el transporte. De esto resulta que el régimen de responsabilidad en Las Reglas de la Haya/Visby/SDR, se construye no por referencia a la naturaleza general de la obligación del porteador, sino en relación con algunos deberes particulares que ellas le imponen. De hecho, estas Reglas disponen que *antes y al principio del viaje*, el porteador deberá cuidar debidamente de poner el buque en *estado de navegabilidad*, de dotar el buque de tripulación, equiparlo, y abastecerlo debidamente; y de *preparar y poner en buen estado* las bodegas, las cámaras de enfriamiento y frigoríficos y demás partes del buque en las que se cargan mercaderías para su recibo, transporte y conservación. El transportador debe además proceder *debida y cuidadosamente a la carga, manipulación, estiba, transporte, custodia, cuidado y descarga de las mercaderías transportadas*.

También exoneran expresamente al transportador de toda responsabilidad por las pérdidas o daños provenientes o resultantes del estado de innavegabilidad del buque que no sea imputable a una falta de cuidado razonable por parte del transportador al poner al buque en estado de navegabilidad. Siempre que una pérdida o un daño hayan resultado de la innavegabilidad, recaerá sobre el transportador o sobre cualquier otra persona que quiera hacer valer las hipótesis excluyentes de responsabilidad; la prueba que se ha ejercido el cuidado razonable exigido por ellas. Además se desprende que el porteador no es responsable si el estado de innavegabilidad es sobreviniente, esto es, si se produce durante el viaje.

Conforme al régimen de la responsabilidad establecido en Las Reglas de la Haya/Visby/SDR, el porteador es responsable por la pérdida o el daño de la carga que resulte de la violación de cualquiera de sus obligaciones; esto implica

que se adopta sistema de obligación de medios y no una obligación de resultado. El porteador sólo se compromete a actuar con la debida diligencia para lograr tal resultado, y no garantiza al consignatario que la carga arribará intacta al puerto de destino.

En las Reglas de Hamburgo el fundamento de la responsabilidad del porteador lo establece en el párrafo 1º del artículo 5º: “El porteador será responsable de los perjuicios resultantes de la pérdida o el daño de las mercancías, así como del retraso en la entrega, si el hecho que ha causado la pérdida, el daño o el retraso se produjo cuando las mercancías estaban bajo su custodia en el sentido del artículo 4,²⁸ a menos que pruebe que él, sus empleados o agentes adoptaron todas las medidas que razonablemente podían exigirse para evitar el hecho y sus consecuencias”; entonces, queda entendido que la responsabilidad del porteador en virtud de estas Reglas se basa en el principio de la presunción de culpa o negligencia, lo que significa que por regla general la carga de la prueba recae en el porteador, pero en ciertos casos el mismo Convenio modifica esa regla.

Los que son contrarios a las Reglas de Hamburgo, sustentan que la responsabilidad del porteador se ha convertido en una responsabilidad objetiva, puesto que el fundamento de ella es la “presunción de responsabilidad” y no se trata de una responsabilidad sin culpa. Esto quedó muy claramente plasmado en la declaración de consenso agregada en el momento de la conclusión de Las Reglas de Hamburgo, donde se afirma el entendimiento común de que la responsabilidad del porteador en virtud del presente Convenio se basa en el principio de la presunción de culpa o negligencia.

²⁸ El artículo 4 de las Reglas de Hamburgo establecen que la responsabilidad del porteador por las mercancías abarca el período durante el cual las mismas están bajo su custodia en el puerto de carga, durante el transporte y en el puerto de descarga.

El criticado rigor excesivo de las Reglas de Hamburgo, en el trato del porteador, es de hecho más aparente que real, porque, en la práctica, la interpretación dada por la jurisprudencia a las obligaciones del porteador, bajo Las Reglas de la Haya/Visby/SDR, ya se acercaba muy a menudo a un sistema de responsabilidad presumida.

El fundamento de la responsabilidad en Las Reglas de Rotterdam, según su artículo 11, el porteador deberá transportar las mercancías hasta el lugar de destino y entregarlas al destinatario. Se trata de una obligación de hacer, cuya ejecución no es personalísima y que corresponde a la categoría de obligación de resultado y no de una simple obligación de medios. El instrumento uniforme que comentamos regula asimismo la forma en que se debe cumplir con esta obligación por parte del porteador. En este orden de ideas, el Convenio impone al porteador la obligación de velar por la navegabilidad del buque, de tripularlo, armarlo y avituallarlo debidamente²⁹, como así también lo grava con el deber de mantener estas condiciones durante todo el viaje. Asimismo, el porteador está obligado a velar porque las bodegas y demás partes del buque en que se transporten las mercancías, así como todo contenedor por él suministrado y en cuyo interior o sobre el cual se transporten mercancías, se hallen y se mantengan en estado adecuado para la recepción, el transporte y la conservación de las mercancías³⁰. A diferencia de Las Reglas de la Haya/Visby/SDR, en las que se exigen que el porteador tenga el buque en condiciones de navegabilidad “antes del viaje” en el Convenio actual, esta

²⁹ Artículo 14: Obligaciones específicas aplicables al viaje por mar: El porteador estará obligado a obrar con la debida diligencia antes, al comienzo y durante el viaje por mar, para: a) Poner y mantener el buque en adecuado estado de navegabilidad; b) Tripular, armar y avituallar debidamente el buque, y mantenerlo así tripulado, armado y avituallado durante todo el viaje...

³⁰ *Ibid.* Literal c, del artículo 14: Mantener las bodegas y demás partes del buque en donde se transporten las mercancías, así como todo contenedor por él suministrado y en cuyo interior o sobre el cual se transporten mercancías, en el estado adecuado para su recepción, transporte y conservación.

obligación es de carácter continuo, esto es, “antes, al comienzo y en el curso del viaje por mar”.

De conformidad con lo previsto en el párrafo 1 del artículo 17, del Convenio de las Naciones Unidas sobre el Contrato de Transporte Internacional de Mercancías Total o Parcialmente Marítimo, el porteador se considera responsable de la pérdida o el daño de las mercancías, así como el retraso en su entrega, si el reclamante prueba que la pérdida, el daño o el retraso, o el hecho o circunstancia que contribuyó a causarlo, se produjo durante el período de responsabilidad del porteador definido en el artículo 12 según el cual el período de responsabilidad del porteador por las mercancías comienza en el momento en que el porteador o una parte ejecutante reciba las mercancías para su transporte y termina en el momento de su entrega; el peso de la prueba inicial, del daño y del momento en que éste se produjo, recae en el cargador, como era el caso en Las Reglas de La Haya/Visby/SDR. Tratándose de las Reglas de Hamburgo, aun cuando ellas omiten mencionar quién debe rendir la prueba que los daños se produjeron durante el período de custodia del porteador, la interpretación preponderante ha sido que el cargador debería probar las averías, según el principio general de que la prueba de los hechos incumbe a quien los alega.

Al parecer el nuevo texto uniforme al exigir que el reclamante, pruebe que el hecho que causó o contribuyó a causar la pérdida el daño de las mercancías o el retraso en su entrega, se produjo durante el período de custodia, estaría imponiendo una carga de prueba superior a la prevista en las Reglas de Hamburgo, pero no es así, porque para demostrar que el daño se produjo durante el período de responsabilidad del porteador, basta con que el

demandante pruebe que las mercancías han sido entregadas al porteador en buen estado y que el consignatario las ha recibido con averías³¹.

El nuevo Convenio mantiene el principio de responsabilidad de presunción de culpa del porteador por los daños ocurridos durante el período de custodia³². El supuesto básico del Convenio es que no pueden existir daños sin que se pueda explicar su causa y que si la causa resulta inexplicada o inexplicable, la responsabilidad recae automáticamente sobre el porteador.³³

En lo que se refiere al régimen de responsabilidad del porteador correspondiente a las normas de la Legislación Nacional con excepción del periodo de responsabilidad del porteador, siguen las establecidas en las Regla de la Haya/Visby/SDR y se aparta totalmente de las contenidas en la las Reglas de Hamburgo. De seguida transcribimos los artículos de la Ley de Comercio Marítimo referentes a este punto³⁴:

Artículo 204: Antes de iniciarse el transporte de mercancías por agua, el porteador deberá:

1. Disponer del buque en estado de navegabilidad.
2. Equipar y aprovisionar al buque.

³¹ Véase el Informe del Grupo de Trabajo III Derecho del Transporte de la CNUDMI/UNCITRAL sobre la labor del 12º período de sesiones (Viena 6 al 17 de octubre de 2003), documento de Naciones Unidas A/CN.9/544, párrafo 104.

³² Véase en este sentido ESTRELLA FARIA, José Angelo “La responsabilidad del porteador en el proyecto de convenio de la CNUDMI sobre el transporte de mercancías: breve comparación con el Convenio de Bruselas y las Reglas de Hamburgo”. Ponencia hecha en el XII Congreso y XX Aniversario del Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo. Sevilla, 14 de noviembre de 2007.

³³ Véase A/CN.9/544, párrafo 90: “Se apoyó firmemente la opinión de que la naturaleza de la responsabilidad en el proyecto del artículo 17 debía basarse en la presunción de falta”. “El Grupo de Trabajo hizo suyo en general el criterio de que el porteador debería ser responsable de las pérdidas no explicadas que se produjeran durante su período de responsabilidad, pero que dicho porteador debería tenerla oportunidad de demostrar posteriormente la causa del daño”.

³⁴ Los artículos 204 y 207 de la Ley de Comercio Marítimo corresponden al 3.1 y 3.2 de Las Reglas de La Haya/Visby/SDR/SDR, que establecen la obligación fundamental del porteador en lo referente al buque y a las mercancías, respectivamente.

3. Cuidar que sus bodegas, cámaras frías o frigoríficas y cualquier otro espacio utilizado en el transporte de mercancías, estén en condiciones para recibirlas, conservarlas y transportarlas.

Artículo 207: El porteador procederá en forma conveniente y apropiada a la manipulación, carga, estiba, transporte, custodia, cuidado y descarga de las mercancías transportadas por agua. Las partes pueden convenir que las operaciones de carga y descarga, salvo en su aspecto de derecho público, sean realizadas por el cargador y por el consignatario, respectivamente, dejando constancia de ello en el conocimiento de embarque o en otros documentos que lo reemplacen.

La Ley de Comercio Marítimo y las Reglas de Rotterdam en lo que concierne a las obligaciones del porteador se fundamentan en Las Reglas de la Haya/Visby/SDR, siendo la obligación fundamental del transportador con respecto al buque la de actuar con la debida diligencia.³⁵

³⁵ Reglas de la Haya, numeral 1 del artículo 3: 1) Antes y al principio del viaje, el transportador deberá cuidar debidamente de: a) Poner el buque en estado de navegabilidad; b) Dotar de tripulación, equipar y abastecer debidamente el buque; c) Preparar y poner en buen estado las bodegas, las cámaras de enfriamiento y frigoríficas y demás partes del buque en las que se cargan mercaderías, para su recibo, transporte y conservación. 2) El transportador, bajo reserva de las disposiciones del artículo 4, procederá debida y cuidadosamente a la carga, manipulación, estiba, transporte, custodia, cuidado y descarga de las mercaderías transportadas.

Las Reglas de Rotterdam, artículo 14: El porteador estará obligado a obrar con la debida diligencia antes, al comienzo y durante el viaje por mar, para: a) Poner y mantener el buque en adecuado estado de navegabilidad; b) Tripular, armar y avituallar debidamente el buque, y mantenerlo así tripulado, armado y avituallado durante todo el viaje; y c) Mantener las bodegas y demás partes del buque en donde se transporten las mercancías, así como todo contenedor por él suministrado y en cuyo interior o sobre el cual se transporten mercancías, en el estado adecuado para su recepción, transporte y conservación.

Ley de Comercio Marítimo, artículo 204: Antes de iniciarse el transporte de mercancías por agua, el porteador deberá: 1) Disponer del buque en estado de navegabilidad. 2) Equipar y aprovisionar al buque. 3) Cuidar que sus bodegas, cámaras frías o frigoríficas y cualquier otro espacio utilizado en el transporte de mercancías, estén en condiciones para recibirlas, conservarlas y transportarlas. Y, Artículo 205: El porteador y el buque no serán responsables por las pérdidas que sufran las mercancías originadas por innavegabilidad, siempre que se pruebe que se han cumplido todas las diligencias previstas en el artículo anterior. En este caso, la carga de la prueba será a cargo del porteador o de cualquier otra persona que alegue la exoneración de responsabilidad prevista en este artículo.

Periodo de responsabilidad del porteador

Recordemos que en Las Reglas de La Haya/Visby/SDR, el período de responsabilidad del porteador establecido en el literal e, del *artículo 1*: va desde la carga de las mercancías a bordo del buque hasta la descarga de la misma del buque, lapso que se denominó “de gancho a gancho”.

En Las Reglas de la Haya/Visby/SDR, se concede a las partes la facultad de extender su aplicación a períodos anteriores al cargamento y posteriores a la descarga del buque en el cual las mercaderías sean transportadas.³⁶

Tales cláusulas extienden el alcance de las defensas y exoneraciones de Las Reglas de la Haya/Visby/SDR, y la limitación de la responsabilidad del porteador durante todo el período en que éste sea responsable de las mercaderías en virtud de la ley o del contrato.

Las Reglas de Hamburgo extienden la responsabilidad del porteador a todo el período durante el cual las mercancías estén bajo la custodia del porteador en el puerto de carga, durante el transporte y en el puerto de descarga. Se considera que las mercaderías están bajo la custodia del porteador desde el momento en que éste las haya tomado a su cargo al recibirlas del cargador o de la persona, autoridad u otro tercero en poder de las cuales, según las leyes o los reglamentos del puerto de carga, se hayan de poner las mercancías para ser embarcadas. Cesa la custodia del porteador en el momento en que él haya entregado las mercancías poniéndolas en poder o a disposición del consignatario o poniéndolas en poder de una autoridad o de un

³⁶ Artículo 7 de las Reglas de la Haya, 1924: Ninguna disposición de la presente Convención prohíbe a un transportador o a un cargador hacer figurar en un contrato estipulaciones, condiciones, reservas o exenciones concernientes a las obligaciones y responsabilidades del transportador o del buque por la pérdida o los daños que sobrevengan a las mercaderías, o concernientes a su custodia, cuidado y manutención, anteriores al cargamento y posteriores a la descarga del buque en el cual las mercaderías sean transportadas por mar.

tercero a quienes, según las leyes o los reglamentos aplicables en el puerto de descarga, hayan de entregarse las mercancías.

La Ley de Comercio Marítimo, siguiendo el criterio más razonable de las Reglas de Hamburgo dispone que la responsabilidad del porteador por las mercancías abarca el periodo en el cual están bajo la custodia de éste en el puerto de carga, durante el transporte y en el puerto de descarga, es decir, que el periodo abarca además del lapso en que las mercancías se encuentren a bordo el comprendido entre la entrega real y efectiva al porteador por parte del cargador o autoridad que haya emitido un documento al efecto y termina en el momento en que efectuó la entrega de las mismas al consignatario o, una autoridad o tercero cuando así lo determine el contrato, la ley o los usos de comercio.³⁷

Entonces observamos que, Las Reglas recientemente aprobadas por Las Naciones Unidas, siguen el criterio de las Reglas de Hamburgo y disponen que el período de responsabilidad del porteador por las mercancías se inicia en el momento en que el porteador o una parte ejecutante las reciba para su transporte y termina en el momento en que se haga la entrega de las mismas.³⁸ Además se agregan aclaraciones, para el caso en que las leyes o reglamentos del lugar de la recepción o del lugar de la entrega exijan que el consignador o el porteador, según sea el caso, entreguen las mercancías en el lugar de la recepción o en el lugar de la entrega, a una autoridad o a un habilitado para recibirlas antes que el porteador o el destinatario, según el caso, puedan recogerlas.

³⁷ ALVAREZ LEDO, Tulio. DERECHO MARÍTIMO, Tomo I. Segunda Edición, Caracas, 2007. p.576 al 578.

³⁸ Párrafo 1, del artículo 12 del Convenio de las Naciones Unidas sobre el contrato de transporte internacional de mercancías total o parcialmente marítimo: El período de responsabilidad del porteador por las mercancías establecido en el presente Convenio comienza en el momento en que el porteador o una parte ejecutante reciba las mercancías para su transporte y termina en el momento de su entrega.

Plazo para el ejercicio de las acciones

Las Reglas de Rotterdam, sin modificar la naturaleza del plazo establecido para el ejercicio de las acciones que, al igual que en el régimen de Las Reglas de La Haya/Visby/SDR, hemos de seguir considerando como de caducidad (si bien, prorrogable por voluntad del reclamado), extiende éste periodo a dos (02) años a contar desde la entrega de las mercancías o, a falta de entrega, desde la fecha en que deberían haber sido entregadas.

El plazo para el ejercicio de la acción de repetición, sin embargo, deberá determinarse conforme a la *lex fori* o, en ausencia de disposición sobre esta materia, noventa (90) días a contar desde el pago de la reclamación o desde el emplazamiento respecto de la reclamación.

Entonces, tenemos que Las Reglas de Rotterdam fijan un plazo de dos (02) años para iniciar acciones, pero hacen referencia a procedimientos judiciales o arbitrales que no podrán ser “entablados” una vez transcurrido el plazo de los dos (02) años. El término “entablar” se deriva del artículo 20 de las Reglas de Hamburgo y es un término vago e impreciso; es evidente que el artículo 62³⁹ fue redactado de esta manera para hacer que los términos de prescripción fueran procesales y no sustantivos, pero hubiese sido mejor lograr la consistencia fijando la fecha efectiva de la limitación desde el inicio de las acciones, que debe lograrse instaurando el proceso válidamente según los requisitos de la jurisdicción pertinente en la cual se instauren las acciones.

³⁹ Las Reglas de Rotterdam: *Artículo 62*: Plazo para el ejercicio de acciones: 1. No se podrá entablar procedimiento judicial o arbitral alguno respecto de reclamaciones o controversias derivadas del incumplimiento de obligaciones establecidas en el presente Convenio una vez transcurrido el plazo de dos años. 2. El plazo indicado en el párrafo 1 del presente artículo empezará a correr el día en que el porteador haya entregado las mercancías o, en el caso de que las mercancías no se hayan entregado o de que se entregue sólo una parte de las mismas, el último día en el que debiera haberse efectuado su entrega. El día en el que comience a correr dicho plazo no será computable a efectos de la determinación de su vencimiento.

El Artículo 64 eiusdem, recoge la redacción del numeral 5 del artículo 20 de las Reglas de Hamburgo al referirse a la parte que procura la repetición como la “persona declarada responsable” lo cual es claramente incongruente con el hecho de que la mencionada parte pueda “entablar” la acción de repetición en circunstancias en las que aún no existen conclusiones ni declaraciones de responsabilidad.

La Ley de Comercio Marítimo establece que todas las acciones derivadas del contrato de transporte de mercancías por agua prescriben transcurrido que sea un (01) año, contado a partir de la fecha en que el porteador haya entregado la mercancía al consignatario, o en la fecha en la cual han debido ser entregadas. La persona contra la cual se haya ejercido la reclamación podrá en cualquier momento interrumpir el lapso de prescripción mediante declaración dirigida al reclamante. Este plazo sólo podrá interrumpirse por una sola vez.

Limite de responsabilidad del porteador

Los límites de la responsabilidad del porteador han variado en lo relativo a su cuantía. Las Reglas de La Haya/Visby/SDR en su versión original (Convenio de Bruselas), establecen que el porteador y el buque no serán responsables en ningún caso de las pérdidas o daños causados a las mercancías o concernientes a las mismas por una suma que exceda de 100 libras esterlinas por bulto o unidad, o el equivalente a esa suma en otra moneda, a no ser que la naturaleza y el valor de esas mercancías hayan sido declaradas por el cargador antes de su embarque y que esa declaración haya sido anotada en el conocimiento de embarque.

Las Reglas de Hamburgo disponen que la responsabilidad estará limitada a una suma equivalente a 835 unidades de cuenta por bulto u otra unidad de carga transportada o a 2,5 unidades de cuenta por kilogralo de peso

bruto de las mercancías perdidas o dañadas, cuando las mercancías sean agrupadas en contenedor, una paleta o un elemento análogo, todo bulto o unidad de carga transportada que, según el conocimiento de embarque, si se emite, o según cualquier otro documento que haga prueba del contrato de transporte marítimo, estén contenidos en ese elemento de transporte se considerarán como un bulto o una unidad de carga transportada. Sólo en este caso, las mercaderías contenidas en ese elemento de transporte no se considerarán como una unidad de carga transportada.

En las Reglas de Rotterdam se mantiene la estructura de las Reglas de Hamburgo, en cuanto al doble criterio de cálculo, ya que, el límite se calcula por unidad de carga o por bulto, por kilo o peso de la mercancía y por retraso.

La cuantía de las limitaciones subió respecto a la establecida en las Reglas de Hamburgo, porque ahora en las Reglas de Rotterdam la responsabilidad del porteador por incumplimiento de sus obligaciones estará limitada a 875 unidades de cuenta por bulto u otra unidad de carga, o a 3 unidades de cuenta por kilogramo de peso bruto de las mercancías que hayan sido objeto de reclamación o litigio, si esta última cantidad es superior, salvo cuando el cargador haya declarado el valor de las mercancías y esa declaración se haya incluido en los datos del contrato o cuando el porteador y el cargador hayan acordado un límite superior al límite de responsabilidad previsto en este artículo. Cuando las mercancías sean transportadas en o sobre un contenedor, paleta u otro elemento de transporte análogo empleado para agruparlas, o sobre un vehículo de transporte por carretera o ferroviario, los bultos o unidades de carga enumerados en los datos del contrato como puestos en o sobre el elemento de transporte o vehículo serán considerados como tales. Si no figuran así enumeradas, las mercancías que vayan en o sobre dicho elemento de transporte o vehículo serán consideradas como una sola unidad de carga.

Por otro lado, la responsabilidad por las pérdidas económicas derivadas del retraso en la entrega de la mercancía, se encuentra normado en el artículo 60 de las Reglas de Rotterdam y deberá ser calculado de acuerdo al artículo 22 del mismo Convenio, quedando limitada a una suma equivalente a dos veces y medio el flete debido por el transporte de las mercancías demoradas.

La Legislación Venezolana dispone que el porteador podrá limitar su responsabilidad a una cantidad equivalente y en ningún caso excederá el límite de seiscientos sesenta y seis con sesenta y siete centésimas (666,67) unidades de cuenta por bulto u otra unidad de carga transportada, ó a dos con cincuenta centésimas (2,50) unidades de cuenta por kilogramo de peso bruto de las mercancías perdidas o dañadas, aplicándose el límite más elevado.

En todo caso, estos límites no excluyen la aplicación de los que resultarían aplicables al amparo de lo dispuesto en el Protocolo de Londres de 1996. El beneficio al límite de la responsabilidad quiebra, al igual que el régimen establecido en Las Reglas de la Haya/Visby/SDR, en los supuestos de dolo o dolo eventual atribuible a aquél que alegue su derecho de limitación.

Exoneración de responsabilidad del porteador

La Ley de Comercio Marítimo en el artículo 206, al igual que Las Reglas de La Haya/Visby/SDR en el artículo 4, disponen de 17 causales de exoneración de responsabilidad del porteador, mientras que, las Reglas de Rotterdam acoge un nuevo esquema diferenciando entre causal de exoneración establecido en el artículo 4, y causal de excepción establecidas en el artículo 17; estas últimas solo establecen una presunción.

Sobre estas circunstancias exonerativas es preciso destacar la desaparición, frente a las Reglas de La Haya/Visby/SDR y nuestra Ley de Comercio Marítimo, de la culpa náutica. Se contemplan, en cambio, otras nuevas: unas, lógica consecuencia de la extensión espacial de la

responsabilidad del porteador (como, por ejemplo, la carga o descarga realizada por el cargador o por el destinatario); otras, surgidas con motivo de la preocupación por la salvaguarda de determinados intereses cuya protección apenas preocupaba en épocas pasadas (medidas para evitar los daños al medio ambiente); y, en fin, otras nacidas de la práctica que precisaban de una expresa regulación (así, los actos de avería gruesa y las medidas adoptadas en relación con las mercancías peligrosas). En todo caso, acreditada que la causa del daño, pérdida o retraso es atribuible a la innavegabilidad del buque, no podrá el porteador hacer valer las circunstancias exonerativas de su responsabilidad previstas en el mencionado numeral 3 del artículo 14 de las Reglas de Rotterdam, salvo que acredite haber observado la debida diligencia antes, al comienzo y durante el transporte marítimo en poner el buque en condiciones de navegabilidad.

CAPITULO IV

Cómo afectaría la ratificación del Convenio en estudio a la Ley de Comercio Marítimo Venezolana.

En caso de que Venezuela ratificará el Convenio de las Naciones Unidas sobre el Contrato de Transporte Internacional de Mercancías Total o Parcialmente Marítimo (Reglas de Rotterdam), habría que desaplicar la Ley de Comercio Marítimo Venezolana, ya que, la misma estipula que las disposiciones relativas al transporte de mercancías y de pasajeros por agua, son de carácter imperativo⁴⁰, sin embargo, desde el punto de vista de la autora del presente Trabajo Especial de Grado, la normativa legal vigente en nuestro país no sufrirían muchos cambios, debido a que, la mencionada ley es un compendio de normas de las Reglas de La Haya/Visby/SDR y las Reglas de Hamburgo al igual que la mayoría de normas de Las Reglas de Rotterdam, como lo hemos venido observando en el desarrollo de los Capítulos precedentes.

Analicemos algunos otros puntos; con respecto a la jurisdicción venezolana en materia de contratos de transporte de bienes o de personas que ingresen al territorio venezolano, es inderogable.⁴¹ Esta disposición es de la mayor importancia por cuanto pone fin a la injusta situación que había venido representando la inserción, en los conocimientos de embarque, de cláusulas de jurisdicción; en efecto, según estas cláusulas un pequeño comerciante que realizaba una importación, digamos de Japón, debería acudir a los tribunales de

⁴⁰Ley de Comercio Marítimo. **Artículo 149.** Las disposiciones relativas al transporte de mercancías y de pasajeros por agua, son de carácter imperativo, salvo que la ley disponga lo contrario.

⁴¹ Ibídem. **Artículo 10.** Corresponde a la jurisdicción venezolana conocer en forma inderogable de las acciones en materia de contratos de transporte de bienes o de personas al territorio venezolano.

ese país para poder ejercer sus acciones de indemnización por pérdida, daños o retraso en la entrega.⁴²

Con respecto a la Obligación, Responsabilidad y Carga de la prueba del Porteador, partimos de la base de que el artículo 11 de las Reglas de Rotterdam dispone expresamente que “con arreglo al presente Convenio, y de conformidad con lo estipulado en el contrato de transporte, el porteador deberá transportar las mercancías hasta el lugar de destino y entregarlas al destinatario”. Desde la óptica general de los sistemas jurídicos latinoamericanos, este artículo consagra claramente una obligación de resultado del transportador⁴³, que implica la obligación de custodia de las mercancías durante su período de responsabilidad, el cual, a diferencia de lo que sucedía bajo el esquema de las Reglas de La Haya/Visby/SDR, ya no termina con la mera descarga de las mercancías, sino que termina con la entrega efectiva de la mercancía al destinatario tenedor legítimo del documento de transporte. Así las cosas la obligación de “cuidar la carga” o de “custodia” no sólo sigue existiendo sino que ahora es más amplia para el porteador.

Las Reglas de Rotterdam establecen el periodo de responsabilidad en términos similares a los de Hamburgo que es el patrón que sigue la Ley de Comercio Marítimo estableciendo esta en el artículo 202 que “la responsabilidad del porteador por las mercancías abarca el período en el cual están bajo la custodia de éste en el puerto de carga, durante el transporte y en el puerto de descarga.”

⁴² ÁLVAREZ LEDO, Tulio: *Homenaje a Alfredo Morle*. Editorial UCAB, Caracas, 2012. Pag. 42

⁴³ En el mismo sentido, Ricardo Sandoval dice: “Según el artículo 11, del Convenio, el porteador se obliga a “transportar las mercancías hasta el lugar de destino y entregarlas al destinatario”. Se trata de una obligación de hacer, cuya ejecución no es personalísima y que corresponde a la categoría de obligación de resultado y no de una simple obligación de medios.” Sandoval, Ricardo: Convenio de las Naciones Unidas sobre el Contrato de Transporte Internacional de Mercancías Total o Parcialmente Marítimo, p. 22.

Las Reglas regularían materia que no está normada en la Ley de Comercio Marítimo como lo es el transporte subsiguiente al marítimo (Transporte Multimodal⁴⁴), ya que sobre esto solo hace mención en el título de los Seguros Marítimos.⁴⁵

Ahora bien, con respecto a la responsabilidad del porteador por pérdida, daño o retraso, de acuerdo con el numeral 1 del artículo 17 de las Reglas de Rotterdam, para comprometer la responsabilidad del porteador, el cargador/destinatario/tenedor legítimo del documento de transporte, o sea, el reclamante, debe probar “que la pérdida, el daño o el retraso, o el hecho o circunstancia que lo causó o contribuyó a causarlo, se produjo durante el período de responsabilidad del porteador definido en el capítulo 4”. Esta exigencia probatoria es igual a la que normalmente se exige en todos los regímenes de responsabilidad de los contratos de transporte, y consiste simplemente en demostrar que las mercancías fueron entregadas al transportador y luego éste, o bien no las entregó al destinatario, o las entregó con daños, faltantes o averías o incurrió en retraso, para lo cual le basta con acudir al valor probatorio del documento de transporte regulado específicamente en el artículo 41 de las Reglas de Rotterdam⁴⁶. Y en relación con el fundamento de la responsabilidad del transportador, desde la formulación

⁴⁴ Es un término de reciente aparición en el comercio internacional y en Venezuela está regulado por el Acuerdo de Cartagena la Decisión 331 sobre Transporte Multimodal, ésta con las reformas derivadas de la Decisión 393.

⁴⁵ Artículo 424 LCM: En los seguros de almacén a almacén, el asegurador responde por los riesgos, durante el curso normal del tránsito, a partir del momento en que las mercancías salgan del almacén o depósito del lugar mencionado en la póliza, como punto de iniciación del tránsito, hasta que sean entregados en el almacén o depósito del destinatario de las mercancías o en el lugar de destino que se haya establecido en la póliza.

⁴⁶ Sandoval, Ricardo: Convenio de las Naciones Unidas sobre el Contrato de Transporte Internacional de Mercancías Total o Parcialmente Marítimo, p. 24: “Al parecer el nuevo texto uniforme al exigir que el reclamante “pruebe que el hecho que causó o contribuyó a causar la pérdida el daño de las mercancías o el retraso en su entrega, se produjo durante el período de custodia”, estaría imponiendo una carga de prueba superior a la prevista en las Reglas de Hamburgo , pero no es así, porque para demostrar que el daño se produjo durante el período de responsabilidad del porteador, basta con que el demandante pruebe que las mercancías han sido entregadas al porteador en buen estado y que el consignatario las ha recibido con averías”.

del principio general de exoneración de responsabilidad, párrafo 2 del artículo 17 de las Reglas de Rotterdam señala que “el porteador quedará total o parcialmente exonerado de la responsabilidad establecida en el párrafo 1 del presente artículo si prueba que la causa o una de las causas de la pérdida, el daño o el retraso no es imputable a su culpa ni a la culpa de ninguna de las personas mencionadas en el artículo 18”.

La Ley de Comercio Marítimo establece en negativo las bases de la responsabilidad del porteador al decir que el porteador y el buque no serán responsables de las pérdidas, daños o retardo en la entrega de las mercancías, manteniendo el criterio de Las Reglas de La Haya/Visby/SDR y adopta el principio de exoneración de responsabilidad por falta náutica e incendio.

Tanto en Las Reglas de La Haya/Visby/SDR, la Ley de Comercio Marítimo y Las Reglas de Rotterdam, se establecen una presunción iuris et de iure a favor del porteador, quien no verá comprometida su responsabilidad en los casos de falta náutica e incendio a menos que se probare que este último fue causado por su culpa o negligencia y Las Reglas de Rotterdam transforma causales de exoneración de la Ley de Comercio Marítimo, en causales de excepción que solo establecen una presunción iuris tantum a favor del porteador.⁴⁷

Entonces para resumir tenemos que en las Reglas de Rotterdam se eliminan dos causales de exoneración de la Ley de Comercio Marítimo, que son la falta náutica⁴⁸ o los errores en la navegación o en el manejo técnico del buque y el incendio; las cuales permanecen vigentes en la Ley de Comercio Marítimo y con respecto a la ejecución del trayecto multimodal, las Reglas de

⁴⁷ Tulio Álvarez Ledo, *Derecho Marítimo*, Segunda Edición, Tomo I, Caracas, 2007, p. 648.

⁴⁸ Ley de Comercio Marítimo numeral 8 del artículo 197: Falta Náutica: toda acción u omisión que genere negligencia o culpa del Capitán, tripulantes u otros dependientes del porteador, o del piloto en la navegación y manejo técnico del buque.

Rotterdam y las decisiones de la Comunidad Andina presentan muchas similitudes en las exoneraciones de responsabilidad.

Por lo demás el Convenio de las Naciones Unidas sobre el Contrato de Transporte Internacional de Mercancías Total o Parcialmente Marítimo de 2008, establece una serie de disposiciones complementarias en este aspecto.⁴⁹

⁴⁹ Tulio Álvarez Ledo, *Derecho Marítimo*, Segunda Edición, Tomo I, Caracas, 2007, p. 648.

CONCLUSION

El Convenio de las Naciones Unidas sobre el Contrato de Transporte Internacional de Mercancías Total o Parcialmente Marítimo tiene la finalidad de instituir un régimen actual y uniforme que regule los transportes modernos de contenedores de puerta a puerta que comprendan un tramo marítimo, y no limitado al transporte de mercancías de puerto a puerto.

La promulgación de una norma internacional que corrija esta situación ha sido un objetivo sumamente aspirado desde hace tiempo. La aplicación de las Reglas de La Haya de 1924 en una serie de países, junto al sometimiento de otros a las Reglas de la Haya con sus Protocolos Modificativos de 1968 y 1979, sin olvidar que en otros, aun de menor relieve, rigen las más modernas Reglas de Hamburgo de 1978, no sólo ponen de manifiesto el problema existente en la regulación del transporte internacional de mercancías por mar, sino que justifican sobradamente los grandes esfuerzos emprendidos para superar esta anómala e ineficiente situación normativa.

En el Convenio se han introducido muchas facetas innovadoras, siendo de nuestro punto de vista las más resaltantes que permiten la utilización de documentos electrónicos de transporte, hay un notable incremento de los límites que se imponen en la mayoría de los países a la responsabilidad del porteador en caso de que las mercancías se pierdan o sufran daños; cabe prever que esta medida redunde en gran beneficio de los cargadores, en particular de los países en desarrollo y de los países menos adelantados, que recurren a esos servicios de transporte. Asimismo, es previsible que esa armonización y modernización del régimen legal en la materia a 1.960, cuya aplicación se remontaba, en muchos países, a años anteriores, propicie una reducción general de los costos de las operaciones, permita dar una mayor

certeza sobre las soluciones de los problemas que se planteen y fomente una mayor confianza entre las partes que realicen negocios a nivel internacional.

Si bien no parece que será a corto plazo, las posibilidades de que las Reglas de Rotterdam entren en vigor son altas, lo que convertirá a este Convenio no sólo en el principal instrumento internacional regulador del contrato de transporte marítimo de mercancías sino, también, en un instrumento regulador de una parte muy importante de las operaciones de transporte multimodal que se realizan diariamente en el mundo, muy en lo particular creemos que Venezuela no se hará parte del mismo.

Las Reglas de Rotterdam ofrecen un marco jurídico en el que se tienen en cuenta muchas novedades tecnológicas y comerciales que se han producido en los transportes marítimos desde que se adoptaron esos antiguos convenios, concretamente el aumento del transporte en contenedores, el deseo de englobar en un único contrato el transporte de puerta a puerta y la aparición de los documentos electrónicos de transporte, también brinda a los cargadores y porteadores un régimen universal vinculante y equilibrado que regula el funcionamiento de los contratos marítimos de transporte que puedan comprender otros modos de transporte.

Con la entrada en vigencia del nuevo instrumento se lograría la deseable unificación del derecho sobre transporte internacional de mercancías, total o parcialmente marítimo, que puede aplicarse también al transporte “de puerta a puerta”, en el que se emplean dos o más vías de conducción, siendo al menos una de ellas, la vía marítima.

Los importantes avances que el Convenio trae consigo no deben, sin embargo, ocultar las deficiencias que presenta esta nueva normativa y que pueden tener un efecto muy negativo en su aplicación práctica por las dificultades de interpretación que suscitan muchos de sus preceptos. Especialmente problemático es el modo en que se regula el régimen de

responsabilidad del porteador marítimo, que en lugar de consagrarse a través de un principio general claro y delimitado, se expone de forma alambicada y excesivamente descriptiva, sin llegar a precisar debidamente las condiciones y requisitos tanto materiales como probatorios que deben concurrir para que el porteador marítimo pueda ser hecho responsable o exonerado de los daños sufridos por las mercancías durante el transporte. La deficiente forma de delimitación de dicha responsabilidad va a suponer a buen seguro un caudal de problemas a la hora de interpretar en cada caso la posible responsabilidad de los porteadores marítimos. Otro aspecto sumamente criticable de las Reglas de Rotterdam es la debilidad otorgada a la noción de «contratos de volumen», entendidos como fórmulas contractuales que pueden servir para acoger aquellos fenómenos de transporte marítimo en los que las partes pactan la realización de transportes marítimos durante un determinado tiempo, porque tales contratos quedan excluidos del régimen de responsabilidad aplicable imperativamente a los porteadores marítimos. El problema reside en que la propia imprecisión de la noción de contratos de volumen puede ser utilizada para tratar de conseguir que el mayor número posible de transportes marítimos puedan ser considerados como tales con la grave consecuencia que ello puede suponer ya que puede vaciar parcialmente de aplicación las Reglas de Rotterdam.

Dentro de ello se ha profundizado también en el límite de responsabilidad del que «disfruta» el porteador marítimo en este Convenio, y en el modo de hacer efectivo el ejercicio de dichas acciones tendentes a responsabilizar al porteador cuando las mercancías hubieran sufrido algún tipo de pérdida, avería o retraso en la entrega, extremo último también novedoso por no haber estado previsto específicamente en las regulaciones existentes en el campo del transporte marítimo.

Es justo reconocer que incorporan tratamientos novedosos que pueden servir para resolver situaciones que en la actualidad no tenían una solución

clara, puesto que acoge una concepción del transporte de mayor alcance que la estrictamente marítima al regular el transporte puerta a puerta y, por tanto, superar el tradicional seccionamiento del transporte. También proporciona una regulación más depurada y esclarecedora en el espinoso tema de definir quiénes revisten la condición de sujetos intervinientes en el transporte al eliminar la categoría de porteador efectivo y sustituirla por la más amplia referencia a las partes ejecutantes del transporte, que engloba a todos los intervinientes en la ejecución del envío, con independencia de que su actividad forme parte o no estrictamente del contenido de la obligación de transporte.

Igualmente supone un avance uniformizador indudable, en consonancia con la regulación del transporte por otros medios, el que se haya suprimido la falta náutica como causa específica de exoneración de responsabilidad del porteador, que había tenido su explicación histórica pero cuyo mantenimiento hoy en día constituye un resabio del pasado carente de toda justificación.

No hay duda que las Reglas de Rotterdam representan indudablemente un avance en la modernización del Derecho del Transporte Marítimo porque pretenden poner fin a la coexistencia de distintas normas de Derecho uniforme reguladoras del transporte marítimo.

El objetivo de este nuevo Convenio es evidente: corregir el actual escenario marítimo internacional en el que conviven varios Convenios.

La decidida apuesta por alcanzar la ansiada uniformidad normativa se aprecia claramente en su artículo 89 cuando declara que la aceptación o ratificación de este Convenio por un país supondrá automáticamente la denuncia del resto de Convenios reguladores del transporte marítimo existentes, pues de este modo se irá propiciando la paulatina desaparición de los anteriores Convenios reguladores del transporte, conforme se vaya produciendo la ratificación de las Reglas de Rotterdam.

Las Reglas de Rotterdam consagran de forma expresa las obligaciones de las partes que participan en el contrato de transporte marítimo (arts. 11-16; arts. 27-34), las características y funciones de los documentos de transporte (arts. 35-41; arts. 50-56), las peculiaridades de los transportes en contenedor, el régimen de la transferencia de derechos reales sobre las mercancías (arts. 57-58), entre otros muchos aspectos que hasta ahora habían quedado al margen de la regulación de los textos internacionales en materia de contratación de transporte marítimo.

En nuestro país no se han hecho debate sobre si se debe o no firmar Las Reglas de Rotterdam. Es cierto que firmar no significa ratificar, pero se observa que cada vez más países están interesados en este instrumento cuya función sería actualizar y unificar el contrato de transporte internacional de mercancías total o parcialmente marítimo.

Las Reglas de Rotterdam intentan asegurar la uniformidad en áreas del Derecho del transporte no cubiertas por los convenios previos (documentos electrónicos equivalentes a los documentos en papel, derecho de control durante el transporte, entrega) y, por otro lado, al hecho de que las Reglas de Rotterdam intentan mejorar la normativa sobre las materias ya reguladas en los convenios existentes.

Una revisión de los trabajos preparatorios revela que la intención de los redactores ha sido precisamente conservar gran parte de la terminología usada en las Reglas de la Haya/Visby/SDR y las Reglas de Hamburgo, para con ello preservar también la utilidad de la mayor proporción posible de la doctrina y la jurisprudencia existentes manteniendo como mínimo el mismo ámbito de aplicación que el actualmente establecido en las Reglas de la Haya/Visby/SDR, pero con más claridad que en ellas.

Las normas sobre el ámbito de aplicación de las Reglas de Rotterdam parecen diferentes de las Reglas de La Haya/Visby/SDR. Sin embargo, en su aplicación no habrá una gran diferencia entre los regímenes en la actualidad principales y las Reglas de Rotterdam. De hecho, los interesados en la carga gozarán de mayor protección bajo las Reglas de Rotterdam que bajo las Reglas de La Haya/Visby/SDR, y ello porque la aplicación de las Reglas de Rotterdam no está condicionada, ni por tanto limitada, por la emisión de un tipo de documento de transporte concreto y propician un sistema de responsabilidad que abarca el período completo (puerta a puerta) y no solo la fase de puerto a puerto.

La lista de casos exceptuados es menos extensa bajo las Reglas de Rotterdam.

Las diferencias más importantes con la lista de las Reglas de La Haya/Visby/SDR, Reglas de Hamburgo y Ley de Comercio Marítimo son las siguientes: La falta náutica (o los errores en la navegación o en el manejo técnico del buque) no aparece como excepción en las Reglas de Rotterdam. La excepción por fuego se conserva, pero el porteador pierde la posibilidad de alegar que la persona que lo causó es cualquier parte ejecutante, empleados, otra persona que ejecute o se comprometa a ejecutar alguna de las obligaciones del porteador con arreglo al contrato de transporte, la regla es la misma que bajo las Reglas de Hamburgo.

En resumen, aunque el Artículo 17 de las Reglas de Rotterdam pueda aparentar asemejarse a las Reglas de la Haya/Visby/SDR, está mucho más cerca del fundamento de responsabilidad que establecen las Reglas de Hamburgo al igual que la Ley de Comercio Marítimo.

BIBLIOGRAFÍA

Documental:

- ÁLVAREZ LEDO, Tulio: ***Derecho Marítimo***. Editorial Senpress, C.A., Caracas, 2007.
- ÁLVAREZ LEDO, Tulio: ***Homenaje a Alfredo Morle***. Editorial UCAB, Caracas, 2012.
- ARROYO, Ignacio: ***Estudios de Derecho Marítimo***. José, M. Bosh, editor S.A. Dos volúmenes. Barcelana,1993
- ARROYO, Ignacio: ***Estudios de Derecho Marítimo. Trabajo Especial de Grado. Tutoría de María Auxiliadora Pisan Ricci***. Universidad Central de Venezuela. Caracas, 1996.
- ASCOLI, Próspero: ***Del Comercio Marítimo y de la Navegación, Volumen 1***. José, M. Bosh, editor S.A. Dos volúmenes. Barcelana,1993
- CABANELLAS, Guillermo. ***Diccionario de Derecho Usual***.
- COVA ARRIA, Luis: “***La implementación de los Conocimientos de Embarque Electrónicos en países de Derecho Civil***.” Boletín de la Academia de Ciencias Políticas y Sociales. Academia de Ciencias Políticas y Sociales. Vol. 69. Nº 139. Caracas, 2002.
- EMPARANZA, Alberto: “***Las Reglas de Rotterdam. La regulación del contrato de transporte internacional de mercancías por mar***.” Editorial Marcial Pons. Madrid/Barcelona/Buenos Aires, 2010
- ESTRELLA FARIA, José Angelo “**La responsabilidad del porteador en el proyecto de convenio de la CNUDMI sobre el transporte de mercancías: breve comparación con el Convenio de Bruselas y las Reglas de**

- Hamburgo**". Ponencia hecha en el XII Congreso y XX Aniversario del Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo. Sevilla, 14 de noviembre de 2007.
- GUZMÁN ESCOBAR, José Vicente. **Contratos de transporte**. Universidad Externado de Colombia, Primera Edición, 2009.
 - GUZMÁN ESCOBAR, José Vicente. **En su escrito Las reglas de Rotterdam. Una respuesta Latinoamericana a la Declaración de Montevideo, 2010**. Colombia, 2010.
 - JACKSON, D. C.: "**Enforcement of Maritime Claims**". Lloyd's of London Press Ltd. London, 1985
 - Ley Aprobatoria del "Convención Interamericana sobre derecho aplicable a los contratos internacionales, G.O. extraordinaria N° 4974 del 22 de Septiembre de 1995
 - Ley de Comercio Marítimo
 - RAY, José Domingo: **Derecho de la Navegación y Comercio Exterior**. Abeledo-Perrot. Buenos Aires, 1992.
 - RICO CARRILLO, Mariliana: **Comercio Electrónico, Internet y Derecho**. Ediciones Legis. Caracas, 2003.
 - SABINO, Carlos: *Cómo Hacer una Tesis. Guía para Elaborar y Redactar Trabajos Científicos*. Caracas. Editorial Panapo, 1987.
 - SANDOVAL LOPEZ, Ricardo: Convenio de las Naciones Unidas sobre el Contrato de Transporte Internacional de Mercancías Total o Parcialmente Marítimo, 2008. Chile, 2008.
 - Universidad Pedagógica Experimental Libertador (UPEL): *Manual de Trabajos de Grado de Especialización, de Maestría y Tesis Doctorales*. Caracas. FEDEUPEL, 2003.

- Witker, Jorge: *Cómo Elaborar una Tesis en Derecho. Pautas Metodológicas y Técnicas para el Estudiante o Investigador del Derecho*. México. Editorial Civitas, 1985.

PAGINAS WEB

- Admiralty and Maritime Law Guide. <http://www.admiraltylawguide.com>
- Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI). <http://www.aladi.org>
- Available online at http://www.aidim.org/pdf/Aja_Rotterdam.pdf.
- Banco Central de Venezuela. <http://www.bcv.org.ve/abc>
- Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional (UNCITRAL). <http://www.uncitral.org>
- Comité Marítimo Internacional. <http://www.comitememaritime.org>
- Convenio Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Conocimiento de Embarque (Reglas de la Haya) consultado en: <http://www.oceanografossinfronteras.org/infdocman/Acuerdos%20Internacionales/Reglas%20de%20la%20Haya%201924,%20Averia%20Gruesa.pdf>
- Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías (Reglas de Hamburgo) consultado en: http://www.uncitral.org/pdf/spanish/texts/transport/hamburg/hamburg_rules_s.pdf
- Convenio de las Naciones Unidas sobre el Contrato Internacional de Mercaderías Total o Parcialmente Marítimo (Reglas de Rotterdam) consultado en: http://www.uncitral.org/pdf/spanish/texts/transport/Rotterdam_Rules/09-85611_Ebook.pdf
- Declaración de Montevideo del 20 de octubre de 2010, consultada en: <http://asadip.wordpress.com/2010/10/25/reglas-de-rotterdam-el-debate-contina/>

- Informe del Grupo de Trabajo III Derecho del Transporte de la CNUDMI/UNCITRAL sobre la labor del 12º período de sesiones (Viena 6 al 17 de octubre de 2003), documento de Naciones Unidas A/CN.9/544. <http://www.uncitral.org>
- Internacional Maritime Organization (IMO). <http://www.imo.org>
- Las Reglas de Rotterdam, Una respuesta Latinoamericana a la “Declaración de Montevideo”. www.comitemaritime.org/.../Rotterdam%20Rules/...
- Lloyd’s of London. <http://lloyd’s.com/index.asp>
- Protocolo por el que se modifica la Convención Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Conocimiento de Embarque (Reglas de la Haya-Visby) consultado en: <http://www.oceanografossinfronteras.org/infdocman/Acuerdos%20Internacionales/Reglas%20Haya-Visby%201968.pdf>
- Tecnoiuris. <http://www.tecnoiuris.com>
- UK P & I Club. <http://www.ukpandi.com>
- UNCITRAL. http://www.uncitral.org/uncitral/es/uncitral_texts/transport_goods/rotterdam_status.html
- Comité Marítimo Internacional: www.comitemaritime.org/draft/pdf/5RRULES.pdf
- www.pysdens.com/pdf/documents/Summationpdf.pdf

ÍNDICE

Agradecimientos	3
Introducción	4

Capítulo I

Aspectos Generales de las Reglas de Rotterdam

Antecedentes	7
Aspectos Generales de las Reglas de Rotterdam	8
Sistema de Responsabilidad de puerta a puerta	10
Características	12
Ámbito de Aplicación	19

Capítulo II

Régimen de Responsabilidad

Régimen de Responsabilidad	22
Identidad del porteador	24
Obligaciones y responsabilidad del porteador	25
El Transporte y Entrega de la Mercancía	26
El Período de Responsabilidad del Porteador	26
Obligaciones Específicas	28
Responsabilidad del porteador por pérdida, daño o retraso,	30
Responsabilidad del porteador por actos ajenos	32
Límites de la responsabilidad del porteador han variado en lo relativo a su cuantía.	33

Peso de la Prueba	34
Exoneración	37

Capítulo III

Comparación de las Reglas de Rotterdam con los convenios que sustituirá y la Ley de Comercio Marítimo.

Comparación de las Reglas de Rotterdam con los convenios que sustituirá y la regulación nacional en relación a la responsabilidad del porteador.	39
Identidad del porteador	41
Mercancías	42
Contrato de Transporte Marítimo	43
Ámbito de aplicación	44
Fundamento de la responsabilidad	47
Periodo de responsabilidad del porteador	54
Plazo para el ejercicio de las acciones	56
Limite de responsabilidad del porteador	57
Exoneración de responsabilidad del porteador	59
Cuadro comparativo de los cuatro Convenios Internacionales	61

Capítulo IV

Como afectarían Las Reglas de Rotterdam a la Ley de Comercio Marítimo

Cómo afectaría la ratificación del Convenio en estudio a la Ley de Comercio Marítimo Venezolana.	71
---	----

Conclusión	76
Bibliografía	82

OLMARY PÉREZ FONTANA