

REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA  
UNIVERSIDAD CENTRAL DE VENEZUELA  
FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y POLÍTICAS



**“RESPONSABILIDAD DEL TRANSPORTISTA EN EL  
CONVENIO DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE EL  
CONTRATO DE TRANSPORTE INTERNACIONAL DE  
MERCANCÍAS TOTAL O PARCIALMENTE MARÍTIMO - LAS  
"REGLAS DE ROTTERDAM”.**

Trabajo Especial de Grado

Especialización en Derecho de la Navegación y Comercio  
Exterior

Autora: María Virginia Garrillo Marval  
C.I.: V-15.974.698  
Tutor: Dr. Luis Armando Fortoul

Caracas, Octubre 2012

## DEDICATORIA

A mis padres, Mercy y Jesus, fuente de orgullo constante, y sabiduría en mi vida. Ellos, son mi ejemplo a seguir, siempre apoyándome y brindándome su amor. Sin su ayuda y respaldo, no creo que hubiera sido posible, que lograra alcanzar esta meta.

A mi querida hermana Maria Daniela, compañera de experiencias y crecimiento. Ella, con su alegría, motivación y comprensión, ha sido participe fiel, para realizar este Trabajo especial de Grado.

A la Sra. Cenovia y toda la Familia Grosso-Borjas, quienes me han brindado su afecto y palabras, para lograr mis sueños. Su presencia en esta etapa personal y profesional, es un tesoro invaluable.

A mis tías, Damelis, Nidia, Mireya, Rubia, Eumelia y Ana. A mis tíos Rey, Orlando y Ramiro. A mi querida Sra. Lourdes. A mis primos David, Reynaldo y Maria Emilia. A la Sra. Patricia y al Sr. Raúl. Todos han sido cómplices, de esta meta alcanzada.

A mi novio David, amigo, consejero, guía, y apoyo, en todo este proceso. Su comprensión, optimismo, y tolerancia, representan la expresión más hermosa de su amor.

A todos, infinitas gracias, y les dedico este triunfo, que también les pertenece.

## **AGRADECIMIENTO**

A todas aquellas personas, amigos, y compañeros de trabajo, que de alguna manera, en la cercanía, o en la lejanía, me otorgaron su apoyo incondicional, para lograr estudiar mi postgrado en Derecho de la Navegación y Comercio exterior en la U.C.V.

A mis inolvidables profesores de la Universidad del Zulia, mi Alma Mater. Ellos, han sido guías constantes, de mi camino. Especialmente a la profesora Analee Ramirez de Alvarez, y al profesor Jose Manuel Guanipa, creyentes fieles, de mi potencial como abogada.

A los profesores Luis Cova Arria, Patricia Martinez de Fortoul, Luis Armando Fortoul y Tulio Alvarez Ledo, quienes desde el inicio de mis estudios en la Universidad Central de Venezuela, han apoyado mi desarrollo académico, y aportado sus valiosos conocimientos.

A todo el equipo de trabajo de EDUCREDITO A.C, institución sin fines de lucro, a través de la cual pude estudiar en la Universidad Central de Venezuela,

A todos, quiero manifestarles mi profundo agradecimiento, por su invaluable contribución, para el logro de esta meta tan relevante para mí a nivel académico y profesional.

## INDICE GENERAL

<b>RESUMEN</b>	8
<b>INTRODUCCION</b>	9
<b>CAPITULO I: DESCRIPCION DE LA INVESTIGACION</b>	11
1.1. Definición del Problema	11
1.2. Planteamiento del Problema.	11
1.3. Objetivos de la Investigación.	22
1.4. Objetivo General.	22
1.5. Objetivos Específicos.	22
1.6. Justificación e Importancia de la Investigación.	23
1.7. Delimitación y Alcance de la Investigación.	24
<b>CAPITULO II: MARCO TEORICO</b>	25
2. Definiciones y aspectos Doctrinales vinculados al Derecho Marítimo y Transporte Internacional.	25
2.1. Definición de Derecho Marítimo.	25
2.2. El Transporte Multimodal.	29
2.3. Concepto de Transporte Multimodal.	29
2.4. Los Sujetos en el Transporte Multimodal.	34
2.4.a. Operador de Transporte Multimodal.	34
2.4.b. Los Agentes de Transporte.	36
2.4.c. Los Freight Forwarders.	36
2.4.d. El Cargador o Expedidor	38
2.4.e. El Consignatario.	41

2.5.El Conocimiento de Embarque.	42
2.5.a.Es prueba del contrato de transporte marítimo de mercancías	45
2.5.b.Es Prueba de que se ha recibido la carga.	45
2.5.c.Es un título valor	46
2.5.1.Elementos Personales.	48
2.5.2.Elementos Materiales.	48
2.5.3.Elementos Reales.	48
2.6.Tipos de Conocimiento de Embarque.	49
2.6.1.Según el destino de la carga de la mercancía en el buque.	49
2.6.2 .En relación al momento del embarque de la carga en el Buque.	50
2.6.3. Según la titularidad del Conocimiento de Embarque.	51
2.6.4 .Según el modo de Transporte.	53
2.6.5. Según el carácter negociable o no del Conocimiento de Embarque.	53
2.6.6. Según el Contrato de Fletamento.	54
2.7.Estandarización del Conocimiento de Embarque.	55
2.8.El Conocimiento de Embarque en la legislación venezolana (Ley de Comercio Marítimo).	66
2.9.Valor Probatorio del Conocimiento de Embarque.	74
2.10. Antecedentes normativos a las Reglas de Rotterdam. Régimen de Responsabilidad del Porteador en el transporte marítimo internacional.	82
2.10.a. Reglas de la Haya.	83
2.10.b.Reglas de la Haya/Visby	90
2.10.c. Reglas de Hamburgo.	93

2.11.Sistema de Responsabilidad en el Ordenamiento jurídico venezolano (Ley de Comercio Marítimo	100
2.11 .a. Fundamento de la responsabilidad.	101
2.11. b. Período de responsabilidad.	103
2.11..c. Limitación de responsabilidad	106
2.11. d. Exoneración de responsabilidad.	109
2.11. e. Jurisdicción y Ley Aplicable.	115
2.12.Convenio de las Naciones Unidas sobre el Contrato de Transporte Internacional de Mercancías Total Parcialmente Marítimo - las "Reglas de Rotterdam"	123
2.12.1. Orígenes del Convenio de las Naciones Unidas sobre el Contrato de Transporte Internacional de Mercancías Total o Parcialmente Marítimo – “Las Reglas de Rotterdam”.	123
<b>CAPITULO III:HIPOTESIS O PREGUNTAS DE LA INVESTIGACION</b>	<b>133</b>
3.Análisis del Régimen de Responsabilidad en el Convenio de las Naciones Unidas sobre el Contrato de Transporte Internacional de Mercancías Total o Parcialmente Marítimo - las "Reglas de Rotterdam".	133
3.1.a. Ámbito de Aplicación del Convenio de las Naciones Unidas sobre el Contrato de Transporte Internacional de Mercancías Total o Parcialmente Marítimo, "Las Reglas de Rotterdam".	133
3.1.b. Obligaciones del Porteador .	145
3.1.c. Fundamento de la Responsabilidad del Porteador.	155
3.1.d. Régimen de Responsabilidad del Porteador.	164
3.1.e. Limitación de Responsabilidad del Porteador.	170
3.1.f. Exoneración de la Responsabilidad del Porteador.	183

3.2. Disposiciones especiales acerca de la validez de las cláusulas del Contrato de Transporte y los Contratos de Volumen.	189
3.3. Jurisdicción aplicable y Arbitraje .	193
3.4. Ejercicio de acciones de Reclamación por daños, pérdidas o demora en la entrega de las mercancías.	201
3.5. Opiniones acerca de las Reglas de Rotterdam (Declaración de Montevideo)	204
3.6 .Otras Opiniones sobre las Reglas de Rotterdam.	215
<b>CONCLUSIONES</b>	218
<b>REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS</b>	227
<b>ANEXOS</b>	237
<b>GLOSARIO</b>	242

# **“RESPONSABILIDAD DEL TRANSPORTISTA EN EL CONVENIO DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE EL CONTRATO DE TRANSPORTE INTERNACIONAL DE MERCANCÍAS TOTAL O PARCIALMENTE MARÍTIMO - “LAS REGLAS DE ROTTERDAM”.**

**Autora: Abog. María Virginia Garrillo Marval.**

**Tutor: Dr. Luis Armando Fortoul.**

## **RESUMEN**

La presente investigación, tuvo como propósito analizar la responsabilidad del Transportista en el “Convenio Internacional de las Naciones Unidas sobre el contrato de transporte internacional de mercancías total o parcialmente marítimo-“Las Reglas de Rotterdam” .El trabajo se sustenta principalmente, en la legislación venezolana, tomando como referencia, la Ley de Comercio Marítimo (2006);en normativas internacionales tales como, “Las Reglas de la Haya”, “Las Reglas de la Haya-Visby”, “Reglas de Hamburgo”, “Convenio de UNCITRAL”, y “Reglas de Rotterdam” (2009);en planteamientos teóricos realizados (Francisco Carlos, López Rueda (2000),José Luis Gabaldón García y José María Ruiz Soroa (2006), Francesco Berlingieri (2008), Hannu Honka (2009), y Fernando Sánchez Calero (2010)); y finalmente en opiniones de los intervinientes, en la práctica marítima. A nivel metodológico, se calificó a este Trabajo Especial de Grado como una investigación de carácter descriptiva, y de tipo analítico. El diseño de investigación empleado, fue el análisis de la normativa jurídica relacionada, doctrina, y situación actual del transporte internacional. De la revisión realizada, se estudió y comentó el sistema de responsabilidad que establecen el "Convenio de las Naciones Unidas sobre el Contrato de Transporte Internacional de Mercancías Total o Parcialmente Marítimo, Reglas de Rotterdam”, conociendo su ámbito de aplicación, periodo de responsabilidad, causales de limitación y supuestos de exoneraciones de responsabilidad para el transportista marítimo. Así mismo, se destacaron las innovaciones que presenta el Convenio, con respecto a anteriores normativas. Finalmente, luego de la mención de las posturas doctrinales, y comentarios del entorno práctico en la materia, se concluyó que las Reglas de Rotterdam, tienen un Sistema de Responsabilidad, conveniente, que incorpora disposiciones con neutralidad jurídica, expresando su intención de efectividad a través del tiempo; brindando protección a las partes involucradas en el transporte marítimo (porteadores y cargadores) y resolviendo el problema de la falta de regulación internacional actualizada en la materia.

**Palabras Clave:** Sistema de Responsabilidad, Porteador, Transporte Marítimo, Internacional.



## INTRODUCCIÓN

Las relaciones derivadas del Transporte Internacional, sin lugar a dudas, cada día se acrecientan, diversificando su complejidad motivado entre otros aspectos, por el constante movimiento del comercio internacional, así como las necesidades de respuestas de los interesados, que requieren ser más expeditas y competitivas.

Lo que antes se interpretaba como una única relación rígida y cerrada, conformada únicamente por el cargador, transportista y consignatario, hoy se manifiesta a través de una multiplicidad de intervinientes que aportan, elementos característicos y definitorios de cada contrato de transporte que se celebra.

Así pues, la responsabilidad derivada de estas dinámicas relaciones internacionales, indudablemente también debe cambiar, adaptándose a los nuevos requerimientos del mercado.

Es así como el **“Convenio de las Naciones Unidas sobre el Contrato de Transporte Internacional de mercancías total o parcialmente marítimo, “Las Reglas de Rotterdam”**, representan el novísimo esquema bajo el cual la responsabilidad que nace del transporte internacional debe regirse.

Su contenido busco desde sus inicios, aportar soluciones mucho más concretas y efectivas, que fueran realmente acogidas por los países y por los grupos dentro del negocio de la movilización de carga entre países, ( cargadores, transportistas, aseguradores, etc).

Las Reglas de Rotterdam aportan pues, la nueva realidad en materia de transporte internacional, y es por ello que es sumamente importante realizar el análisis del Régimen de Responsabilidad que las mismas contienen, así como intentar visualizar el impacto que estas tendrán dentro del mercado marítimo internacional, así como las relaciones jurídico-comerciales que del mismo derivan.

## **CAPITULO I**

### **DESCRIPCION DE LA INVESTIGACION**

#### **1.1. Definición del Problema.**

La presente investigación está referida al análisis de la responsabilidad del transportista internacional de mercancías en las Reglas de Rotterdam, enfocándose en los aspectos relacionados con su fundamento, elementos constitutivos y aplicación en el transporte mundial actual.

#### **1.2. Planteamiento del Problema.**

Desde inicios de las civilizaciones humanas, el mar como medio de comunicación por excelencia, ha sido el centro del intercambio comercial, económico y cultural. Las miles y miles de millas náuticas navegadas a través de la historia mundial, no son fácilmente calculables frente a la inmensidad de vínculos, que a través de los espacios acuáticos se han desarrollado.

Uno de los hitos que marcó el uso de los mares como modo de integración entre los países, fue sin lugar a dudas, la denominada “Revolución Industrial”, donde las potencias del siglo XIX, liderizaron cruzadas expansionistas donde consolidaron sus economías y poderío mundial. Las naciones

colonizadoras, imponían deliberadamente sus creencias, costumbres, religión y organizaciones políticas.

Al realizar revisiones acerca de las primeras potencias marítimas, destacan países como: Inglaterra Francia, España, Holanda, España y Portugal, siendo la que se enuncia inicialmente, la representante por excelencia del poderío acuático en ese tiempo, debido a su gran dominio de las aguas, tecnología aplicada y estrategia naval.

El Mediterráneo, fue el espacio propicio para la consolidación de esta nación como dueña de los mares. Los ingleses lograron extender su poder frente a sus rivales de la época, (principalmente Francia), con la experiencia que le dieron los combates y guerras luchadas, que los hicieron fortalecerse y avanzar frente al resto de Europa.<sup>1</sup>

Una de las naciones que logró modificar de forma trascendental el poderío que sobre ella poseía la vieja Europa, fue Estados Unidos de Norteamérica. Su autonomía fue consagrada en la Declaración de Independencia de 1778, donde logró totalmente, liberarse de sus colonizadores, y constituirse en un estado libre y soberano. Este avance,

---

<sup>1</sup>Edmundo, Guzmán Lanfranco. "Preponderancia del poder marítimo". *Revista de Marina*, Núm. 3, Armada de Chile. Valparaíso 2007. Valparaíso. Pág 82.

convirtió a Norteamérica en una potencia económica, alejada de los controles mercantilistas y restrictivos de Inglaterra, expandiéndose económica y territorialmente, llegando a igualar a su antiguo gobernante.

Los grandes dominios mundiales se definían entonces por la magnitud de sus alcances comerciales, desarrollándose el denominado comercio internacional como reflejo de esa multiplicidad de cadenas mercantiles que a través de las aguas nacían. Ahora bien, es importante, considerar que ha sido entendido como tal.

El comercio en sentido lato, puede entenderse de acuerdo a como lo define la Real Academia Española en su versión más actualizada, como la *“negociación que se hace comprando y vendiendo, o permutando géneros o mercancías”*.

El carácter internacional, dentro de las relaciones comerciales, lo determina el pluralismo de países que intervengan ellas, pudiendo ser estas de origen gubernamental o no.

En razón de lo mencionado, es posible generar una definición propia de comercio internacional, indicando que el mismo es aquel que se realiza entre Estados de la comunidad mundial, a través de organismos públicos, o de relaciones jurídicas entre

particulares, generándose así una retroalimentación de bienes y servicios, entre un exportador y un importador.

El comercio se apoya fundamentalmente en el desarrollo de la tecnología del transporte, ampliando así su espectro y diversificando sus modalidades, de acuerdo a la ley de la oferta y la demanda. Ahora bien, surgen entonces las siguientes preguntas: ¿Qué debemos reconocer como transporte?, ¿que incluye el mismo?.

Etimológicamente, la palabra transporte proviene del latín TRANS (al otro lado), y PORTARE (llevar), de allí que en sentido literal se entiende por: *“El traslado de personas o de bienes de un lugar a otro”*<sup>2</sup>. Con el avance de las comunicaciones y la tecnología este concepto se ha ido ampliando y precisando aún más, pudiéndose decir que se estructura al servicio del interés público e incluye todos los medios e infraestructura implicados en el movimiento de personas o bienes, así como servicios de recepción, entrega y manipulación de tales bienes.

Podemos desglosar este concepto de la siguiente manera:

---

<sup>2</sup> Marco Antonio Marín: Concepto de Transporte y Servicios.

<http://www.scribd.com/doc/378351/CONCEPTO-DE-TRANSPORTE-Y-SERVICIOS>

<http://www.scribd.com>

- a) El movimiento; es el traslado o el hecho de llevar cosas o personas de un lugar a otro.
- b) De cosas o personas; por cosas se entiende cualquier tipo de bien o mercancía.
- c) De un lugar a otro, implica dos puntos geográficos distintos, si dichos puntos se encuentran dentro del mismo Estado, se habla de transporte nacional, o internacional si se hallan en países distintos. Si existe cambio de continente, se entiende como internacional.

Entendiendo cual sería el concepto de transporte en sentido lato, podemos entonces considerar los tipos de transporte que existen, los cuales puede determinarse de acuerdo: al espacio donde se desarrollen (agua, tierra, aire). al medio de transporte que utilicen (vehículos terrestres, buques, aviones helicópteros, etc).

En este mismo sentido, en relación al tipo de transporte determinado por el medio que se utilice para ejecutarlo, podemos mencionar específicamente el transporte acuático por barco o buque.

El barco o buque es aquella construcción autopropulsada, destinada a la navegación, sinónimo de embarcación, nave o navío. Según la ley venezolana, debe comprenderse por Buque:

*“...Toda construcción flotante apta para navegar por agua, cualquiera sea su clasificación y dimensión que cuente con seguridad, flotabilidad y estabilidad. Toda construcción flotante carente de medio de propulsión, se considera accesorio de navegación.”<sup>3</sup>*

Ahora bien, el buque tiene una serie de funciones, entre las cuales podemos destacar:

- a) Navegar o trasladar una mercancía de un lugar a otro;
- b) Recalar a puertos, también en casos de arribada forzosa;
- c) Zarpar o hacerse a la mar, para iniciar el viaje;
- d) Cargar o Descargar mercancía;
- e) Estibar o desestibar la carga;
- f) Alojarse a la tripulación y pasajeros;
- g) Afrontar situaciones de emergencia;
- h) Preservar la carga a bordo, como uno de los principales objetivos dentro de la travesía marítima.

Dentro de los tipos de Buques transportadores de carga, podemos distinguir:

---

<sup>3</sup> Gaceta oficial N° 37.570 de fecha 14 de noviembre de 2002. Ley General de Marina y Actividades Conexas, Capítulo II-De los Buques, Artículo 17°.



- a) Tramps: los cuales no tienen un itinerario fijo, transportando cualquier carga en donde se genere la demanda.
- b) Líneas regulares: los cuales tienen un itinerario regular, marcado con periodicidad, determinado por el tipo de buque que son, movilizan un tipo de mercadería, u otra.
- c) Petroleros: transportan combustible crudo, o carga líquida a granel en sus bodegas.
- d) Graneleros o Carrier: que realizan la transportación de material a granel, o carga que no se encuentra en contenedores.
- e) Portacontenedores: Utilizan el container como instrumento principal para la movilización de mercancía de cualquier tipo, hacia los destinos convenidos.

Este último tipo de buque, el portacontenedores, es la versión que actualmente se utiliza por excelencia, y se puede ubicar en cualquiera de los puertos del mundo. Los contenedores se estiban en cubierta, y en las bodegas, por lo cual sus escotillas deben ser muy amplias. También pueden ser contenedores con temperatura controlada, o frigoríficos, donde la toma de electricidad puede ser individual, o existir una red de refrigeración desde el buque hacia estos contenedores.

Prosiguiendo con el avance que aportaron los contenedores a al transporte internacional de mercancías, surge la multimodalidad

en los medios de transporte para la movilización de carga, entendiéndose esto como *“transporte multimodal”*, el cual será aquel en el que intervienen varios tipos de transporte (marítimo, aéreo, terrestre, etc). También suele denominarse como transporte combinado o intermodal, como lo menciona el Convenio Internacional de Ginebra, del 24 de mayo de 1980 el cual no logro obtener las aprobaciones necesarias para entrar en vigencia en su momento, pero de la cual podemos nutrirnos de los conceptos allí contenidos.

Según este Convenio, puede entenderse como transporte multimodal:

*“Por transporte multimodal internacional, se entiende el porte de mercancías por dos modos diferentes de transporte por lo menos, en virtud de un contrato de transporte multimodal desde un lugar situado en un país, en el que el operador de transporte multimodal toma las mercancías bajo su custodia, has otro lugar designado para su entrega, situado en un país diferente”.*<sup>4</sup>

---

<sup>4</sup> Convenio de las Naciones Unidas sobre Transporte Multimodal Internacional de Mercadería Reglas UNCTAD, CCI. Convenio de Ginebra, del 24 de mayo de 1980.

Los puntos de llegada y salida, donde el operador de transporte multimodal puede tomar las mercancías bajo su custodia, pueden encontrarse en diversos países (transporte multimodal internacional), o en el mismo país (transporte multimodal nacional).

El transporte multimodal, se realiza a través de una cadena de transporte. Esta última ha sido entendida como el conjunto de operaciones que se realizan para el transporte de una mercancía, desde su origen, hasta su destino. La mercancía que sale, debe necesariamente ser la misma mercancía que llega.

Ahora bien, en esta cadena logística, intervienen diversos intereses y sujetos, surgiendo inevitablemente una serie de niveles de responsabilidad. Por ejemplo cuando el vendedor entrega la mercancía al porteador del buque, este último se supone que deberá asumir la responsabilidad al recibir esta carga hasta el final de la travesía.

Pero si dentro de esta misma cadena se agregan otras forma de transporte, por ejemplo la modalidad aérea, donde otros sujetos manipularan y movilizaran la carga, ¿estos se convertirán también en responsables y guardianes de la mercancía?, ¿y si posteriormente se adiciona el transporte terrestre a la red logística?, ¿los transportistas y a su vez encargados de entregar la mercancía al consignatario serán los que realmente deban

responder por cualquier demora, afectación, faltante o daño a la carga?. Estos cuestionamientos se han intentado resolver con diferentes normativas internacionales, en materia de transporte internacional.

En razón de lo antes mencionado, diversidad de regímenes de responsabilidad han sido creados en las normas jurídicas internacionales, para solventar la multiplicidad de reclamaciones derivadas de las cadenas logística, así tenemos: Convenio Internacional para la unificación de ciertas Reglas en materia de conocimiento de embarque de 1924 (Reglas de la Haya), Protocolo por el que se modifica la Convención Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en materia de Conocimiento de embarque (Convenio de Bruselas de 1924) de 1968 (Reglas de la Haya-Visby)", y Convenio de las naciones unidas sobre el Transporte marítimo de mercancías de 1978 (Reglas de Hamburgo) y así surge el Convenio de las Naciones Unidas sobre el contrato de transporte internacional de mercancías total o parcialmente marítimo - las "Reglas de Rotterdam", como la versión más actualizada de esa anhelada solución para los conflictos derivados de la responsabilidad, en caso de daños o pérdidas en materia de transporte internacional de mercancía.

Esta investigación, se centrará fundamentalmente en el Sistema de Responsabilidad del Porteador Marítimo, intentando desglosar todo el contenido que incluyen las Reglas de Rotterdam, su

eficacia práctica, la respuesta que ha generado su implementación en el mundo del transporte internacional, la trascendencia que tiene en el transporte actual la aplicación de este Régimen de Responsabilidad, así como unas breves conclusiones o referencias personales acerca de este Sistema y su verdadera viabilidad en el complejo mundo del comercio internacional.

En atención a lo descrito en el numeral anterior, nos hemos planteado las siguientes interrogantes asociadas con el tema objeto del presente Trabajo Especial de Grado, las cuales pasamos a señalar a continuación:

- (a)** ¿Cuál es el régimen de responsabilidad que plantea las reglas de Rotterdam para el transportista internacional?.
- (b)** ¿Cuál es el ámbito de aplicación del régimen de responsabilidad establecido en las reglas de Rotterdam?.
- (c)** ¿Cuáles son los límites para la responsabilidad, que establecen las Reglas de Rotterdam al transportista internacional?.
- (d)** ¿Cuáles son las causales de exoneración de responsabilidad, que establecen las Reglas de Rotterdam al transportista internacional?.

### **1.3.Objetivos de la Investigación.**

Partiendo de las hipótesis o preguntas de la investigación, señaladas en el número anterior, nos hemos trazado los siguientes objetivos tanto generales como específicos:

#### **1.4.Objetivo General.**

- Analizar las Reglas de Rotterdam, en lo relacionado al Régimen de Responsabilidad del transportista internacional

#### **1.5.Objetivos Específicos.**

- Analizar el fundamento jurídico y práctico del régimen de responsabilidad del transportista internacional, establecido en las Reglas de Rotterdam.
- Determinar el Régimen de Responsabilidad aplicable al transportista internacional, según las Reglas de Rotterdam.
- Conocer el ámbito de aplicación del Régimen de responsabilidad para el transportista internacional, establecido en las Reglas de Rotterdam.
- Analizar las limitaciones y exoneraciones establecidas en las Reglas de Rotterdam, para el régimen de responsabilidad en ella contenido.
- Reflexionar acerca del impacto del establecimiento del Régimen de Responsabilidad de las Reglas de Rotterdam, en el transporte mundial actual.

## **1.6. Justificación e Importancia de la Investigación.**

La investigación a desarrollar, tiene como finalidad, el análisis y revisión del Régimen de Responsabilidad del Transportista Internacional, establecido en las Reglas de Rotterdam.

La responsabilidad a nivel del transporte internacional, reviste un lugar determinante dentro de las relaciones que a través del mismo surgen. Cada uno de los intervinientes en el intercambio comercial mundial (armadores, fletadores, transportistas, cargadores, consignatarios), ejerce un rol específico, para lograr el objetivo común a todos, transportar de un lugar a otro la mercancía determinada, cumpliendo con los requerimientos y exigencias establecidas entre las partes y por las regulaciones jurídicas internacionales.

Es así, como el análisis de las reglas de Rotterdam, se hace actualmente mucho más necesario, porque las mismas representan, la expresión más reciente de búsqueda de uniformidad normativa en el ámbito marítimo internacional, así como el reconocimiento y solución de los supuestos de hecho que derivan de las relaciones comerciales internacionales de transporte mundial.

## **1.7. Delimitación y Alcance de la Investigación.**

La Presente Investigación se desarrolla, dentro el ámbito del Transporte Internacional, concretamente vinculada al estudio de

la Responsabilidad del Transportista, en “*El Convenio de las Naciones Unidas sobre el Contrato de Transporte Internacional de Mercancías, total o parcialmente marítimo, las Reglas de Rotterdam*”. Abordando el tema, tomando en consideración la información que desde el punto de vista teórico- práctico, que al respecto se ha generado.



## **CAPITULO II**

### **MARCO TEÓRICO**

Antes de desarrollar los planteamientos vinculados con este Trabajo Especial de Grado, se considera oportuno realizar una breve mención doctrinal, de los conceptos y definiciones relevantes en el ámbito del Derecho Marítimo, para así establecer un terreno claramente delimitado y fundamentado en relación con el tema específico de esta investigación, es decir, *"La Responsabilidad del Porteador, en el Convenio de las Naciones Unidas sobre el Contrato de Transporte Internacional de Mercancías, Total o Parcialmente Marítimo, las "Reglas de Rotterdam"*.

#### **2. Definiciones y aspectos Doctrinales vinculados al Derecho Marítimo y Transporte Internacional.**

##### **2.1. Definición de Derecho Marítimo.**

Podemos iniciar, con la consideración del Concepto de Derecho Marítimo, como área específica del ámbito normativo/teórico, de donde derivan las relaciones y negocios jurídicos vinculados con el transporte acuático.

Así tenemos, una primera definición que establece:

*” El conjunto de normas jurídicas reguladoras de las relaciones y situaciones nacidas con ocasión de la navegación por mar” .<sup>5</sup>*

Este concepto, deber ser completado con la definición de la acción de “navegar” que presenta el Diccionario de la Lengua Española, el cual lo refiere como el *“hacer viaje o andar por el agua con embarcación o nave”*.

René Rodiere, al ensayar una idea general sobre el Derecho Marítimo, destaca que su interés y originalidad consisten en que forma un sistema cerrado y completo a la vez, que no se somete a las grandes divisiones del derecho objetivo (derecho público y derecho privado, derecho interno y Derecho Internacional) porque es el “Derecho de la Mar”, el derecho que regula los intereses, de todo orden relacionados con lo marítimo.<sup>6</sup>

Así, en sentido lato, el Derecho Marítimo es el derecho público y privado, interno e internacional de la mar. Es el conjunto de relaciones jurídicas que nacen en o se desarrollan con el mar.

Danjon<sup>7</sup>, define el Derecho Marítimo como el conjunto de reglas, que rigen la navegación marítima desde el punto de vista jurídico.

---

<sup>5</sup>José Luis Gabaldón García y José María Ruiz Soroa. *“Manual de Derecho de la Navegación Marítima. Tercera Edición. Manuales Profesionales Mercantiles.* Editorial Marcial Pons .Barcelona.2006. Pag.2

<sup>6</sup> Enciclopedia Jurídica.

Von Gierke<sup>8</sup>, habla del Derecho de la Navegación, dentro del cual el Derecho Marítimo es el derecho especial de la navegación marítima. También la doctrina italiana prefiere hablar de Derecho de la Navegación, integrando la rama marítima y aérea, al considerar básicamente homologable el fenómeno de la navegación.

En este sentido, puede existir un concepto amplio del Derecho de la Navegación como todo el complejo de normas jurídicas que regulan la materia de la navegación marítima y aérea, nacional e internacional, por todo tipo de espacios aéreos y acuáticos. Desde este punto de vista, excesivamente lato, es Derecho de la Navegación no sólo la norma promulgada expresamente para disciplinar esta materia, sino también la norma del derecho común (público o privado) que emanada para todos los eventos en general- se aplica al Derecho de la Navegación en defecto de una norma especial para resolver el supuesto planteado.

En sentido estricto, debemos concretar el Derecho Marítimo distinguiéndolo del aéreo y limitándolo a las normas que regulan específica y particularmente las relaciones jurídicas que tiene como base la mar y la navegación marítima.

---

<sup>7</sup> Enciclopedia Jurídica. ob. cit. Pag.2  
<http://www.encyclopedia-juridica.com>.

<sup>8</sup> Enciclopedia Jurídica. ob. cit. Pag.2

Así mismo, en sentido amplio se define a este área del Derecho, como *“el conjunto de normas, que regulan el régimen de las aguas, el régimen de la navegación, y el comercio marítimo; siendo este, esencialmente, un hecho de carácter internacional, el derecho que lo regula debe tener tal carácter pues en caso contrario se originaría un verdadero caos en la relaciones jurídicas resultantes de actos de comercio internacional.”*<sup>9</sup>

Luego de analizadas, las distintas definiciones que aporta la doctrina, respecto a este tema, puede llegarse a un concepto propio, que busca conglomerar los aspectos más resaltantes que nos han dado los autores. Así tenemos:

Puede entenderse como Derecho Marítimo, a aquella rama jurídica que tiene como objeto principal, la regulación normativa de los sujetos, actividades o sucesos derivados dentro del ámbito acuático (nacional o internacional).

El Derecho Marítimo, tiene como hecho principal a la “Navegación” y las relaciones jurídicas que de allí derivan. Su autonomía didáctica y práctica no tiene discusión, y representa un área dentro del amplio espectro de las ramas del Derecho, llena

---

<sup>9</sup>Tulio Álvarez Ledo. *“Derecho Marítimo. Segunda Edición (digital). Editorial Tecnojuris. Caracas. 2004. Pag 12.*

de inmensas posibilidades de profundización y con un desarrollo a futuro totalmente sustentable y fructífero.

Ahora bien, luego de entender la definición y objeto del Derecho Marítimo, marco regulador de las operaciones marítimas de comercio internacional, es momento de enfocarnos en el Transporte Multimodal, forma de movilización e intercambio a través de la cual el Derecho marítimo actual se expresa.

## **2.2.El Transporte Multimodal.**

Dentro del entorno, en el cual desarrollamos el estudio de las Reglas de Rotterdam, es relevante mencionar otros conceptos vinculados con el entorno práctico.

## **2.3.Concepto de Transporte Multimodal.**

El Transporte Multimodal, ha sido entendido como *“aquel, en el que se transporta mercancía, de principio a fin, en virtud de un título único de transporte (reflejo de un contrato único), y utilizando al menos dos modos de transporte distintos”* <sup>10</sup>.

La denominación “Transporte Multimodal”, es muy reciente y con ella, se pretende describir el traslado de mercancías desde su origen hasta destino, utilizando distintos medios de transporte

---

<sup>10</sup> Francisco Carlos, López Rueda, *“El Régimen Jurídico del Transporte Multimodal”*. Biblioteca de Derecho de los Negocios”. Editorial, La Ley. Madrid. 2000.pag.202

(terrestre, marítimo, fluvial...) <sup>11</sup>. En realidad, esto se ha estado haciendo desde tiempo remotos, y la peculiaridad en la denominación actual, residen en la posibilidad de realizar todos esos intercambios, sin tener que concluir distintos contratos, para cada medio de transporte.

El contrato de Transporte Multimodal, supone la asunción por un porteador y el desplazamiento de las mercancías por más de un modo de transporte, desde un lugar donde este sujeto las recibe, hasta donde las entrega. El Transporte, está amparado en su totalidad por un solo contrato, bajo la responsabilidad de un única persona, desarrollándose sucesivamente, mediante la utilización de distintos medios de transporte.

El Porteador, acepta la responsabilidad por el conjunto del transporte, desde el momento en que recibe las mercancías del remitente, hasta aquel que las entrega al destinatario, aunque sólo ejecute personalmente una parte del transporte, o incluso aunque no realice ninguna.

Esta responsabilidad, es personal y única, suponiendo además una simplificación en la documentación relacionada, con las consiguientes ventajas para los interesados en la carga quienes recibirán el Documento de Transporte Multimodal, para el conjunto

---

<sup>11</sup>Francisco Carlos, López Rueda, *“El Régimen Jurídico del Transporte Multimodal”*. Biblioteca de Derecho de los Negocios”. Editorial, La Ley. Madrid. 2000.pag.203

del transporte, aunque el Operador de Transporte Multimodal, reciba distintos documentos de los sub-transportistas.

Con respecto a los porteadores, con los que ha contratado el Operador de Transporte Multimodal, en nombre y por cuenta propia, este último establece, una relación en la cual asume, el rol de cargador. Sin embargo, el cargador-propietario recibirá de parte del único documento, como si se tratase de un transporte "simple", en el que intervenga un solo porteador, para la ejecución de único trayecto. En definitiva, no recibirá los documentos típicos de cada uno de los modos de transporte que deban ejecutarse, para llevar a cabo el desplazamiento pretendido.

Es importante distinguir claramente, los transportes de mercancías, cuya ejecución, implica la utilización de dos o más modos de transporte, para llevar a cabo el desplazamiento de las mercancías del expedidor a consignatario. Los tipos de Transporte son: Mixto, Sucesivo, Directo, Integrado, Intermodal, Combinado y Multimodal.<sup>12</sup>

La pretendida equivalencia de estos términos a nivel práctico, deriva principalmente por la concurrencia y conexión de los modos de transporte, así como las preferencias de la doctrina y las

---

<sup>12</sup> López Rueda, Francisco Carlos: *"El Régimen Jurídico del Transporte Multimodal. Biblioteca de Derecho de los Negocios"*. Madrid .Editorial, La Ley. 2000.pag.207

costumbres del mercado en particular, dependiendo de la época y país al que se refiera.

El problema, que principalmente deriva del uso arbitrario de los términos mencionados, es que estas denominaciones no son solo aplicadas a las modalidades de transporte a las que propiamente se refieren, si no también, a otras manifestaciones de la compleja y diversa realidad del transporte.

Numerosos han sido los autores, que han declarado la imprecisión terminológica reinante en esta materia, existiendo la necesidad y preocupación por establecer algún criterio delimitador, principalmente entre las categorías de transporte combinado y transporte multimodal.

En relación, al Transporte Multimodal, se le ha dado un significado muy concreto en el Convenio de Ginebra de 1980, quedando el resto de las formas de transporte, asociados al combinado.

Tomando en consideración el contenido del mencionado convenio, el Transporte Multimodal, ha sido entendido como *“...aquel Transporte de Mercancías o Personas, en cuya*



*ejecución se utilizan dos o más modos de transporte, en virtud de un único contrato de transporte”.*<sup>13</sup>

De acuerdo a la definición antes mencionada, el Transporte Multimodal, tiene las siguientes características: 1) Su carácter necesariamente internacional, (lugares de origen y destino en diferentes países); 2) Su objeto, lo constituyen exclusivamente las mercancías.;3) Le resulta aplicable un régimen jurídico unitario. Concretamente, el régimen jurídico unitario, ha sido acogido por algunos autores como el elemento diferenciador del Transporte Multimodal.

En el Transporte Multimodal, la regulación jurídica es única, y por tanto se aplica, sin diferencia, en sus tramos aéreos, terrestres o marítimos, que compongan el transporte multimodal particular.

En este tipo de movilización, se asume que el transportista, tiene el control total del movimiento de mercancías, puerta a puerta. Así mismo, la multimodalidad, supone la utilización de dos o más formas de transporte, donde la inexistencia de la ruptura de la unidad de la carga, es otro elemento claramente diferenciador, de otras modalidades del mismo.

---

<sup>13</sup> Convenio de las Naciones Unidas sobre Transporte Multimodal Internacional de Mercadería. Reglas UNCTAD, CCI. Convenio de Ginebra, del 24 de mayo de 1980.

## **2.4.Los Sujetos en el Transporte Multimodal.**

Ahora que hemos comentado, acerca de lo que debe ser entendido por “Transporte Multimodal”, es importante conocer, ¿Quiénes son los sujetos que participan en el mismo?, ¿Cuáles son sus roles, dentro del desarrollo del transporte multimodal?, entre otros aspectos.

### **2.4.a.Operador de Transporte Multimodal.**

Podemos iniciar, mencionando al operador de transporte multimodal, figura fundamental en torno a la cual se desarrolla la multiplicidad de relaciones jurídicas derivadas del Transporte Multimodal.

Tomando en consideración lo dispuesto en el Convenio de Ginebra de 1980 <sup>14</sup>, el operador de Transporte Multimodal se entiende como *“la persona que ejecuta o promete la ejecución del transporte o parte de él, pudiendo ser el mismo Operador de Transporte Multimodal o no. Se trata del “Porteador Efectivo”, por contraposición al contractual, aunque pudieran coincidir ambas cualidades en un mismo sujeto, en la persona del Operador de Transporte Multimodal.*

---

<sup>14</sup>Convenio de las Naciones Unidas sobre Transporte Multimodal Internacional de Mercadería Reglas UNCTAD, CCI. Convenio de Ginebra, del 24 de mayo de 1980.

El transportista o porteador, puede ser además el Operador de Transporte Multimodal, quien ejecute todo o una parte del transporte.

Puede considerarse en principio similitud entre la figura de operador de transporte multimodal y porteador, aun cuando no es así.

El operador de transporte multimodal, siempre es porteador, en forma directa al ejecutarlo o en forma indirecta al comprometerse a realizarlo. El Porteador emite el documento de transporte multimodal y responde del integro desplazamiento de la mercancía, por más de un modo de transporte.

Solo, cuando el Operador de Transporte Multimodal recurre a los servicios de terceros, para el cumplimiento del contrato, existirán sujetos denominados “porteadores”, que ejecutaran materialmente todo o parte del transporte. Pero puede que éstos, a su vez, lo prometan al Operador de Transporte Multimodal, estableciéndose una sucesión de porteadores en la ejecución de uno o varios tramos del transporte, e incluso de todo el transporte. En este caso, la prestación del Operador de Transporte Multimodal y un eventual subtransportista sería idéntica. Sin embargo, la cualidad del Operador del Transporte Multimodal, la ostentaría sólo el co-

contratante del cargador, emisor del Documento de Transporte Multimodal. <sup>15</sup>

Puede entonces, considerarse que el Operador de Transporte Multimodal, es cualquier persona que en su nombre, o a través de un tercero que actúa en su nombre, ejecuta un contrato de transporte multimodal y actúa como principal (no como agente del cargador, de los portadores que intervienen en el transporte), asumiendo responsabilidad por la ejecución del mismo.

#### **2.4.b.Los Agentes de Transporte.**

Los Agentes de Transporte, han sido entendidos como aquellos sujetos que contratan en nombre propio, asumiendo una doble posición jurídica, la de porteador y cargador, participando de los derechos y obligaciones de ambas figuras.

Estas figuras, son empresas, que intervienen como intermediadoras en la contratación del transporte y los usuarios, como organizaciones auxiliares, interpuestas entre los usuarios y los transportistas, pudiendo realizar dicha intervención en relación a cualquier modo de transporte.

#### **2.4.c.Los Freight Forwarders.**

---

<sup>15</sup>Francisco Carlos, López Rueda. *“El Régimen Jurídico del Transporte Multimodal*. Biblioteca de Derecho de los Negocios. .Editorial, La Ley. Madrid .2000.pag.225

Los "*Freight Forwarders*", han sido también conocidos como empresas especializadas, en organizar todos los aspectos vinculados con el transporte. La traducción al castellano de este término eminentemente logístico, ha sido comprendida como aquella persona que ejecuta labores de agente de transporte, dentro del comercio internacional.

Sus servicios, tienen distintas funciones o actividades, dependiendo del país o entorno en el que se manejen. Se entiende también, que los "*Freight Forwarders*", sirven de intermediarios entre los clientes que requieren el servicio de transporte, y las grandes líneas navieras que movilizan la mercancía.

Colaboran con todas las gestiones necesarias para cumplir esta tarea, y participan en todos los trámites o pasos pertinentes al mismo.

La naturaleza jurídica de esta figura, puede tornarse confusa, en razón de las particularidades que rodean sus funciones, las cuales son variables dependiendo de la región. Los "*Freight Forwarder*", pueden prestar servicios auxiliares de transporte, como el despacho de aduanas, documentación y embalaje, o bien

participar en los transportes simples o multimodales, nacionales o internacionales. <sup>16</sup>

Antes del desarrollo de los contenedores, y del transporte marítimo en la década de los setenta, las funciones de este participante del negocio, eran principalmente la actuación por cuenta de cargadores y consignatarios en la reserva de carga, y la recepción de las mercancías importadas y su despacho de aduana (transitarios portuarios), el cumplimiento de las formalidades aduaneras (agente de aduana en la frontera), o la intermediación entre las compañías de ferrocarril y de transporte fluvial y los cargadores.

Actualmente, la participación de los "*Freight Forwarder*" en el transporte multimodal, exige asumir responsabilidad plena como Operador de Transporte Multimodal que no explota buques, pues los cargadores demandan servicios de transporte multimodal, de puerta a puerta, bajo contratos de precio fijo y responsabilidad única. No obstante, siempre habrá que tener como referencia lo dispuesto por cada legislación nacional.

#### **2.4.d. El Cargador o Expedidor**

El término de Cargador o Expedidor, se utiliza para designar a la persona física o jurídica que, sin ser necesariamente propietaria

---

<sup>16</sup> Francisco Carlos, López Rueda. "*El Régimen Jurídico del Transporte Multimodal*". Biblioteca de Derecho de los Negocios. Madrid .Editorial, La Ley. 2000.pag.230

de una mercancía, la entrega al porteador con quien ha celebrado un contrato de transporte en nombre propio, aunque lo haya hecho por cuenta ajena, para que sean trasladadas hasta el lugar de destino y entregadas a un destinatario que puede ser ella misma.

El cargador o expedidor, es quien celebra un contrato de transporte con un porteador<sup>15</sup>. El supuesto más simple, se encuentra cuando una persona, actuando en su propio nombre, y por su cuenta, entrega una mercancía al porteador para su transporte.

Sin embargo, puede no ser fácil de identificar tal persona, que actúa por medio de representante, siendo en tal caso el cargador, aquel en cuyo nombre, se estipula el contrato. De ahí que si el representante, actúa en nombre propio, aunque lo haga por cuenta ajena, el será el cargador y no el representado dueño del negocio<sup>16</sup>.

El expedidor, es quien contrata con el porteador en su propio nombre, ya lo haga por cuenta propia o ajena. De esta manera, el mandatario o comisionista que estipule el transporte en su propio nombre, es expedidor frente al porteador.

---

<sup>15</sup> Fernando, Sanchez Calero: " *El contrato de Transporte Marítimo de Mercancías*". Madrid. Consejo Superior de Investigaciones Científicas. 1957.Pag.210

<sup>16</sup>José Tamayo, Jaramillo. " *El contrato de Transporte*". Bogotá. Editorial Temis.1991.Pag.150

También, es expedidor el porteador contractual que encarga la expedición del transporte a otro porteador, mediante la celebración de un nuevo contrato, en virtud del cual el ejecutante del transporte, ostenta la condición de transportista contractual frente al nuevo remitente y la de porteador de hecho en relación, al remitente inicial.<sup>17</sup>

Así pues, el ejecutante del transporte, ostenta la condición de transportista contractual frente al nuevo remitente, y la de porteador efectivo relacionado con el remitente inicial.

Se acepta, con respecto al expedidor o cargador, que este no tiene porque ser el propietario de la mercancía que se va a transportar para ostentar tal condición, pudiendo ser un mero detentador material o gozar de su posesión por cualquier otro título que no sea el de propiedad, lo cual es irrelevante para los efectos jurídicos de la relación contractual de transporte.

El termino expedidor, se ha impuesto en la materia, sobre otras denominaciones. Sin embargo, la definición dada por las reglas de la UNCTAD<sup>18</sup>, ofrece un concepto mucho más amplio, donde establece, que podrá ser todo aquel que por sí o por medio de

---

<sup>17</sup> José Tamayo, Jaramillo. " *El contrato de Transporte*". Bogotá. Editorial Temis. 1991. Pag. 152

<sup>18</sup> Convenio de las Naciones Unidas sobre Transporte Multimodal Internacional de Mercadería Reglas UNCTAD, CCI. Convenio de Ginebra, del 24 de mayo de 1980.



otro, que actúe en su nombre o por su cuenta, celebra un contrato de transporte multimodal, con el operador de transporte multimodal. La contratación puede hacerla personalmente, o a través de representante.

#### **2.4.e.El Consignatario.**

Se entiende por tal, a toda persona autorizada para recibir la carga. Puede ser que el consignatario, sea la misma persona del cargador o bien otra distinta. Con ocasión de una transacción comercial el comprador de la mercancía que va a ser objeto de transporte, sería el consignatario. En estos casos, el transporte involucra a tres sujetos distintos, pero en ningún momento están todos presentes.

El consignatario, es el acreedor en la fase final del contrato de transporte, sustituyendo al cargador, aunque permanezca extraño a la relación jurídica, hasta que se solicite la entrega de los efectos transportados.

Su función, ha sido comprendida, como una gestión de negocios, la representación del mismo, la tendría el cargador, así como la cesión de derechos, delegación en el pago y más frecuentemente como efecto de un contrato a favor de un tercero, sin adquirir obligación alguna, con respecto al contrato.

Esta última afirmación, no ha estado exenta de críticas, en razón a que el consignatario adquiere verdaderamente, los derechos derivados del contrato de transporte, pero también las obligaciones respectivas.

## **2.5.El Conocimiento de Embarque.**

Luego de haber analizado, los conceptos doctrinales, sujetos y elementos prácticos, que se presentan dentro del entorno del transporte internacional, es fundamental enfocarse en el

documento que regula las relaciones jurídicas, entre los distintos intervinientes; nos referimos, al Documento de Transporte.

En el transporte marítimo de mercancías, como en cualquier otro tipo de transporte, la emisión de un documento que materialice, las condiciones en las que ha de llevar a cabo el envío, despliega una relevancia indudable, en razón de que las partes puedan tener a su alcance, las obligaciones y responsabilidades a las que se someten los intervinientes en el contrato.

Es por ello que en la práctica, el documento de transporte que normalmente se utiliza, es el “Conocimiento de Embarque” o “*Bill of Lading*” (denominación en idioma inglés), el cual cumple una función contractual, de indudable significación para todas las partes que lo celebran.

Podemos considerar en este sentido, la definición de Conocimiento de Embarque que establece la Ley de Comercio Marítimo venezolana, en su Capítulo III Transporte de Mercancías por Agua, Sección I Disposiciones Generales:

**Artículo 197-**

*“...A los efectos de esta Ley se entiende por:*

*7. Conocimiento de embarque: documento que hace prueba de un contrato de transporte por agua o aquél*

*que lo reemplace y acredite que el porteador ha tomado a su cargo las mercancías, y en virtud del cual éste se compromete a entregarlas contra la presentación del documento correspondiente y según el cual las mercancías han de entregarse a una persona determinada, a la orden o al portador..”<sup>19</sup>*

El Conocimiento de Embarque, así como los documentos que hagan sus veces, se encuentran regulados por lo dispuesto en las “Reglas y Usos Uniformes relativos a Créditos Documentarios” emitidas por la Cámara de Comercio Internacional (CCI), también conocidas como “UCP 600”, las cuales entraron en vigencia el 1 de julio de 2007.

---

<sup>19</sup> Gaceta Oficial Número N° 38.351 del 5 de enero de 2006. Ley de Reforma Parcial del Decreto Número 1506 con Fuerza de Ley de Comercio Marítimo.

Esta normativa es una codificación de usos que realiza la Cámara de Comercio Internacional desde el año 1933 en que apareció la UCP 32. Periódicamente las normas son revisadas y actualizadas por los expertos de la ICC. Así por ejemplo podemos mencionar: la publicación Numero 151 de 1951, la 222 de 1962, la 290 de 1974, la 400 del año 1983 y la última es la Número 500 de la CCI del 1 de enero de 1994.

Una vez comentada la definición de Conocimiento de Embarque, es importante destacar las funciones que el mismo cumple, las cuales pueden dividirse en tres aristas:

### **2.5.a. Es prueba del contrato de transporte marítimo de mercancías**

El Conocimiento de embarque, es prueba del contrato de transporte de mercancías por agua<sup>20</sup>. El conocimiento de embarque se firma después de haber comenzado la ejecución del contrato de transporte, es decir cuando las mercaderías se han cargado, por ello se dice que documenta los derechos y las obligaciones del transportador y del titular de la carga.

Constituye una prueba no solamente entre las partes del contrato de transporte, sino que "hace fe entre todas las personas interesadas en el cargamento y en el flete, y entre éstas y los

---

<sup>20</sup> César E. Ramos Padilla. "El Conocimiento de Embarque en la Ley de Títulos Valores". [boletinderecho.upsjb.edu.pe/articulos/Conocimiento\\_Embarque.doc](http://boletinderecho.upsjb.edu.pe/articulos/Conocimiento_Embarque.doc)  
<http://boletinderecho.upsjb.edu.pe>

aseguradores, quedando para éstos y los dueños la prueba en contrario.<sup>21</sup>

### **2.5.b. Es Prueba de que se ha recibido la carga**

El conocimiento de embarque prueba también la recepción de las mercaderías en el buque, este recibo es entregado por el capitán o por un agente o empleado del armador por poder del capitán, es decir, es la prueba de que la carga ha sido embarcada haberse y ha sido recibido por el buque.<sup>22</sup>

### **2.5.c. Es un título valor**

La última función a comentar del Conocimiento de Embarque es la de título valor, la cual concede a quien lo ostenta, la posesión mediata de la carga objeto del transporte marítimo, y en consecuencia puede disponer de las mismas.

La naturaleza primordial de este documento es que es un título que acredita el hecho de la carga de la mercancía, e incluye la el deber entregarla al fin del viaje, es decir, incorpora una obligación: el derecho del legítimo tenedor a reclamar la entrega del cargamento. Una vez firmado el conocimiento de embarque, el

---

<sup>21</sup> César E. Ramos Padilla. *“El Conocimiento de Embarque...Op.Cit. Pag. 20.*

<sup>22</sup> César E. Ramos Padilla. *“El Conocimiento de Embarque...Op.Cit..*

capitán o el porteador se hace deudor del sujeto que legítimamente posee ese documento<sup>23</sup>.

Como título representativo de las mercancías, tiene a su vez las siguientes características: **Incorporación** (en razón a que el título tiene un derecho incorporado y viceversa, el ejercicio de uno se condiciona a la exhibición del otro); **Legitimación** (permite al titular del mismo exigir la obligación de la prestación detallada en el documento, y así mismo al deudor liberarse de sus deberes una vez entregue las mercancías allí detalladas); **Literalidad** ( el derecho contenido en este documento, se detalla en su extensión y características según lo descrito en el título); **Autonomía** (se refiere a la independencia que tiene cada adquirente sucesivo del título con respecto a los anteriores); **Representatividad** (Se refiere a la incorporación en el título, de un derecho real sobre las mercancías que representa).

Por lo anteriormente expresado, la mayoría de los autores reconocen la función de “título de crédito” del Conocimiento de Embarque, como la más relevante a efectos del negocio marítimo internacional, sin desmeritar la importancia del resto de las funciones, que sin lugar a dudas manifiestan la versatilidad de este documento.

---

<sup>23</sup> César E. Ramos Padilla. “El Conocimiento de Embarque...Op.Cit.Pag.21

Ahora bien, dentro del Conocimiento de Embarque deben incluirse necesariamente ciertos datos e información relacionados con la mercancía a transportar por vía marítima, tales como:

### **2.5.1.Elementos Personales:**

- Identificación del nombre y domicilio del Porteador o Transportista.
- Identificación del nombre y domicilio del Cargador y del Consignatario.
- Identificación y domicilio del Capitán del Buque.

### **2.5.2.Elementos Materiales:**

- Modalidad de transporte a utilizar e identificación del nombre del buque, armador y matrícula.
- Indicación de la clase, nacionalidad, nombre y toneladas de la nave.
- Indicación del puerto de carga y de descarga o lugar de entrega de las mercancías.
- Identificación de mercancía (valor económico, naturaleza, marcas y referencias, estado, número de bultos o piezas, peso, cantidad, particularidades de la mercancía).
- Indicación del monto y modalidad del flete convenido.<sup>24</sup>

### **2.5.3.Elementos Reales:**

---

<sup>24</sup>Boletín Aduanero Numero 31."El Conocimiento de Embarque (B/L).Agosto de 2006.  
[http://www.aduanas.com.ve/boletines/boletin\\_31/conocimiento.htm](http://www.aduanas.com.ve/boletines/boletin_31/conocimiento.htm)  
<http://www.aduanas.com.ve>

-Expresión del número de ejemplares que se firman con indicación de la fecha, lugar, día y año.

Estas enumeraciones no obstan para que en dicho título se hagan otras menciones, ni para que el flete se estipule en documento separado, como es costumbre ampliamente difundida. Si el Capitán no recibiere los efectos contados, pesados o medidos, podrá indicar que ignora su especie, número, peso o medida.

Para otras modalidades de transporte, también aplica el Conocimiento de Embarque. Para el caso del transporte aéreo el documento se denomina "*Airwaybill*" y para la transportación vía terrestre aplica la Carta de Porte Terrestre. Ambos documentos, cumplen las mismas funciones que el conocimiento de embarque marítimo.

Así pues, los documentos de transporte, tienen una importancia fundamental en la operativa del transporte marítimo, porque proporcionan claridad sobre ciertos aspectos que sin su existencia no serían fácilmente resueltos, y sobre todo, contribuyen a dar seguridad jurídica a la relación entre las partes del contrato. Hoy en día, se mantiene intacta su utilidad, pero van adaptándose en forma paulatina su acompañamiento con los denominados documentos electrónicos, los cuales



actualmente desempeñan un papel de relevancia en el ámbito del transporte mundial<sup>25</sup>.

## **2.6. Tipos de Conocimiento de Embarque.**

Luego de entender a que está referido el conocimiento de embarque, es importante enfocarnos en mencionar los tipos de modalidad que existen de este documento, los cuales son aplicados dentro del dinámico mundo del comercio marítimo internacional. Así tenemos, entonces:

### **2.6.1. Según el destino de la carga de la mercancía en el buque:**

#### **a) Conocimiento de Embarque Tradicional u Ordinario (*Ocean Bill of Lading*)**

Es la modalidad clásica de este documento, que se emite una vez las mercaderías son cargadas en el buque.

#### **b) Conocimiento de Embarque recibido para embarque (*Received to be Shipped-Received for Loading B/L*)**

Es el documento expedido a petición del cargador, cuando la

---

<sup>25</sup> Alberto Emparanza Sobejano. "Documentos de Transporte: Indicaciones sobre el Porteador y sobre las Mercancías: Valor Probatorio. Las Reglas de Rotterdam, la regulación del contrato de transporte internacional de mercancías por mar". Madrid. Editorial Marcial Pons. 2010. Pag 68

recepción de la mercancía en el muelle o almacén de puerto es previa a la llegada de buque.<sup>26</sup>

### **2.6.2.En relación al momento del embarque de la carga en el**

#### **Buque:**

##### **a) Conocimiento de Embarque limpio a bordo ("*Clean On Board*")**

Esta modalidad hace referencia al estado de la mercancía a bordo del buque. La frase "Limpio a bordo" se refiere a que la carga en apariencia no presenta deficiencias en su embalaje, números, marcas y demás elementos de identificación, es decir la mercancía se cargo en condiciones adecuadas para su transportación el buque. No pueden contener ninguna clausula o anotación sobreañadida, que declare específicamente una condición defectuosa de la mercancía o de su embalaje.

##### **b) Conocimiento de Embarque sucio a bordo ("*Dirty on Board*")**

Esta forma del Conocimiento de Embarque al momento de la carga de la mercancía en el buque, tiene como particularidad que en la leyenda o clausula que hace referencia al estado de las mercancías y su embalaje, se encuentran expresadas reservas con respecto a los defectos o carencias

---

<sup>26</sup> Ballesteros Roman, Alfonso J."Comercio Exterior. Teoría y Práctica". Segunda Edición. Universidad de Murcia.1998 Pág. 330 y ss. Murcia, España.

que puedan presentarse en relación a estos dos aspectos. Este tipo de Conocimiento de Embarque suele no ser aceptado por las entidades bancarias que reconocen a los conocimientos de embarque como títulos valores y que intervienen en las operaciones de compra-venta internacional, pero aun así pueden ser aceptados por las partes involucradas, si lo establecen expresamente.

### **2.6.3. Según la titularidad del Conocimiento de Embarque:**

#### **a) Conocimiento de Embarque a la Orden (“*To the Order*” )**

Se entiende como tal, a aquel documento por el cual el porteador adquiere la obligación de entregar las mercancías, a la atención del cargador, de un tercero o de sucesivos endosatarios. El endoso transfiere los derechos inherentes a él y, en consecuencia, atribuye únicamente al endosatario el derecho de reclamar y obtener los objetos cargados.<sup>27</sup>

El conocimiento a la orden es endosable por la persona a cuya orden se ha emitido, y está destinado por su naturaleza a pasar a manos de terceros extraños a los contratos y a las relaciones establecidas en forma originaria entre el Porteador que lo entrega y el cargador que lo recibe.

---

<sup>27</sup> César E. Ramos Padilla. “*El Conocimiento de Embarque...* Op.Cit.Pag.22

## **b) Conocimiento de Embarque Nominativo**

Este documento será a título nominativo, cuando el porteador se obliga a entregar las mercaderías a una persona determinada. El conocimiento nominativo puede transferirse a solamente por medio de la cesión. La simple designación del destinatario en el conocimiento de embarque, no basta para hacerle adquirir a este último la disponibilidad de las mercaderías; es preciso a tal fin que éste tenga el conocimiento y reclame la mercadería al porteador. Frente a este último, mientras el destinatario no reclame la mercadería indicada en el conocimiento nominativo, el legítimo poseedor de dicho conocimiento aunque tenido por el destinatario, es siempre el cargador, salvo que este comunique la cesión del conocimiento. El conocimiento nominativo se puede transferir solamente mediante cesión, y no basta el endoso.<sup>28</sup>

## **c) Conocimiento de Embarque al Portador (“To the Bearer”)**

Esta modalidad se entiende que es aplicable cuando no se detalla en el contenido del Conocimiento de Embarque quien es el destinatario del mismo, entendiéndose que será aquel que detente la posesión del mismo y a todos los efectos legales se le considerara como el propietario de las mercancías. Siendo el conocimiento al portador podrá transmitirse por la

---

<sup>28</sup> César E. Ramos Padilla. “El Conocimiento de Embarque...Op.Cit.Pag.26

simple entrega. No se considera necesaria la mención formal de la cláusula "al portador"; basta cualquier expresión análoga que tenga un alcance inequívoco consagrado por los usos comerciales<sup>29</sup>

#### **2.6.4. Según el modo de Transporte:**

##### **a) Conocimiento de Embarque directo o corrido (*"Trought Bill of Lading"*)**

Documento utilizado cuando el transporte de la carga, desde el puerto de salida al puerto de destino se realiza con la intervención de múltiples embarcaciones y transbordos.

##### **b) Conocimiento de Embarque de transporte combinado multimodal (B/L MTO)**

Esta clase de Conocimiento, incorpora la mención de la ejecución del transporte multimodal durante el recorrido de la mercancía. Aquí el porteador asume la coordinación de todas las fases del transporte, desde el inicio hasta el final de la travesía.

#### **2.6.5. Según el carácter negociable o no del Conocimiento de Embarque:**

##### **a) Conocimiento de Embarque no negociable (*"Sea Waybill"*)**

---

<sup>29</sup> César E. Ramos Padilla. *"El Conocimiento de Embarque...Op.Cit.*

Se entiende por tal, a aquel que se encuentra emitido a nombre del consignatario designado al efecto, evidenciando la existencia del contrato de transporte. La persona identificada en su contenido tendrá acceso a la carga con la simple presentación de su identificación a plena satisfacción del porteador

**b) Conocimiento de Embarque Directo (*"Straight Bill of Lading"*)**

Este tipo de documento no es negociable y una vez que es emitido refleja la entrega de la mercancía transportada a favor de una persona determinada, un consignatario designado al efecto.

**2.6.6. Según el Contrato de Fletamento:**

**a) Conocimiento de Embarque bajo Contrato de Fletamento (*"Charter Party Bill of Lading"*).**

Se denomina Contrato de Fletamento al acuerdo por el cual una persona denominada "fletante" (pudiendo ser o no el Armador del buque) se obliga a poner el buque a disposición de otra persona llamada "fletador" quien a su vez se compromete en pagar la cantidad establecida como contraprestación (flete), el cual puede ser por tiempo o por

viaje. Al emitirse el Conocimiento de Embarque este llevara la mención “Conocimiento de Embarque bajo Contrato de Fletamento”.<sup>30</sup>

Si proseguimos en la mención de las diversas modalidades de Conocimiento de Embarque existentes en el entorno marítimo, el listado pudiera extenderse en gran manera. Ahora bien, lo importante para este punto de la investigación, es el reconocimiento de que la triple funcionalidad de este documento, es adaptable a las variaciones que puedan requerirse en el transporte internacional de mercancías.

## **2.7.Estandarización del Conocimiento de Embarque.**

El transcurso del tiempo y el surgimiento de distintas Convenciones y Acuerdos en materia de Transporte Internacional (Reglas de la Haya, Reglas de la Haya-Visby y Reglas de Hamburgo), han ocasionado que los elementos y sujetos participantes en esta actividad varíen, adaptándose a los nuevos requerimientos de la compra-venta internacional de mercancías. En este mismo sentido el Conocimiento de Embarque, no ha sido la excepción y también ha tenido múltiples modificaciones.

---

<sup>30</sup> Fernandez Russo, Omar. “*Cartas de Crédito y Otros Medios de Pago de Comercio Internacional*”. Editores Millenium.2006. Pág. 86 y ss. Caracas, Venezuela.

Los primeros Convenios internacionales aplicables al transporte de mercancías, basaban su normativa en el supuesto implícito de que los documentos intervinientes en esta actividad (Conocimiento de Embarque, Carta Porte, etc) debían formalizarse necesariamente en formato físico “papel”. El Convenio internacional para la unificación de ciertas reglas en materia de conocimiento de 1924 (Reglas de La Haya) y el Protocolo de 1968 para la modificación de este Convenio (Reglas de La Haya y Visby) son ejemplo de este criterio y en su contenido mencionan que serán aplicables tan sólo si se ha emitido *"un conocimiento o cualquier documento similar que sirva como título"*.<sup>31</sup>

Ahora bien desde la entrada en vigencia de estas normativas a la actualidad muchos han sido los avances tecnológicos en el área de las comunicaciones, que han contribuido a que esa rigidez inicialmente establecida para el Conocimiento de Embarque se haya ido flexibilizando.

Unos de los cambios, que sin lugar a dudas ha sido el más trascendental a efectos del transporte de mercancías, es la incorporación del Contenedor al traslado de carga. Esta tecnología, ha impactado positivamente en el incremento del

---

<sup>31</sup> Informe de la Secretaria de la UNCTAD.Comercio Electronico y Servicios de Transporte Internacional.<http://www.unctad.org/es/Docs/c3em12d2.sp.pdf>.  
www.unctad.org



volumen de carga transportada a nivel mundial, agilizando en gran manera el movimiento de la misma, de un lugar a otro. Dentro de esta novedosa dinámica, surge el transporte multimodal con la modalidad “puerta a puerta”, el cual implica la participación de dos o más formas de transporte cubriendo todas las etapas del traslado de la carga, desde el punto de origen donde son cargadas, hasta entregarlas al consignatario en el lugar de destino.

Ahora bien, la aplicación del transporte multimodal requería para su mejor desarrollo de una mayor uniformidad en la normas de la materia, así como de la simplificación de los trámites y soporte documental relacionados, por lo cual a nivel internacional se iniciaron discusiones y análisis para intentar obtener esta nueva regulación.

Así pues, en los inicios de la contenedorización del transporte en la década de los sesenta, se hizo un intento para desarrollar normas orientadas a uniformar la regularización internacional en la materia. Es así como el Instituto Internacional para la Unificación del Derecho Privado UNIDROIT (por sus siglas en inglés) y el Comité Marítimo Internacional, produjeron el borrador de la Convención para el Transporte Internacional

Combinado de Mercancías (TCM), la cual finalmente no fue aprobada.<sup>32</sup>

En este mismo sentido a nivel documental también se dieron los primeros pasos en la estandarización. Así por ejemplo puede mencionarse, el denominado Conocimiento de Embarque para Transporte Combinado "COMBICONBILL" (por sus siglas en inglés) creado en 1971.

Cuando el "COMBICONBILL" fue presentado al entorno marítimo internacional, se tenía incertidumbre con respecto a la entrada en vigencia de la Convención TCM, normativa sobre la cual este documento se fundamentaba. Aun así, el Conocimiento de Embarque para el Transporte Combinado sirvió como documento básico para ser utilizado o al menos servir de guía a las empresas navieras que actuaran como operadores de esta modalidad de transporte.<sup>33</sup>

La intención que se buscó con el "COMBICONBILL" fue introducir un verdadero documento de transporte combinado, que pudiera ser aplicado a todas las modalidades de transporte

---

<sup>32</sup> BIMCO Bulletin No.1, 1996. "Explanatory notes for MULTIDOC95".

[https://www.bimco.org/Chartering/BIMCO Documents/Bills of Lading/MULTIDOC95/Explanatory Notes\\_MULTIDOC\\_95.aspx](https://www.bimco.org/Chartering/BIMCO_Documents/Bills_of_Lading/MULTIDOC95/Explanatory_Notes_MULTIDOC_95.aspx)

<https://www.bimco.org>

<sup>33</sup>BIMCO Bulletin No. 91, 1996. "Explanatory Notes to COMBICONBILL".

[https://www.bimco.org/Chartering/BIMCO Documents/Bills of Lading/COMBICONBILL/Explanatory Notes\\_COMBICONBILL.aspx](https://www.bimco.org/Chartering/BIMCO_Documents/Bills_of_Lading/COMBICONBILL/Explanatory_Notes_COMBICONBILL.aspx)

<https://www.bimco.org>

posibles en la forma de servicio "puerta a puerta". Este formato fue preparado con el apoyo de UNIDROIT y el Comité Marítimo Internacional, y se basó en las Reglas Uniformes de la Cámara de Comercio Internacional (ICC por siglas en inglés) sobre el Documento de Transporte Combinado, así como la mencionada Convención de TCM.

Así pues, este modelo de Conocimiento de Embarque, ha sido sumamente exitoso en su aplicación y es utilizado por gran cantidad de armadores para el Transporte Internacional Combinado de Mercancías.

Ahora bien, a pesar de los esfuerzos realizados por la comunidad internacional en la búsqueda de la estandarización de los documentos de embarque, y de la uniformidad normativa, aun faltaba una convención internacional aplicable al transporte multimodal. Esta situación, fue vista por el entorno marítimo como una desventaja, para las empresas que ofrecían estas modalidades de transporte las cuales tenían que proporcionar de forma individual la documentación necesaria, generándose el riesgo evidente de la conjunción de multiplicidad de documentos de transporte para una misma travesía.

En este mismo sentido, la Cámara de Comercio Internacional como representante de los intereses vinculados con el negocio

a nivel mundial aprobó en 1973, "Las Reglas Uniformes relativas a un Documento de Transporte Combinado", esperando que estas pudieran brindar la anhelada uniformidad con su incorporación en los documentos de transporte. Esta normativa fue revisada posteriormente en el año de 1975, tomando en cuenta las dificultades prácticas vinculadas con la responsabilidad del porteador por la demora generada en la entrega de la carga, aportando ciertamente unión en el área del transporte multimodal y contribuyendo a la formación de los documentos de transporte más utilizados y comunes, tales como el Documento de Transporte Combinado "COMBIDOC" creado por el "Consejo Marítimo Internacional y del Báltico" BIMCO (por sus siglas en inglés), así como también el conocido Conocimiento de Embarque para el Transporte Combinado.

A finales de los años ochenta, aun cuando estaba por entrar en vigencia la "Convención de las Naciones Unidas para el Transporte Internacional de Mercancías", la Comisión de Transporte Marítimo de la UNCTAD, solicitó a la Secretaría de esta organización que con la cooperación de diversos sectores de la industria, trabajaran en la creación de disposiciones relativas a los documentos de transporte, basados en las Reglas de la Haya, las Reglas de la Haya/Visby y las Reglas

Uniformes relativas a un Documento de Transporte Combinado, emitidas por la ICC.

Esta iniciativa resulto en la creacion de las Reglas para los Documentos de Transporte Multimodal UNCTAD/ICC, las cuales se hicieron efectivas el 01 de junio de 1992, reemplazando las anteriores Reglas Uniformes de 1973. Las Reglas de la UNCTAD/ICC estan disponibles para el comercio internacional y son aceptadas a nivel mundial por la comunidad en la materia, estando completamente alineadas con Las Reglas y Usos relativos a Documentos de Credito emitidas por la ICC (UCP 500) las cuales entraron en vigencia el 01 de enero de 1994.<sup>34</sup>

Como sus predecesoras, las Reglas de la UNCTAD/ICC, tendran efectos legales una vez sean incorporadas en el Contrato de Transporte Multimodal junto con el Documento de Transporte, haciendose el porteador responsable por cualquier eventualidad o afectacion que sufra la carga durante la totalidad del periodo de transporte.

Siguiendo en esta misma tendencia de actualizacion, el BIMCO aprueba en 1995 el "Conocimiento de Embarque de Transporte Multimodal" bajo las disposiciones establecidas en las Reglas UNCTAD/ICC para los Documentos de Embarque para el

---

<sup>34</sup> BIMCO Bulletin No.1, 1996. "Explanatory notes for MULTIDOC95"...Op. Cit. Pag. 34

Transporte Multimodal. Ese nuevo documento, fue denominado "*MULTIDOC 95*", siendo desarrollado para ser negociable o no. Esta nuevo estandar, fue la version revisada del antiguo "*COMBICONBILL*", buscandose mejorarlo y adaptarlo al Transporte Multimodal.

El formato para documentos no negociables fue llamado "*MULTIWAYBILL 95*", en concordancia con lo establecido en las Reglas UNCTAD/ICC, asi como las Reglas Uniformes para Documentos No Negociables del Comite Maritimo Internacional.<sup>35</sup>

Ahora bien, prosiguiendo con el tema de la estandarizacion del Conocimiento de Embarque es importante tambien comentar, acerca del factor que actualmente esta definiendo el rumbo del mismo. Nos referimos a las nuevas tecnologias de comunicacion e informacion, en base a las cuales surge el Conocimiento de Embarque Electronico, como soporte del transporte de la mercancia.

Diversas empresas en el area del transporte internacional utilizan en la actualidad la tecnologia para uso tan diversos como: la creacion de los documentos de embarque, transmision de la informacion referente a un embarque en curso, conocer

---

<sup>35</sup> BIMCO Bulletin No.1, 1996. "*Explanatory notes for MULTIDOC95*"...Op. Cit. Pag. 34

los movimientos de la carga que se transporta de un lugar a otro, etc.

Un primer acercamiento al Conocimiento de Embarque Electronico fue promovido por la Asociacion Internacional de Propietarios Independientes de Buques Tanqueros "INTERTANKO" (segun sus siglas en inglés) y el Chase Manhattan Bank en 1983, denominandose "Proyecto SEADOCS" orientado hacia la comercializacion de petroleo crudo a granel.<sup>36</sup> Este proyecto no tuvo suficiente exito, pues no logro obtener el apoyo suficiente de operadores,comercializadores e instituciones financieras que lo avalaran.

Otro proyecto importante de mencionar es el denominado "Bill of Lading Electronic Registry Organization" "BOLERO" (segun sus siglas en inglés).<sup>37</sup> El "BOLERO" se implementó comercialmente en 1999, mediante la aplicacion principalmente del Sistema de Red Internacional de Transacciones Financieras "SWIFT" (por sus siglas en inglés).Este Sistema esta basado en normas internacionales como las Reglas de Paris 90,la Norma de Telecomunicaciones X400, la Guia Normalizada X.500,el intercambio de mensajes EDIFACT,asi como las

---

<sup>36</sup> Paredes, Contreras Mauricio. "El Conocimiento de Embarque-"Bill of Lading" como Documento de Garantía en el Comercio Internacional"  
<http://www.teleley.com/revistaperuana/11paredes-63.pdf>

www.teleley.com

<sup>37</sup> Paredes Contreras, Mauricio."El Conocimiento de Embarque...Op.Cit.Pag 39.

Reglas del Comité Marítimo Internacional relativas al conocimiento de embarque electrónico. El usuario que utiliza el "BOLERO" se comunica con el resto a través de una aplicación de registro central, mediante mensajes de correo electrónico.

El Sistema "BOLERO" está concebido para replicar las funciones del Conocimiento de Embarque físico como prueba de un contrato de transporte, recibo de las mercancías y documento que representa el derecho de posesión de las mismas. La transmisión de los derechos del cargador sobre la carga se efectúa mediante reconocimiento del nuevo titular, es decir, la transmisión por el depositante de sus derechos sobre los bienes depositados. Como depositante se entiende que el cargador se encuentra en "posesión ficticia" de las mercancías.<sup>38</sup>

Además de esta modalidad de documento de embarque, se están desarrollando otros sistemas para conseguir soportes equivalentes en formato electrónicos que reemplacen la documentación en forma física en las operaciones de comercio internacional. Un ejemplo a este respecto es el Sistema de Comercio y Acuerdo "TEDI" (por sus siglas en inglés), el cual está basado en una red que permite a los participantes

---

<sup>38</sup> Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional. Anuario. Volumen XXXII: 2001. Naciones Unidas.

<http://books.google.co.ve/books?id=Q9J50VCIEfwC&pg=PA295&lpg=PA295&dq=BOLERO%2BConocimiento+Electronico&source>

www.books.google



comunicar e intercambiar mensajes de datos pertinentes a las operaciones comerciales a través de Internet. La información intercambiada por este sistema tiene por fin reproducir las funciones del conocimiento de embarque con soporte de papel. A fin de garantizar la seguridad de la data enviada, se otorga a los participantes una clave pública emitida por Autoridades Públicas.<sup>39</sup>

En relación a este asunto se considera relevante agregar lo mencionado por el reconocido jurista en materia marítima internacional el Dr. Luis Cova Arria en su artículo presentado ante la Asociación Venezolana de Derecho Marítimo sobre la "Ley Modelo sobre Comercio Electrónico" acerca de la intención de estandarización de los documentos en las transacciones efectuadas en el comercio electrónico internacional, basándose en lo dispuesto en la denominada Ley Modelo sobre Comercio Electrónico de la UNCITRAL de 1996 que agregaba el principio de "Equivalencia Funcional" referido al tratar de colocar en un ambiente electrónico, dentro de los mensajes de datos, una equivalencia que sea igual a las funciones que se producen o se logran con el documento de papel, con el documento que conste en papel.

Para finalizar esta sección, la autora de esta investigación considera que el futuro de los documentos electrónicos dentro

---

<sup>39</sup> Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil ... Op. Cit.

del transporte internacional de mercancías está orientado hacia la unificación de los mismos, pues los esfuerzos hasta ahora realizados han sido fructíferos. Dentro de un tiempo cercano, se considera que la totalidad de los documentos de embarque estarán integrados y serán enviados de forma conjunta entre las partes intervinientes. El lineamiento general en el entorno marítimo, continuará hacia la eliminación de los formatos físicos.

Ahora bien, este logro dependerá claramente de que los transportistas, agentes navieros, cargadores y demás involucrados en el transporte internacional de mercancías mantengan esta tendencia, sustentándose el Conocimiento de Embarque en formato electrónico, generando las mismas consecuencias legales del formato en papel.

## **2.8. El Conocimiento de Embarque en la legislación venezolana (Ley de Comercio Marítimo).**

Dentro de las disposiciones contenidas en la Ley de Comercio Marítimo se hace mención al Conocimiento de Embarque, como documento elemental dentro del transporte de mercancías por agua.

Así pues, en su artículo 197 la Ley venezolana incorpora la definición de Conocimiento de Embarque, disposición

mencionada anteriormente en esta investigación y que a efectos de puntualizar su contenido, consideramos conveniente incluir nuevamente. Así tenemos:

**Artículo 197**

*“...A los efectos de esta Ley se entiende por:*

*7. Conocimiento de embarque: documento que hace prueba de un contrato de transporte por agua o aquél que lo reemplace y acredite que el porteador ha tomado a su cargo las mercancías, y en virtud del cual éste se compromete a entregarlas contra la presentación del documento correspondiente y según el cual las mercancías han de entregarse a una persona determinada, a la orden o al portador..”<sup>40</sup>*

Esta conceptualización incluida por el legislador venezolano, se encuentra dentro del Capítulo I “Transporte de Mercancías por Agua”, Sección “Disposiciones Generales” de la Ley de Comercio Marítimo. El fundamento normativo de este Artículo es el Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías de 1978, también conocido como las Reglas de Hamburgo que a su vez establece en su Artículo 1, Numeral 7, una definición sobre la cual la Ley de Comercio

---

<sup>40</sup> Artículo 197 de la Gaceta Oficial Número N° 38.351 del 5 de enero de 2006. Ley de Reforma Parcial del Decreto Número 1506 con Fuerza de Ley de Comercio Marítimo.

Marítimo venezolana hizo espejo expresándolo de manera casi idéntica.

Prosiguiendo con las regulaciones relativas al Conocimiento de Embarque, en el artículo 232 de esta misma norma se establece la exigencia al porteador o a quien haga sus veces de emitir el Conocimiento de Embarque una vez se haga cargo de las mercancías objeto del transporte por agua. Al momento de la recepción de la carga, establece el Artículo 233 de la misma legislación el porteador, quien haga sus veces o el capitán del buque deberán firmar el conocimiento de embarque emitido, admitiéndose varias formas de hacerlo: de manera manuscrita, mecánica o electrónica. Este último aspecto refleja la clara intención del legislador venezolano de permitir la incorporación de las nuevas tecnologías de la información y comunicación en las gestiones relativas al transporte marítimo de mercancías.<sup>41</sup>

En este mismo sentido, el Conocimiento de Embarque necesariamente debe reflejar en su contenido una serie de información relacionada con la carga a transportar, las partes intervinientes, puerto de salida, puerto de llegada, entre otros aspectos, los cuales se encuentran detallados en el Artículo 234 de la Ley marítima venezolana, que así dispone:

---

<sup>41</sup> Artículo 232 de la Gaceta Oficial Número N° 38.351 del 5 de enero de 2006...Op.Cit. Pág. 44

**Artículo 234-**

*“.. En el conocimiento de embarque deberán constar, entre otros, los datos siguientes:*

- 1. La naturaleza general de las mercancías, las marcas y distintivos necesarias para su identificación, de ser procedente una declaración expresa sobre su carácter peligroso, el número de bultos o de piezas y el peso de las mercancías o su cantidad expresada de otro modo; datos que se harán constar tal como los haya proporcionado el cargador.*
- 2. El estado aparente de las mercancías.*
- 3. Nombre y el establecimiento principal del porteador.*
- 4. Nombre del cargador.*
- 5. Nombre del consignatario, si ha sido suministrado por el cargador.*
- 6. El puerto de carga y la fecha en que el porteador se ha hecho cargo de las mercancías en ese puerto.*
- 7. El puerto de descarga.*
- 8. Número de originales del conocimiento de embarque.*
- 9. Lugar de emisión del conocimiento de embarque.*
- 10. Firma del porteador o de la persona que actúe en su nombre.*
- 11. Valor del flete.*
- 12. Fecha o plazo convenido expresamente por las partes.*

13. *Todo límite o límites superiores de responsabilidad que hayan pactado las partes, de conformidad con esta Ley.*<sup>42</sup>

En este mismo sentido, una vez que las mercancías hayan sido cargadas en el buque, el porteador tiene la obligación de emitir la correspondiente nota, expresando que las mismas se encuentran a bordo del mismo, y la fecha en la cual fueron embarcadas<sup>43</sup>.

Si se presentare el caso de la omisión de uno o varios datos establecidos en el artículo anterior, la misma Ley dispone que la naturaleza jurídica del Conocimiento de Embarque no se afectara, preservándose plenamente su validez y efectos.<sup>44</sup>

Ahora bien, no solo el porteador tiene obligaciones asignadas con respecto al Conocimiento de Embarque, también el cargador asume ciertos deberes al momento de entregar la mercancía para su transporte. Así pues, el Artículo 237 de la Ley venezolana establece lo siguiente:

***“Artículo 237-***

*El cargador suministrará al porteador, los datos exactos relativos a la naturaleza general de las mercancías, sus marcas, distintivos, número, peso y cantidad para su inclusión en el conocimiento de*

---

<sup>42</sup> Artículo 234 de la Gaceta Oficial Número N° 38.351 del 5 de enero de 2006... Op.Cit .Pág. 44

<sup>43</sup> Artículo 235 de la Gaceta Oficial Número N° 38.351 del 5 de enero de 2006... Op.Cit .

<sup>44</sup> Artículo 236 de la Gaceta Oficial Número N° 38.351 del 5 de enero de 2006.Op.Cit.

*embarque, indemnizando al porteador por los perjuicios resultantes de la inexactitud de esos datos. El cargador seguirá siendo responsable de dichos perjuicios, aun cuando haya transferido el conocimiento de embarque. El derecho del porteador a tal indemnización no limitará en modo alguno su responsabilidad en virtud del contrato de transporte por agua respecto de cualquier persona distinta del cargador.*"(subrayado propio)<sup>45</sup>

En razón de lo antes mencionado, el cargador asume al entregar la carga, el deber de transmitir al porteador toda la información que describa a la mercancía, con sus datos, características, peso, etc. La falta de exactitud en estos datos entregados al porteador será responsabilidad del cargador, quien deberá eximir al primero por los perjuicios generados a este respecto. La responsabilidad del cargador se extenderá aun cuando el Conocimiento de Embarque haya sido transferido a otro titular.

Así pues, si en el momento de emitir el documento de embarque, el porteador presume que los datos suministrados no se corresponden con las mercancías a transportar, estampara la nota respectiva indicando que las mismas han sido embarcadas, y expresando la reserva que indique la inexactitud de la información suministrada. Si esta anotación

---

<sup>45</sup> Artículo 237 de la Gaceta Oficial Número N° 38.351 del 5 de enero de 2006.Op.Cit.Pag.46

no es emitida, se asumirá que las mercancías han sido cargadas en buen estado aparente.<sup>46</sup>

Ahora bien, si el Conocimiento de Embarque ha sido emitido sin reserva acerca de la información aportada por el cargador el acuerdo al que se haya llegado con el porteador, o la carta constituida a este efecto, no tendrá ninguna validez con respecto al tercero al cual haya sido transferido el documento de transporte. Ahora bien, si se ha transferido el Conocimiento de Embarque no se admitirá prueba en contrario, aun cuando sea un tercero de buena fe.<sup>47</sup> Si el porteador o quien haga sus veces no emitiese la reserva antes mencionada será responsable de los daños causados a terceros por esta omisión y no tendrá derecho a ser beneficiado con la indemnización del cargador, siempre que este último haya otorgado los datos correctos sobre la mercancía.<sup>48</sup>

Por otro lado, en cuanto a la posibilidad de la utilización de otros documentos similares al Conocimiento de Embarque para el Transporte de Mercancías la Ley de Comercio Marítimo establece la posibilidad de que el porteador los emita, cumpliendo las mismas funciones que aquel.<sup>49</sup> Ahora

---

<sup>46</sup> Artículo 238 de la Gaceta Oficial Número N° 38.351 del 5 de enero de 2006.Op.Cit.Pag.47

<sup>47</sup> Artículo 239 de la Gaceta Oficial Número N° 38.351 del 5 de enero de 2006.Op.Cit.

<sup>48</sup> Artículo 242 de la Gaceta Oficial Número N° 38.351 del 5 de enero de 2006.Op.Cit.

<sup>49</sup> Artículo 243 de la Gaceta Oficial Número N° 38.351 del 5 de enero de 2006.Op.Cit.



bien, si se emiten documentos basados en una carta de porte marítimo estos no cumplirán la función de Título Valor, característica típica del Conocimiento de Embarque, salvo la facultad del beneficiario del mismo, el consentimiento del porteador y de acuerdo a las normas de derecho común.

Así mismo, la Legislación marítima venezolana plantea que al momento de la emisión del conocimiento de embarque o el documento que haga sus veces, deberá incluirse una declaración que haga referencia a que el Transporte de Mercancías por agua estará regido por las disposiciones de la Ley de Comercio Marítimo, siendo nula toda estipulación en contrario, que sea en perjuicio del cargador o del consignatario.<sup>50</sup>

En relación a este mismo aspecto, la nulidad de la estipulación referida a la aplicación de la Ley de Comercio Marítimo no afectara la validez del resto de las disposiciones del documento que la contenga. En este sentido, el porteador podrá aumentar los límites de responsabilidad establecidos en la legislación venezolana.

## **2.9. Valor Probatorio del Conocimiento de Embarque.**

En secciones anteriores de este Trabajo Especial de Grado, se ha mencionado el Valor Probatorio del Conocimiento de

---

<sup>50</sup> Artículo 244 de la Gaceta Oficial Número N° 38.351 del 5 de enero de 2006.Op.Cit.Pag. 49

Embarque. Este aspecto constituye una de sus funciones elementales en relación con la compra venta internacional de mercancías.

Ahora bien, dentro de la normativa internacional este aspecto se ha establecido de manera reiterada. Así por ejemplo, podemos mencionar en primer lugar lo establecido en el Convenio internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en materia de Conocimiento de Embarque de 1924, las “Reglas de la Haya”, que en su Artículo 3, Numeral 4 establece lo siguiente:

**Artículo 3-**

*4.”.. Dicho conocimiento de embarque será una presunción, salvo prueba en contrario, del recibo por parte del transportador de las mercancías tales como están descritas en el mismo de acuerdo con el párrafo 3 (a), (b) y (c)...”<sup>51</sup>*

Desde antes de la entrada en vigencia de las Reglas de la Haya se reconocía en el entorno marítimo, el valor probatorio del Conocimiento de Embarque. Es dentro de su articulado que este elemento de prueba se establece expresamente.

---

<sup>51</sup> Artículo 3, Numeral 4 del Convenio Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en materia de Conocimiento de Embarque, suscrito en Bruselas el 25 de Agosto de 1924, “Reglas de la Haya”.

Cuando la disposición contenida en el Artículo 3, Numeral 4, hace mención a los literales “(a), (b) y (c)” del párrafo 3 de esta misma norma, se refiere a las características, signos distintivos y estado aparente de las mercancías al momento que son recibidas por el Porteador. Sobre la base de estos tres aspectos (marcas principales necesarias para la identificación de las mercancías; número de bultos o piezas y estado y condición aparente de la carga) es donde se fundamenta la prueba que expresa el Conocimiento de Embarque. La falta de precisión o veracidad en esta información otorgada por el cargador al momento de la entrega de la carga al Porteador, debilita la fuerza probatoria de este documento de transporte.

En este mismo sentido, el Convenio de Bruselas de 1924 establece en el mismo Artículo 3, Numeral 3 la reserva que el porteador o quien haga sus veces, pueda expresar una vez que ha recibido la carga a transportar, debido a dudas fundadas sobre la información recibida de la misma, o porque no le haya sido posible aplicar los métodos necesarios para comprobarlo<sup>52</sup>.

Ahora bien, en relación a la responsabilidad del porteador marítimo, derivada de la información contenida en el Conocimiento de Embarque, el mismo Convenio de Bruselas dispone en su Artículo 4, Numeral 4 que el límite de la

---

<sup>52</sup> Artículo 3, Numeral 3 del Convenio Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas ... Op. Cit. Pag.50

responsabilidad de aquel será de “...100 Libras Esterlinas por bulto o unidad, o el equivalente de esa suma en otra moneda, a no ser que la naturaleza y el valor de las mercancías hayan sido declarados por el cargador antes de su embarque y que esa declaración haya sido anotada en el conocimiento de embarque...”<sup>53</sup>.

Continúa este mismo numeral indicando que “...la declaración anotada en el conocimiento de embarque constituirá una presunción, salvo prueba en contrario pero no comprometerá al transportador, quien podrá debatirla...”<sup>54</sup>, esto quiere decir que de acuerdo a lo expresado en el Convenio de Bruselas los datos incorporados en el Conocimiento de Embarque deben ser entendidos como una presunción “*iuris Tantum*” que de acuerdo al decisión del Tribunal Superior Marítimo venezolano se refiere a :

“...Las presunciones se clasifican en presunciones de derecho o iuris et de iure y las presunciones legales, relativas o iuris tantum. Las primeras son aquellas que no admiten prueba en contrario, lo que significa que, basta con que se acredite la concurrencia del indicio o

---

<sup>53</sup> Artículo 4, Numeral 4 del Convenio Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas ... Op. Cit.

<sup>54</sup> Artículo 4, Numeral 5 del Convenio Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas ... Op. Cit.

*base de la presunción, para que el legislador tenga probado el hecho o circunstancia presumida de derecho, sin posibilidad de destruir el vínculo entre indicio o conclusión. Las segundas, si permiten la destrucción del vínculo establecido por la ley entre base de presunción y conclusión o hecho presumido, ya sea mediante la prueba destinada a desvirtuar el indicio o la destinada a desacreditar el hecho presumido...*<sup>55</sup>(subrayado propio)

Finalmente dispone esta normativa, que el porteador, quien haga sus veces o el buque no serán responsables por las pérdidas o daños causados a la carga derivados de la información contenida en el Conocimiento de Embarque, transmitida de mala fe por el cargador, realizando una declaración falsa de la naturaleza o valor de las mercancías.

Prosiguiendo con la mención al Conocimiento de Embarque en la normativa Internacional, es momento de comentar lo expresado en el protocolo modificadorio del Convenio de Bruselas de 1924 conocido como las Reglas de la Haya-Visby. Esta regulación, cambió algunas de las disposiciones contenidas en las Reglas de la Haya, destacando principalmente el límite de la responsabilidad

---

<sup>55</sup> Sentencia emitida por el Juzgado Superior Marítimo de fecha 02 de mayo de 2011. Caso MATERIALES SINTETICOS VENEZOLANOS COMPAÑÍA ANONIMA (MASINCA) vs. Seguros Guayana C.A. Expediente Numero 2011-000274

del porteador, el cual se modifico a una suma superior al equivalente de 10.00 francos por bulto o unidad, ó 30 francos por kilogramo de peso bruto de las mercancías perdidas o dañadas, en razón del valor declarado de las mercancías a transportar al momento de su entrega o cuando esto no hubiese ocurrido, el valor en el mercado o las cotizaciones en la bolsa.

En este mismo sentido, el protocolo modificatorio conserva del Convenio de Bruselas, la expresión del valor probatorio del Conocimiento de Embarque indicando en su Artículo 2, Literal “f” lo siguiente:

**Artículo 2, Literal f -**

*f) “...La declaración mencionada en el ítem a) de este párrafo incluida en el conocimiento de embarque constituirá una presunción, salvo prueba en contrario, pero no obligará al transportador que podrá contestarla..”<sup>56</sup>*

El Convenio de la Haya-Visby reitera lo planteado por las Reglas de 1924, y así en el mismo artículo 2, Literal “h” agrega:

**Artículo 2, Literal h-**

*h) “...Ni el transportador ni el buque serán responsables en ningún caso o pérdida o daño causado a las mercaderías, o que les conciernan,*

---

<sup>56</sup> Artículo 2, Literal “f” del Convenio Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas ... Op. Cit.Pag.53

*si en el conocimiento el cargador ha hecho conscientemente una falsa declaración sobre su naturaleza o valor...*<sup>57</sup>

Siguiendo con la revisión de la normativa relacionada, es importante agregar lo establecido por el Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías de 1978, también conocido como las Reglas de Hamburgo. Estas disposiciones fueron creadas en razón de los diversos cambios y avances que surgieron desde la entrada en vigencia de las Reglas de la Haya y su respectivo protocolo modificadorio de la Haya-Visby. El Convenio de 1978, también contiene disposiciones que hacen referencia al Conocimiento de Embarque, dedicándole a este documento la Parte IV de su contenido regulatorio.

Continuando con esta idea, el artículo 16 del mencionado Convenio, hace referencia a la reserva y valor probatorio del Conocimiento de Embarque. En términos generales dispone que dicha reserva, podrá realizarla el porteador o la persona que haga sus veces, al momento de emitir el Conocimiento de Embarque, cuando presuma que la información otorgada por el cargador en relación a la mercancía que han tomado bajo su custodia, no representa con certeza a la misma o cuando no hubiese tenido los medios razonables para comprobar tal veracidad. Esta reserva especificara las inexactitudes, los motivos

---

<sup>57</sup> Artículo 2, Literal "h" del Convenio Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas ... Op. Cit.

de sospecha y/o la falta de medios razonables para verificar los datos de la carga a transportar.<sup>58</sup>

En este mismo sentido, el Numeral 2 del artículo 16, establece una presunción “*luris Tantum*” con respecto al Conocimiento de Embarque emitido sin mención alguna acerca del estado aparente de las mercancías a transportar, considerándose entonces que las mismas se encuentran en buen estado aparente.<sup>59</sup>

Así pues, el valor probatorio del Conocimiento de Embarque se encuentra expresado en el mencionado artículo 16, en su Numeral 3, Literales “a” y “b”<sup>60</sup> del Convenio de Hamburgo, que así disponen:

**Artículo 16, Numeral 3:**

a) El conocimiento de embarque establecerá la presunción, salvo prueba en contrario, de que el porteador iba tomado a su cargo o, en caso de haberse emitido un conocimiento de embarque "embarcado", ha cargado las mercancías tal como aparecen descritas en el conocimiento de embarque; y

---

<sup>58</sup> Artículo 16, Numeral 1 del Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías de 1978, las Reglas de Hamburgo.

<sup>59</sup> Artículo 16, Numeral 2 del Convenio de las Naciones Unidas Marítimo...Op.Cit.Pag.56

<sup>60</sup> Artículo 16, Numeral 3, Literales “a” y “b” del Convenio de las Naciones Unidas Marítimo...Op.Cit.



*b) No se admitirá al porteador la prueba en contrario si el conocimiento de embarque ha sido transferido a un tercero, incluido un consignatario, que ha procedido de buena fé, basándose en la descripción de las mercancías que figuraba en ese conocimiento...*(subrayado propio)<sup>61</sup>

Prosiguiendo con lo establecido en las Reglas de Hamburgo y el valor probatorio del Conocimiento de Embarque, estas últimas incorporan una novedad en esta materia, en relación a lo planteado por las Reglas de la Haya y su respectivo Protocolo Modificadorio.

La innovación mencionada esta referida al flete marítimo, en el artículo 16, Numeral 4 la misma norma que dispone el caso del Conocimiento de Embarque donde no se detalle el flete correspondiente o la modalidad en que este será pagado por el consignatario, incorporándose la presunción “Iuris Tantum” que supone que este costo marítimo o las demoras relacionadas con el puerto de carga no serán pagadas por el consignatario de la mercancía. Sin embargo, no se admitirá la prueba en contrario cuando el conocimiento de embarque, haya sido transferido a un tercero de buena fe, aun pudiendo ser este último el

---

<sup>61</sup> Artículo 16, Numeral 3, Literales “a” y “b” del Convenio de las Naciones Unidas Marítimo...Op.Cit.

consignatario, basándose en la falta de tales indicaciones en el documento de transporte.

Finalmente para concluir este punto, la autora de este Trabajo Especial de Grado considera que el Valor Probatorio del Conocimiento de Embarque, se mantendrá vigente en el futuro, conservando un espacio importante en la normativa internacional. Aun cuando el formato del Conocimiento de Embarque pueda modificarse al formato electrónico, su función probatoria, intrínseca a su naturaleza, no se desvirtuara, pues la misma refleja la principal expresión de las relaciones que nacen a partir de la entrega de la mercancía del cargador al porteador y de su respectiva custodia por este último durante el traslado de la misma, desde un lugar de origen a un lugar de destino, derivándose de este vínculo las respectivas responsabilidades y obligaciones de cada uno de los intervinientes en el transporte marítimo internacional de mercancías.

## **2.10. Antecedentes normativos a las Reglas de Rotterdam. Régimen de Responsabilidad del Porteador en el transporte marítimo internacional.**

Para llegar hasta la evolución que a nivel normativo se presenta hoy en día, en materia de responsabilidad en el transporte de mercancías, existieron en el pasado, una serie de reglas en materia de transporte internacional de mercancías.

El trajinar del negocio marítimo internacional, exigía desde el inicio de su desarrollo, de incentivos y garantías, que otorgaran a los involucrados, motivaciones para asumir los riesgos inminentes de las travesías en el mar.

Así pues, se generaron distintos órdenes normativos, algunos orientados hacia la protección de los porteadores, otros hacia los cargadores de las mercancías, contribuyendo en la generación de debates y discusión, acerca de los términos, ámbito de aplicación y límites de responsabilidad de los intervinientes en el negocio marítimo.

Es así, como surgen diversos Convenios Internacionales en la materia, de los cuales haremos un breve esbozo a continuación:

#### **2.10.a.Reglas de la Haya.**

Esta normativa surgió como el primer Convenio Internacional sobre transporte marítimo. Las Reglas de la Haya fueron firmadas en Bruselas en 1924, entrando en vigor el 2 de julio de 1931. Esta Convención, era aplicable para los contratos de transporte de mercancías por agua, en los cuales se haya expedido un conocimiento de embarque o documento similar.

Entre las causas que pueden mencionarse como generadoras de esta Convención se encuentran: la internacionalidad de la

navegación marítima; la búsqueda de uniformidad normativa en el ámbito del transporte en el mar; la necesidad de otorgar a los involucrados (armadores, cargadores, porteadores, etc) y seguridad jurídica, etc.

Una decisión judicial de las Cortes Inglesas, para el caso del "*Missouri Steamship Company*" influyo de gran manera en la creación de las Reglas de la Haya. El caso en cuestión, trataba acerca de la determinación de la ley aplicable al Conocimiento de Embarque. La jurisdicción inglesa estableció en la sentencia respectiva, que la clausula contenida en un Conocimiento de Embarque podría ser dejada sin efecto bajo la ley de los Estados Unidos de Norteamérica y mantener su vigencia bajo la Ley Inglesa.

Agrego igualmente esta decisión, que el Armador debía entender que la clausula incorporada en el Conocimiento de Embarque, seria entendida como válida debido a que la ley que regia el contrato marítimo era la de Inglaterra.

Este pronunciamiento, causo un alto impacto en toda la comunidad marítima, generándose toda una corriente de interés en renovar y actualizar la normativa hasta ese momento considerada. Surge entonces en los Estados Unidos de Norteamérica, la conocida Ley de "*Harter Act*" en el año de 1893, la cual establecía un compromiso que se mantuvo, hasta las

Reglas de la Haya-Visby (no Hamburgo), referido a que el armador no tiene la posibilidad de emitir un contrato que lo excluya de la responsabilidad, cuando ha ejercido la debida diligencia, en cuanto a la navegabilidad del buque y el cuidado de la carga, y en razón de esto, no es responsable en la navegación y manejo de la embarcación <sup>62</sup>.

Esta ultima mención, está referida a la culpa náutica la cual incorpora en las Reglas de la Haya una división del riesgo. Algunos riesgos eran de los transportistas, otros eran de los cargadores. Los riesgos de los transportistas, estaban vinculados con la navegabilidad del buque y al cuidado de la mercancía. Los armadores, también tenían los propios, entre los que se encontraban la negligencia en el manejo y navegación del buque.

El compromiso establecido con la comunidad internacional y específicamente con los armadores marítimos, tenía como intención obtener uniformidad en el Conocimiento de Embarque, el cual para la época se presentaba en diversidad de modalidades dificultando su manejo.

Es así como en la "*International Law Association*" celebrada en La Haya de agosto a septiembre de 1921, se aprueba el texto de lo que a partir de entonces se conocería como las Reglas de La

---

<sup>62</sup> Francys Reynolds. "The Hague Rules, The Hague-Visby Rules, and the Hamburg Rules". Ponencia extracto de la Conferencia Principal de la MLAAANZ. Tokaan.1990.Pag 2.

Haya. Su ámbito de aplicación estaría referido a los siguientes supuestos<sup>63</sup> :

- Transportes efectuados en régimen de conocimiento de embarque, con lo cual quedaba excluido el transporte en régimen de póliza de fletamento. Además se excluían las operaciones anteriores a la carga de las mercancías y las posteriores a la descarga.
- Posibilidad de que el porteador marítimo renunciara a las cláusulas de exoneración de responsabilidad, para asumir en cambio mayores obligaciones respecto al cargador.

El Convenio de la Haya, regulaba el contrato de transporte marítimo, específicamente el aspecto relativo a la responsabilidad del porteador, en aquellos casos en que se hubiere emitido un Conocimiento de Embarque o documento similar. A través de la Cláusula Paramount, se incorporaba la determinación de la aplicación de las Reglas de la Haya, la cual se conectaba directamente con el Conocimiento del Embarque. Así también, se impedía la liberación del porteador de la responsabilidad imperativa generada por la aplicación de estas normas.

---

<sup>63</sup> Enríquez David. *"UNCITRAL y las oscilaciones del régimen jurídico del transporte marítimo internacional de mercancías. Advertencias en torno a la búsqueda de una tercera vía"*. Anuario Mexicano de Derecho Internacional. <http://biblio.juridicas.unam.mx/estrev/derint/cont/8/art/art3.htm>  
<http://biblio.juridicas.unam.mx>

Los Estados podían asimilar estas normas, ya fuera de forma tradicional, a través de la vía de ratificación o adhesión al Convenio o con la incorporación en los contratos de transporte marítimo, de la denominada cláusula Paramount, que remitía a la aplicación de las Reglas de la Haya. La distribución del riesgo era favorecedora para el porteador marítimo frente a los cargadores.

El periodo de responsabilidad en el Convenio de Bruselas, se extendía desde antes y al comienzo de la travesía, donde se le exige al porteador marítimo ejercer la debida diligencia para disponer el buque en estado de navegabilidad, dotarlo de tripulación, equiparlo y abastecerlo preparando sus bodegas, cámaras frías, y el resto de los lugares donde se transportan la mercancía.

Así mismo, se le asigna como obligación al porteador marítimo proceder de manera apropiada y cuidadosa el manejo de la carga, custodia, cuidado y descarga de la misma. Es decir, es un sistema de obligación de medios, y no una obligación de resultado. El porteador no garantiza al consignatario que la carga arribará intacta al puerto de destino. El porteador solo se compromete a actuar con la debida diligencia para lograr tal resultado.<sup>64</sup>

---

<sup>64</sup> Estrella Faria, Jose 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.

Es así como el lapso de responsabilidad antes mencionado, sería entendido como “Gancho a Gancho”, significando que el porteador marítimo es responsable por las mercaderías, desde el momento en que son enganchadas en la grúa para su carga y hasta su descarga en el puerto de destino, quedando así exento de toda responsabilidad por el manejo de la carga en los recintos portuarios, tanto en el puerto de origen, como en el puerto de destino del viaje<sup>65</sup>.

El sistema de responsabilidad planteado por el Convenio de Bruselas es de tipo subjetivo, de atribución global de responsabilidad y eminentemente proteccionista del porteador marítimo, donde se presume la veracidad del contenido del Conocimiento de Embarque, sobre la culpa presunta del porteador. Las Reglas de la Haya, se concentran fundamentalmente en la obligación del naviero, de ejercer la debida diligencia (“*Seaworthy*”), como manera de beneficiarse de las causales de excepción de responsabilidad allí dispuestas, en caso de pérdidas o daños de las mercancías transportadas.<sup>66</sup>

---

<sup>65</sup> Fernando Thauby Krebs. “Responsabilidad del Transportador de Mercancías por Mar en las Reglas de Hamburgo; Análisis Comparado”. <http://www.revistamarina.cl/revismar/revistas/1998/1/thauby.pdf>  
[www.revistamarina.cl/revismar/revistas](http://www.revistamarina.cl/revismar/revistas)

<sup>66</sup> William Tetley, “Marine Cargo Claims”. Montreal. International Shipping Publications, National Library of Canadá. 1988. Pág. 377



Si la falta de navegabilidad del buque se debiera a razones surgidas durante el desarrollo del viaje, el porteador marítimo no se considerara responsable, pues la exigencia de la debida diligencia sobre el buque es entendida para antes o al inicio del viaje no durante su consecución.<sup>67</sup>

Las Reglas de 1924, establecían un conjunto de diez y seis causales de exoneración de responsabilidad para el porteador o el buque, donde destacaban fundamentalmente la culpa náutica, el incendio y la fuerza mayor o “*Act of God*”. La limitación de responsabilidad incorporada en el Convenio de Bruselas en razón de las perdidas o daños causados a las mercancías transportadas, es de 100 libras esterlinas, teniendo como valor referencial el oro en el mercado internacional, por la unidad de carga o bulto transportado.<sup>68</sup>

La propuesta de modificación de estas reglas, se orientaba principalmente hacia las causales de exoneración de responsabilidad del porteador marítimo o el buque, así como la limitación de responsabilidad que planteaba.

---

<sup>67</sup> Estrella Faria, Jose Angelo. La responsabilidad del porteador en el proyecto de convenio Op. Cit. Pág. 63.

<sup>68</sup> Estrella Faria , José Angelo La responsabilidad del porteador en el proyecto de convenio...Op.Cit.

Es así entonces, como surge las Reglas de la Haya-Visby, como resultado de la necesidad de avance que requerían las Reglas de la Haya.

### **2.10.b.Reglas de la Haya/ Visby.**

Luego de casi medio siglo de su aprobación, el Comité Marítimo Internacional, aprobó en 1959 un proyecto de revisión de la Convención de Bruselas de 1924. Luego de la constitución de un comité de expertos, y de las diversas reuniones celebradas en Londres, París y Estocolmo entre los años de 1960 y 1963, se logró precisar el texto modificadorio a someter en la Conferencia Diplomática que habría de sesionar en Bruselas entre 1967 y 1968.<sup>69</sup> De dicha conferencia se consiguió la aprobación el 23 de febrero de 1968 del Protocolo de Bruselas, por el cual se modificaba la Convención Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en materia de Conocimiento de Embarque, conocido comúnmente como las Reglas de La Haya-Visby.

Las Reglas de la Haya-Visby, intentaban enmendar las diferencias que establecía el Convenio de Bruselas entre las posiciones del porteador marítimo y los cargadores. Esta reforma buscaba equilibrar la situación de ambas partes dentro de la relación jurídica, generada por el transporte marítimo de mercancías.

---

<sup>69</sup> Enríquez David. *"UNCITRAL y las oscilaciones del régimen jurídico del transporte marítimo...Op.Cit.Pag.61*

Uno de los cambios más relevantes que planteo el Protocolo de la Haya-Visby fue acerca del ámbito de aplicación de su normativa. Aun cuando se mantuvo el criterio que establecían las Reglas de la Haya, acerca del conocimiento de embarque y su vinculación con la aplicación de ese Convenio, se incorporo al Protocolo de la Haya-Visby otros supuestos de aplicación tales como: la localización del puerto de carga en un Estado contratante y la remisión voluntaria que las partes pueden hacer mediante la cláusula Paramount en los casos de contratos de transporte o una ley que le haya dado efecto. La incorporación de la Clausula Paramount otorgo a las Reglas de la Haya-Visby el carácter de norma imperativa.

Las reglas de la Haya/Visby exigían al naviero una serie de supuestos, para demostrar que ha actuado de manera “conveniente”: 1) la diligencia de proveer un buque en buen estado de navegabilidad (“*Seaworthy*”), debidamente equipado y tripulado, con sus bodegas preparadas, 2) Emplear un especial cuidado en la recepción, carga, transporte y descarga de las mercancías, elementos igualmente contenidos en las Reglas de la Haya de 1924.

En materia de exoneración de responsabilidad las Reglas de la Haya-Visby conservan lo dispuesto en el Convenio de Bruselas de 1924. En este mismo sentido, establecen un extenso listado de excepciones a la responsabilidad del porteador o del buque, las

cuales, con la falta náutica tenían la única contraposición. La carga de la prueba recaía sobre quien alegara la excepción.

Una de las innovaciones contenidas en el Protocolo Modificadorio de 1968 estuvo referida a la limitación de responsabilidad por daño o pérdidas en la mercancía a transportar. Las Reglas de la Haya-Visby dejaban atrás el uso del oro como valor referencial al momento de establecer la limitación de responsabilidad, e incorporan al Franco como moneda de cálculo para estimar la responsabilidad del porteador o del buque.

El nuevo límite incorporado en las Reglas de la Haya-Visby fue de 10.00 francos por bulto o unidad, ó 30 francos por kilogramo de peso bruto de las mercancías perdidas o dañadas, siendo aplicable el límite máximo.<sup>70</sup>

Asi mismo, el Protocolo Modificadorio de 1968 avanza con respecto al Convenio de Bruselas, al incluir las innovaciones tecnológicas dentro de sus regulaciones. Incorpora a su texto la utilización de paletas y contenedores en el transporte marítimo como forma de traslado de mercancías de un puerto de origen a un puerto de destino.

---

<sup>70</sup> Protocolo de Bruselas, de 23 de febrero de 1968. (Protocolo por el que se modifica la convención Internacional para la unificación de ciertas Reglas en materia de conocimiento, firmado en Bruselas el 25 de agosto de 1924).Reglas de la Haya/Visby.

Ahora bien, con el proseguir de los años y la constante necesidad de la comunidad internacional de obtener una verdadera uniformidad normativa en materia de transporte marítimo prosiguieron entre los países, Organismos Internacionales e intervinientes en el comercio marítimo las discusiones orientadas a alcanzar un nuevo texto regulatorio internacional, dándose entonces la aprobación de las Reglas de Hamburgo, que a continuación comentaremos.

### **2.10.c. Reglas de Hamburgo.**

El 31 de marzo de 1978 se aprobaron las Reglas de Hamburgo, denominadas como “Convenio de las Naciones Unidas sobre el transporte marítimo de mercancías”.<sup>71</sup>

Estas reglas, modifican el esquema común de responsabilidad, establecido por Las Reglas de la Haya, transfiriendo los riesgos al transportador, que antes correspondían al cargador, eliminando las cláusulas exonerativas en caso de culpas náuticas, y cambia la exoneración por incendio.

Esta normativa, tiene carácter de orden público, así como las Reglas de la Haya-Visby, y no tendrán ningún efecto, aquellas

---

<sup>71</sup> Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías de 1978 - las "Reglas de Hamburgo".

cláusulas que contradigan lo en ellas se ha dispuesto, salvo en aquellos casos en que el transportista eleve su nivel de responsabilidad y las obligaciones a su cargo.

Las Reglas de Hamburgo, introducen un nuevo Principio: El de la responsabilidad *“Puerto a Puerto”*<sup>72</sup>, el cual abarca todo el periodo en el cual el porteador tenga la mercancía en su custodia, desde cuando le es entregada por el cargador, quien haga sus veces o la autoridad respectiva, hasta cuando es entregada al cargador o quien realice estas funciones.

El Protocolo de 1978, confirma las líneas ya marcadas por el Convenio de Bruselas al declarar directamente aplicable la normativa uniforme en virtud de la cláusula Paramount. Concretamente en el artículo 2, numeral 1e) de Hamburgo se establece como criterio de aplicación de dicha normativa la posibilidad de que *“...el conocimiento de embarque u otro documento que haga prueba del contrato de transporte marítimo estipule que el contrato se regirá por las disposiciones de presente Convenio o por la legislación de un Estado que de efecto a esas disposiciones...”*.

---

<sup>72</sup> Fernando Thauby Krebs. *“Responsabilidad del Transportador de Mercancías por Mar en las Reglas de Hamburgo; Análisis Comparado”*.

<http://www.revistamarina.cl/revismar/revistas/1998/1/thauby.pdf>

[www.revistamarina.cl/revismar/revistas](http://www.revistamarina.cl/revismar/revistas)

Estas Reglas, atribuyen a la voluntad de las partes, una gran relevancia al otorgarles reconocimiento en el ámbito internacional. Pero, además, han ido más allá al garantizar la efectiva aplicación de la normativa uniforme mediante una remisión a ella en el conocimiento de embarque, asegurando su prioridad frente a cualquier otra cláusula que le sea contraria.

Así pues, el artículo 23.3 de esta norma, afirma que cuando se emita un conocimiento de embarque o cualquier otro documento que haga prueba del contrato de transporte marítimo, deberá incluirse en él una declaración en el sentido de que el transporte este sujeto a las disposiciones del presente Convenio anulando toda estipulación que se aparte de ellas en perjuicio del cargador o del consignatario<sup>73</sup>.

El sistema de responsabilidad planteado por las Reglas de Hamburgo es subjetivo de atribución global de responsabilidad, está basado en el sistema latino de forma genérica, bajo la presunción de veracidad del contenido del Conocimiento de Embarque. Se incorpora la responsabilidad contractual y la extracontractual.

El Protocolo de 1978 se distingue claramente del Convenio de Bruselas al incorporar el principio de la "*Culpa Presunta*", en

---

<sup>73</sup> Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías de 1978 ... Op. Cit .Pág. 63

contraposición al de la "*Debida Diligencia*" planteado por aquellas. Según el Régimen de Hamburgo, el Porteador se presume responsable de los perjuicios, daños o pérdidas de las mercancías a menos que demuestre que él y sus empleados o agentes adoptaron todas las medidas que razonablemente podían realizar para evitar el hecho y sus consecuencias.<sup>74</sup>

A diferencia de las Reglas de la Haya, el Régimen de 1978 elimina la exoneración por culpas náuticas o incendio, e introduce expresamente la responsabilidad en caso de demora del porteador en el cumplimiento del contrato, estableciendo la limitación de responsabilidad correspondiente, salvo el caso de dolo o culpa del transportista.<sup>75</sup>

La limitación de responsabilidad que plantea el Régimen de Hamburgo modifica lo establecido en Convenciones anteriores, e incorpora el término de "*Derechos Especiales de Giro*" como unidad de cuenta referencial, para los cálculos derivados. Así tenemos, que el límite máximo para la responsabilidad del porteador o quien la alegue, será de una suma equivalente a 835

---

<sup>74</sup> Fernando Thauby Krebs. "*Responsabilidad del Transportador de Mercancías por Mar...*Op.Cit.Pag.64

<sup>75</sup> Ray, Jose Domingo. "*La Responsabilidad del Transportista en las Reglas de Hamburgo y la Solución Arbitral de Controversias.*" [biblio.juridicas.unam.mx/libros/2/918/27.pdf](http://biblio.juridicas.unam.mx/libros/2/918/27.pdf).



unidades de cuenta por bulto 2.5 unidades de cuenta por kilogramo de peso bruto de las mercancías pérdidas o dañadas, si esta cantidad es mayor.

Los Derechos Especiales de Giro (también conocidos por sus siglas DEG) incorporados por las Reglas de Hamburgo fueron creados en 1969 por el Fondo Monetario Internacional (FMI), como complemento para las reservas oficiales de los países miembros de este Organismo Internacional. El valor de los DEG está basado en una cesta de cuatro divisas, comúnmente las más importantes en el mercado internacional, siendo intercambiables por cualquier divisa de libre uso. Diariamente el valor de los Derechos Especiales de Giro se actualiza, promediando los valores de las monedas establecidas para ello, las cuales pueden cambiar.<sup>76</sup>

La aplicación de los Derechos Especiales de Giro, representó uno de los grandes avances aportados por las Reglas de Hamburgo al régimen de responsabilidad derivado del transporte internacional de mercancías, lo que brindó mayor practicidad y dinamismo al cálculo de la misma, en los distintos supuestos de hecho.

Desde el punto de vista científico, Hamburgo ha sido reconocido como de mayor transcendencia y superioridad normativa, en relación a las Reglas de la Haya. Ahora bien, las reglas de

---

<sup>76</sup> <http://www.efxto.com/diccionario/d/3872-derechos-especiales-de-giro>  
<http://www.efxto.com>

Hamburgo, no fueron adheridas, por la cantidad necesaria de Estados a nivel internacional, ni sus disposiciones fueron incorporadas a las legislaciones nacionales, reflejando el criterio generalizado de que las Reglas de Hamburgo, tienen una desproporción en la compensación establecida, entre porteadores y cargadores.

Las principales críticas con respecto a esta Convención están orientadas hacia la excesiva protección que se estableció para los cargadores con respecto a los porteadores, lo que generó un gran rechazo en la comunidad internacional debido a la desproporción que se planteaba en su contenido, afectando evidentemente que tuviera mayor receptividad en el entorno marítimo internacional.

## **2.11. Sistema de Responsabilidad en el Ordenamiento jurídico venezolano (Ley de Comercio Marítimo)**

Luego de haber analizado los Convenios y Normativas internacionales en materia de responsabilidad marítima, es momento de comentar lo referido al Orden Jurídico venezolano, que también incorpora en sus regulaciones actividad legislativa orientada al ámbito marítimo.

Así tenemos por ejemplo, la Ley Orgánica de Espacios Acuáticos (Decreto N° 6.126, con Rango, Valor y Fuerza de Ley Orgánica que los Espacios, Gaceta Oficial Extraordinaria Número 5.890 del 31 de julio de 2008), la Ley General de Puertos (Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela número 37.589 de fecha 11 de diciembre de 2001 y su reforma parcial contenida en la Gaceta Oficial número 39.140 de fecha 17 de marzo de 2009), la Ley General de Marinas y Actividades Conexas (según Gaceta Oficial número 37.570 de fecha 14 de noviembre de 2002) y la Ley de Comercio Marítimo ( Decreto Ley número 1506 de la Gaceta Oficial Extraordinaria número 5.551 de fecha 09 de noviembre de 2001 y su respectiva Ley de Reforma Parcial, según Gaceta Oficial número 38.351 de fecha 5 de enero de 2006) siendo esta última nuestra principal referencia a efectos de desarrollar esta sección de la investigación.

El Decreto con Fuerza de Ley número 1.506 de fecha 30 de octubre de 2001 contenía en su exposición de motivos lo

siguiente: *"Este Decreto Ley tendría por objeto "regular las relaciones jurídicas que se originan en el comercio marítimo y la navegación por agua..."*.La Ley de Comercio Marítimo, fue promulgada en Gaceta Oficial Numero 5.551, de fecha 09 de noviembre de 2001, componiéndose de 457 artículos, divididos en siete capítulos. <sup>77</sup>

En el año 2006, la Ley de Comercio Marítimo fue reformada, según Gaceta Oficial número 38.351 de fecha 5 de enero de 2006, modificándose diversidad de artículos de su contenido.

A los efectos de analizar lo planteado por la Ley de Comercio Marítimo, dividiremos el contenido a tratar en los siguientes puntos:

#### **2.11.a. Fundamento de la responsabilidad.**

De acuerdo a lo desarrollado por el reconocido maritimista Tulio Alvarez Ledo, en su artículo denominado "**Reglas de Rotterdam. Régimen comparado de la Responsabilidad del Porteador**", presentado en el reciente "*Foro conmemorativo del X aniversario de la Promulgación de las leyes de la Navegación Venezolanas*", organizado por la Academia de Ciencias Políticas Sociales de Venezuela, celebrado del 13 al 15 de octubre de 2011 en la Ciudad de Caracas, la legislación marítima venezolana, consideró

---

<sup>77</sup> Gaceta Oficial Número 5.551 del 09 de noviembre de 2001. Decreto Ley Número 1.506 de fecha 30 de Octubre de 2001.

como fundamento para el régimen de responsabilidad marítima, lo contenido en el **“Convenio internacional para la unificación de ciertas Reglas en materia de conocimiento de embarque”**, y su respectivo protocolo de modificación (Reglas de la Haya-Visby).

Partiendo de esta primera idea, el fundamento de la responsabilidad se encuentra basado en el Principio del ejercicio de la Debida Diligencia por parte del porteador marítimo, principal causal de exoneración de responsabilidad dentro de las Reglas de la Haya-Visby. En relación al periodo de responsabilidad del porteador marítimo, el legislador venezolano se ha apartado del Convenio de Bruselas de 1924 y se ha acogido a lo definido por el **“Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías de 1978”** (Reglas de Hamburgo).

La Obligación fundamental del porteador con respecto al buque, dentro de la Ley de Comercio marítimo (artículo 204 de la Ley)<sup>78</sup>, se divide en tres elementos, que deben ser necesariamente completados por el mismo, antes de iniciar el transporte de mercancías, estos son:

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

---

<sup>78</sup> Artículo 204 de la Gaceta Oficial Número 5.551 del 09 de noviembre de 2001...Op. Cit., p. 23

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

Estas obligaciones, se complementan con lo dispuesto en otras disposiciones de la misma ley (artículos 205 y 207)<sup>79</sup>, las cuales hacen referencia a la exoneración de responsabilidad del porteador y del buque, siempre que sea demostrado que se han cumplido todas las diligencias previstas en el artículo 204 de mencionada norma.

El concepto de “*navegabilidad*” que agrega la Ley de Comercio Marítimo, es al modo de ver de la autora que desarrolla esta investigación, de tipo concurrente, es decir, que requiere necesariamente el cumplimiento de los tres elementos anteriormente mencionados, para que sea entendido que el buque se encuentra disponible y preparado para navegar. La concurrencia de estos supuestos es de suma importancia al momento de acogerse al beneficio de la exoneración de responsabilidad marítima.

Con respecto a las obligaciones fundamentales del porteador en relación a la carga, este último deberá de acuerdo a la Ley de

---

<sup>79</sup> Artículos 205 y 207 de la Gaceta Oficial Número N° 38.351 del 5 de enero de 2006. Ley de Reforma Parcial del Decreto Número 1506 con Fuerza de Ley de Comercio Marítimo.

Comercio Marítimo “...proceder en forma conveniente y apropiada en las actividades de manipulación, carga, estiba, transporte, custodia, cuidado y descarga de las mercancías transportadas por agua...” ( Artículo 205)<sup>80</sup>. Ahora bien, de acuerdo a lo dispuesto en la mencionada norma, las partes de común acuerdo podrán proceder a designar a un tercero para realizar estas labores, quedando en este caso excluido el porteador de la responsabilidad que eventualmente se genere, en razón de la realización de dichas actividades con la mercancía (artículo 207)<sup>81</sup>.

### **2.11.b. Período de responsabilidad.**

En relación con el periodo de responsabilidad la Ley de Comercio Marítimo reitera su fundamento en régimen establecido por las Reglas de Hamburgo, al disponer que el ámbito de la responsabilidad de su normativa, abarcará desde que las mercancías están bajo la custodia del porteador en el puerto de carga, durante el transporte y en el puerto de descarga.

El lapso que establece el artículo 202 de la Ley venezolana, amplía la responsabilidad del porteador, a periodos anteriores y posteriores al transporte marítimo de la carga. Esta disposición se aleja de lo establecido en el Convenio de Bruselas y se apega a lo

---

<sup>80</sup> Artículo 205 de la Gaceta Oficial Número N° 38.351 del 5 de enero de 2006. Ley de Reforma Parcial del Decreto Número 1506 con Fuerza de Ley de Comercio Marítimo.

<sup>81</sup> Artículo 207 de la Gaceta Oficial Número N° 38.351 del 5 de enero de 2006...op.Cit.

que disponen las Reglas de Hamburgo, aportando un avance importante en el espacio de tiempo, sobre el cual el porteador es responsable de la carga.

Como menciona el autor Tulio Alvarez Ledo, el periodo de responsabilidad en la Ley de Comercio Marítimo abarca dos grandes momentos: "1) *El comprendido entre la entrega real y efectiva al porteador por el cargador o autoridad que haya emitido un documento al efecto; y 2) El lapso comprendido desde el momento de la descarga hasta que el porteador efectúe entrega real y efectiva al consignatario o, una autoridad o tercero cuando así lo determine el contrato, la ley o los usos del comercio...*"<sup>82</sup>

Se entenderá que las mercancías están en poder del porteador "...cuando este las haya tomado a su cargo, al recibirlas del cargador o de la persona que actué en su nombre..."<sup>83</sup>. En este aspecto admite la ley que por disposición de las partes (*persona que actúe en su nombre*), o de acuerdo a la legislación local (*autoridad que haya emitido un documento a tal efecto*), se considerará igualmente que las mercancías están bajo la custodia del porteador, iniciando así el periodo de responsabilidad sobre las mismas.

---

<sup>82</sup> Alvarez Ledo, Tulio. "Reglas de Rotterdam. Régimen comparado de la Responsabilidad del Porteador". Ponencia presentada en "Foro conmemorativo del X aniversario de la Promulgación de las leyes de la Navegación Venezolanas". Academia de Ciencias Políticas y Sociales de Venezuela, del 13 al 15 de octubre de 2011. Caracas, Venezuela. Pág. 8

<sup>83</sup> Artículo 203 de la Gaceta Oficial Número N° 38.351 del 5 de enero de 2006...op.Cit.p.26



Finalmente la Ley de Comercio Marítimo dispone, que no se responsabilizará al porteador con respecto a aquellos daños, ocasionados por cambios de ruta o desviaciones, realizadas con el propósito de cargar o descargar mercancía o pasajeros, salvo prueba en contrario. Así tampoco se entenderá que es responsable, cuando habiendo cumplido con las instrucciones dadas por el cargador, se presentasen daños, pérdidas o retraso en el transporte de animales vivos, derivado de los riesgos especiales de este tipo de carga.<sup>84</sup> Se presumirá, que las afectaciones que se generasen derivaran directamente de las particularidades del transporte de este tipo de carga, a menos que se prueba la negligencia o culpa del porteador o sus empleados y/o dependientes, excluyéndose la falta náutica que no esté vinculada con lo establecido en el artículo 204 de la Ley de Comercio Marítimo (Principio de la Debida Diligencia).

### **2.11.c. Limitación de responsabilidad.**

Con respecto a los límites de responsabilidad del porteador en la ley de comercio marítimo, esta última incorpora los Derechos Especiales de Giro (DEG) como el valor referencial a través del cual, se realizarán los cálculos indemnizatorios derivados de la pérdida, daño o retraso de las mercancías transportadas.

---

<sup>84</sup> Artículo 207 de la Gaceta Oficial Número N° 38.351 del 5 de enero de 2006...op.Cit.p.27

Los Derechos Especiales de Giro, de acuerdo a la definición establecida por el Fondo Monetario Internacional (FMI) se entienden por: “... *un activo de reserva internacional creado en 1969...para complementar las reservas oficiales de los países miembros. Su valor está basado en una cesta de cuatro monedas internacionales fundamentales. Los DEG se pueden intercambiar por monedas de libre uso...*”<sup>85</sup>

La primera normativa internacional en materia de transporte marítimo que incluyó esta modalidad de cálculo, fue el "Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías– 1978" (Reglas de Hamburgo).Esta incorporación implicó el deslastrarse del viejo método aplicado por las Reglas de la Haya (100 Libras Esterlinas por bulto o unidad )y las Reglas de la Haya-Visby (10.000 Francos Poincaré por kilogramo de peso bruto).

Ahora bien, el límite de responsabilidad establecido en la ley venezolana es de: “...*666,67 unidades de cuenta por bulto u otra unidad de carga transportada, o a dos con cincuenta centésimas (2,50) unidades de cuenta por kilogramo de peso bruto de las mercancías perdidas o dañadas...*”<sup>86</sup>.La excepción a la aplicación de esta regla, lo dispone la misma normativa, , en los supuestos

---

<sup>85</sup> <http://www.imf.org/external/np/exr/facts/spa/sdrs.htm>. “Derechos Especiales de Giro”.ww.imf.org

<sup>86</sup> Artículo 211 de la Gaceta Oficial Número N° 38.351 del 5 de enero de 2006...op.Cit.Pag.28

cuándo:1)el cargador hubiese declarado en el conocimiento de embarque, la naturaleza y valor de las mercancías; 2)que la declaración se haya hecho constar en el conocimiento de embarque; 3)que la declaración realizada, haya sido por exigencia administrativa del puerto de carga o de descarga. Así mismo, se reconoce la declaración sobre las mercancías, como una presunción respecto al valor de las mismas, salvo prueba en contrario que pueda presentar el portador.

Ahora bien en razón al retraso en la entrega de las mercancías, la Ley venezolana también se ha expresado. En este aspecto se refleja una clara separación de las Reglas de la Haya/Visby, debido a que esta normativa no hacía ninguna referencia a este tema, aun cuando las Reglas de Hamburgo si lo incorporan en su contenido.

Así pues la ley de comercio marítimo, define lo que debe entenderse por retraso en el transporte marítimo, y así dispone: *"Hay retraso en la entrega cuando las mercancías no han sido entregadas en el puerto de descarga dentro del plazo previsto en el contrato de transporte por agua o a falta de éste, el que se llegare en común acuerdo, entre el porteador y el cargador."*<sup>87</sup>

La responsabilidad del porteador marítimo por motivo de retraso en la entrega de las mercancías, tendrá una limitación particular

---

<sup>87</sup> Artículo 212 de la Gaceta Oficial Número N° 38.351 del 5 de enero de 2006...op.Cit.Pag.30

que establece la ley de comercio marítimo. Este límite corresponderá a: *“una suma equivalente a dos veces y media el flete que deba pagarse por las mercancías que hayan sufrido retraso, pero no excederá de la cuantía total del flete que deba pagarse en virtud del contrato de transporte de mercancías por agua...”*<sup>88</sup>.

En el caso que eventualmente el porteador resulte responsable tanto por pérdidas, daños y retraso en la entrega de la carga, la misma Ley venezolana, establece una prohibición de acumulación de responsabilidades que superen el límite de que dispone el artículo 211 de esta misma norma, (666,67 unidades de cuenta por bulto u otra unidad de carga transportada, o a dos con cincuenta centésimas (2,50) unidades de cuenta por kilogramo de peso bruto de las mercancías perdidas o dañadas) por la pérdida total de las mercancías.

Si las partes tienen la intención de regular particularmente su responsabilidad, podrán hacerlo siempre y cuando sea de común acuerdo entre ellas, y los límites a establecer no sean inferiores a los definidos por la Ley de Comercio Marítimo<sup>89</sup>.

Con respecto a la limitación de responsabilidad, es importante agregar que de acuerdo lo dispuesto por la ley marítima

---

<sup>88</sup> Artículo 213 de la Gaceta Oficial Número N° 38.351 del 5 de enero de 2006...op.Cit.

<sup>89</sup> Artículo 215 de la Gaceta Oficial Número N° 38.351 del 5 de enero de 2006...Op.Cit.Pag.79

venezolana, las exoneraciones y limitaciones de allí descritas, serán aplicables a toda acción contra el porteador, por la pérdida o daño de las mercancías, contenidas en el contrato de transporte por agua, así como el retraso en la entrega, sea por responsabilidad contractual, extracontractual u otra causa.

Finalmente menciona esta legislación, que si se ejercen acciones de reclamación con un empleado, dependiente u operador portuario (designado por el porteador), estos igualmente podrán acogerse a las exoneraciones y límites que dispone el sistema contenido en la Ley de comercio marítimo.

#### **2.11.d. Exoneración de responsabilidad.**

De acuerdo a lo dispuesto por la ley de comercio marítimo, el porteador y sus dependientes pueden acogerse al beneficio de exoneración de responsabilidad, que plantea esta normativa. Esta regla general será aplicable, a menos que se compruebe que la pérdida, daño o retraso causado en las mercancías transportadas, proviene de una acción u omisión realizada con dolo o culpa grave<sup>90</sup>.

La ley de comercio marítimo, contempla un conjunto de causales de exoneración que pueden ser alegadas por el porteador o el buque al generarse un daño, pérdida o retardo en la entrega de

---

<sup>90</sup> Artículo 218 de la Gaceta Oficial Número N° 38.351 del 5 de enero de 2006...op.Cit.32

las mercancías. El conglomerado de 17 supuestos establecidos, se basan en lo dispuesto en las Reglas de la Haya/Visby, reflejo de la tradición casuística de los conocimientos de embarque en los países anglosajones.<sup>91</sup> Las causales de responsabilidad, expresadas en la ley de comercio marítimo son las siguientes:

**Artículo 206** :“..El porteador y el buque no serán responsables de las pérdidas, daños o retardo en la entrega de las mercancías que tengan su origen en:

1. *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, no relacionados con las obligaciones mencionadas en el artículo 204 (debida diligencia para proveer al buque de estado de navegabilidad).*
2. *Incendio, salvo que sea causado por culpa o negligencia del porteador, armador o propietario del buque, debiendo éstas ser probadas por quienes las invoquen.*
3. *Riesgos, peligros y accidentes del mar o de otras aguas navegables.*
4. *Conflictos armados.*
5. *Piratería.*

---

<sup>91</sup> Estrella Faria, Jose 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 presentada en el XII Congreso y XX Aniversario del Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo del 14 de noviembre de 2007. Sevilla, España.

6. *Detenciones o embargos.*
7. *Demoras o detenciones por cuarentena.*
8. *Hechos u omisiones del cargador o propietario de la mercancía, de su agente o de quien los represente.*
9. *Cierres patronales, huelgas, paros, suspensiones o limitaciones en el trabajo, cualesquiera sean las causas.*
10. *Conmoción interior o exterior.*
11. *Salvamento de personas o de bienes en el agua, tentativa de ello o cambio de ruta que se efectúen con el mismo fin; lo cual no debe considerarse como incumplimiento del contrato.*
12. *Merma, pérdida, o daños en las mercancías, provenientes de su naturaleza o vicio propio.*
13. *Insuficiencia o imperfecciones de embalaje.*
14. *Insuficiencia o imperfecciones de las marcas y distintivos.*
15. *Vicios ocultos del buque.*
16. *Caso fortuito o fuerza mayor.*
17. *Cualquier otra causa que no provenga de su culpa o negligencia o, de sus agentes o subordinados. Sin embargo, quien alegue la exoneración de responsabilidad, debe probar que ni el porteador, propietario, armador, ni sus agentes, han causado o contribuido a causar la pérdida o daños...<sup>92</sup>*

---

<sup>92</sup> Artículo 206 de la Gaceta Oficial Número N° 38.351 del 5 de enero de 2006... Op.Cit. Pág. 33.

Con excepción de los numerales 1° y 2° de las prenombradas causales de exoneración, la ley de comercio marítimo plantea el sistema de culpa presunta del porteador en concordancia con las Reglas de la Haya/Visby.

La primera causal descrita en la ley de comercio marítimo, está referida a la denominada “Falta Náutica”, definida en su Sección I “Disposiciones Generales” artículo 197, el cual dispone:

**Artículo 197-**

*“...A los efectos de esta Ley se entiende por:  
8. 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...”*

Este supuesto está exactamente contenido en las Reglas de la Haya, y demuestra el apego del legislador venezolano al sistema de responsabilidad planteado por esta normativa internacional. Así pues, como menciona el autor Rodolfo Cruz Miramontes, la falta náutica contenida en el Convenio de Bruselas de 1924, es una causal que exige dos obligaciones por parte del Porteador: 1) La prueba del hecho, 2) La debida



diligencia. La falta náutica como supuesto de exoneración, exime aun con culpa<sup>93</sup>.

La causal relativa al incendio, de acuerdo a lo mencionado por el autor Thomas J. Schoenbaum, es reconocida por la normativa internacional, debido a que *"...esta exención está condicionada al cumplimiento de la obligación de debida diligencia para poner al buque en estado de navegabilidad antes y al comienzo del viaje, a cargo del transportador, y en consecuencia, la prueba de que el fuego fue causado por innavegabilidad enerva el derecho del transportador a beneficiarse de esta exención."*<sup>94</sup>(subrayado propio).

En referencia a la tercera causal de exoneración, es decir, los *"...Riesgos, peligros y accidentes del mar..."*, podemos agregar lo mencionado por el autor Tulio Alvarez Ledo, en razón a que esta representa la causa primigenia que deriva del transporte marítimo, desde donde surge el particularismo y atipicidad que caracteriza a la normativa de esta área del Derecho.<sup>95</sup>

---

<sup>93</sup> Cruz Miramontes, Rodolfo."Responsabilidad del porteador en el transporte marítimo Internacional ( Seminario de Cartagena relativo a las "Reglas de Hamburgo") "  
[www.juridicas.unam.mx/publica/librev/rev/revdpriv/contf.../dtr2.pdf](http://www.juridicas.unam.mx/publica/librev/rev/revdpriv/contf.../dtr2.pdf).

www.juridicas.unam.mx

<sup>94</sup> Schoenbaum, Thomas J." Admiralty and Maritime Law", West Publishing Co. St. Paul MN. Second Edition, 1<sup>st</sup> Reprint, 1998, Pag. 586

<sup>95</sup> Alvarez Ledo, Tulio."Reglas de Rotterdam. Régimen comparado de la Responsabilidad del Porteador". Ponencia presentada en "Foro conmemorativo del X aniversario de la Promulgación

En relacion a las causales de vinculadas con la “*Fuerza Mayor*” o “*Act of God*”, acogemos los comentarios del autor Tulio Alvarez Ledo, el cual toma en consideración lo dicho por la doctrina inglesa respecto a entender a que se refieren estos terminos, y asi menciona: “ *deben concurrir dos circunstancias esenciales: a) que debe haber ocurrido independientemente de la acción humana; b) debe consistir en un evento que el porteador no pudo haber evitado o previsto, por medios que razonablemente se le puedan atribuir.*”<sup>96</sup>

Con respecto al cargador, la normativa venezolana dispone que cuando este realice una declaración falsa con respecto al valor y naturaleza de las mercancías, ni el porteador ni el buque, se consideraran responsables por las perdidas o daños sufridos por la carga.<sup>97</sup>

Para finalizar este punto, debe considerarse lo dispuesto en la ley con respecto a la validez de las cláusulas del contrato de transporte. Asi pues se establece, que será nula toda clausula contractual de un transporte por agua o de un conocimiento de

---

de las leyes de la Navegación Venezolanas”. Academia de Ciencias Políticas y Sociales de Venezuela, del 13 al 15 de octubre de 2011. Caracas, Venezuela. Pag.13

<sup>96</sup> Alvarez Ledo, Tulio. “**Reglas de Rotterdam. Régimen comparado de la Responsabilidad del Porteador**”...Op. Cit. Pág. 36

<sup>97</sup> Artículo 217 de la Gaceta Oficial Número N° 38.351 del 5 de enero de 2006... Op.Cit. Pág. 33.

embarque, que libre o reduzca la responsabilidad o cambie la carga de la prueba definida por esta norma, para el portador, propietario o armador del buque, extendiéndose esta nulidad a aquella cláusula por la cual el beneficio del seguro de las mercancías se ceda directa o indirectamente a estos sujetos.<sup>98</sup>

#### **2.11.e. Jurisdicción y Ley Aplicable.**

En cuanto a los tribunales que conocerán de las reclamaciones surgidas en esta materia, la ley de comercio marítimo es bastante clara, al disponer en su artículo 10 que corresponderá a la Jurisdicción venezolana conocer en forma inderogable de todas las acciones en materia de contrato de transporte de bienes o de personas que ingresa a nuestro territorio.

Ahora bien, admite esta misma norma que se recurra al arbitraje, para resolver las controversias por daños y pérdidas en las mercancías así como retraso en la entrega de las mismas. Esta modalidad aplicara de acuerdo al artículo 11 de la ley de comercio marítimo, cuando una vez ocurrido el hecho causante de la reclamación la jurisdicción que corresponda a los tribunales venezolanos, se decline en favor de tribunales o la vía del arbitraje.

---

<sup>98</sup> Artículo 219 de la Gaceta Oficial Número N° 38.351 del 5 de enero de 2006... Op.Cit.

El autor Tulio Alvarez Ledo en este mismo sentido, hace mención acerca de una sentencia emitida por el Tribunal Supremo de Justicia venezolano<sup>99</sup>, que aunque es de fecha anterior a la entrada en vigencia de la ley de comercio marítimo, aclara que la jurisdicción venezolana solo podrá ser derogada en caso de contratos consensuales y no cuando se refiera a contratos de adhesión:

*“... Pero, estima la Sala, que el legislador admite la regla de la derogatoria de la jurisdicción por la vía convencional, esto es, cuando las partes de común y previo acuerdo deciden, luego de un proceso de discusión y fijación de los términos que regirán la relación contractual, dicha derogación.*

*El Conocimiento de Embarque, si bien se trata de un tipo de contratación, no menos cierto es que el mismo se define como un contrato de adhesión en donde queda excluida cualquier posibilidad de debate o dialéctica entre las partes. En el contrato de adhesión, tal como lo ha marcado la doctrina y la jurisprudencia, las cláusulas son previamente determinadas por uno solo de los contratantes, de modo que el otro contratante se limita a aceptar cuanto ha sido determinado por el primero.*

*...omissis...*

*Para esta Sala, aun cuando el legislador internacional privatista no hace mención especial a la derogación convencional de la jurisdicción en los contratos de adhesión, ésta sólo es permisible mediante un acuerdo de voluntades que podrá expresarse en forma independiente*

---

<sup>99</sup> Alvarez Ledo, Tulio. "Reglas de Rotterdam. Régimen comparado de la Responsabilidad del Porteador". Ponencia presentada en "Foro conmemorativo del X aniversario de la Promulgación de las leyes de la Navegación Venezolanas". Academia de Ciencias Políticas y Sociales de Venezuela, del 13 al 15 de octubre de 2011. Caracas, Venezuela. Pag.18

*al conjunto de las normas pre-redactadas, pero que evidencie ser el producto de la voluntad de todos los contratantes y no tan sólo de uno de ellos.*

*En el presente caso, tratándose el Conocimiento de Embarque B/L N° GEOFF411 de un contrato de adhesión, la Cláusula 25 mediante la cual se excluye la jurisdicción de cualesquiera otros tribunales que no sean los de Rotterdam, Holanda, no tiene la fuerza suficiente para derogar la jurisdicción que corresponde a Venezuela, tal como se expuso en párrafos precedentes; por tal razón debe descartarse el argumento de falta de jurisdicción expuesto por él a quo en la decisión consultada. Así se declara<sup>77</sup>.<sup>100</sup>*

En este mismo sentido, la ley de comercio marítimo reafirma el sometimiento a la jurisdicción especial acuática venezolana de aquellas acciones que estén motivadas por temas de comercio marítimo, operaciones portuarias, navegación por agua, exploración y explotación de recursos ubicados en el espacio acuático venezolano. Igualmente tendrá competencia, para todas las reclamaciones de Buques inscritos en el Registro Naval Venezolano independientemente de las aguas internacionales donde se encuentren, buques extranjeros en aguas venezolanas y cualquier otra actividad que se desarrolle en aguas venezolanas.<sup>101</sup>

---

<sup>100</sup> Sentencia N° 01252 de la Sala Político Administrativa del Tribunal Supremo de Justicia de fecha 30 de mayo de 2000. Caso Corporación El Gran Blanco C.A., contra Nedlloyd Lijnen B.V. Rotterdam. Expediente N° 15.341

<sup>101</sup> Artículo 12 de la Gaceta Oficial Número N° 38.351 del 5 de enero de 2006... Op.Cit.Pag.38

Finalmente el Sistema de Administración de Justicia, a través de los Tribunales de la Jurisdicción Especial Acuática venezolana, conocerán de todo juicio en que sea parte un propietario o armador de buque extranjero, en los casos en que este último pueda ser embargado preventivamente, salvo acuerdo arbitral que atribuya competencia a otra jurisdicción.<sup>102</sup>

Ahora bien, en relación a la determinación de cuál es la ley aplicable de acuerdo al sistema de responsabilidad consagrado en la ley de comercio marítimo, debemos mencionar lo dispuesto en esta misma norma que establece:

**"Artículo 2-**

*Las disposiciones de esta Ley se aplican a los buques y a los hidroaviones nacionales o extranjeros que se encuentren en aguas jurisdiccionales de la República; a los buques nacionales que se encuentren en alta mar o aguas jurisdiccionales de otro país; a cualquier construcción flotante apta para navegar, carente de propulsión propia, que opere en el medio acuático o auxiliar de la navegación destinada o no a ella; a las islas artificiales, instalaciones y estructuras situadas en el espacio acuático Nacional, salvo disposición expresa en contrario establecida en la ley."<sup>103</sup>*

---

<sup>102</sup> Artículo 2 Gaceta Oficial Número N° 38.351 del 5 de enero de 2006... Op. Cit. Pág. 40

<sup>103</sup> Gaceta Oficial Número N° 38.351 del 5 de enero de 2006... Op.Cit.

Según lo agregado, y a criterio de la autora de esta investigación, la ley aplicable se regirá por el *“Principio de Territorialidad”* que aún cuando tiene su fundamento en el Derecho Penal, se considera que expresa de la mejor manera el ejercicio de Autoridad y Jurisdicción del Estado, y que de acuerdo al Tribunal Supremo de Justicia, en su Sala Político- Administrativa se entiende como aquel:

*“...debe aplicarse, como regla general, a todos los delitos cometidos en su territorio, sin atender a la nacionalidad del autor ni a la del titular del bien jurídico lesionado, siendo, conforme al mencionado principio, el factor determinante para declarar si tiene jurisdicción el Estado a cuyos tribunales ha sido sometida la demanda penal...”<sup>104</sup>*

En este mismo sentido, puede agregar lo dispuesto por la autora Delgado Knight quien menciona que la aplicación del *“Principio de Territorialidad”*: *“se expresa en el territorio donde el Estado ejerce su soberanía”*, que de acuerdo a la interpretación de quien escribe esta investigación, se hace claramente extensible al ámbito

---

<sup>104</sup> Sentencia Numero 1158 Sala Político- Administrativa del Tribunal Supremo de Justicia de fecha 20 de Agosto de 2004.Caso High Pointe Limited B.V.I (Recurso de Revisión, solicitud de Regulación de Jurisdicción).Expediente Numero 15.730)

marítimo y a los supuestos que surgen, con relacion en el espacio acuático venezolano.<sup>105</sup>

Para finalizar puede agregarse que la ley de comercio marítimo dispone en su contenido, una escala de prelación para la aplicación de la ley, de acuerdo al caso determinado:

**"Artículo 3.-**

*Las materias objeto de esta Ley que tengan relación con ordenamientos jurídicos extranjeros, se regularán por las normas del Derecho Internacional Público sobre la materia, en particular, las establecidas en los tratados internacionales vigentes en Venezuela; en su defecto se aplicarán las normas de Derecho Internacional Privado venezolano; a falta de ellas, se utilizará la analogía y, finalmente, se regirán por los principios de Derecho Internacional Privado generalmente aceptados."(subrayado propio)<sup>106</sup>*

Este orden de aplicación normativo, busca resolver los problemas de interpretación que puedan surgir en el caso

---

<sup>105</sup>Delgado Knight, M.I. *El Derecho del Mar, y la aplicabilidad del principio de territorialidad*, en Contribuciones a las Ciencias Sociales, noviembre 2010, <http://www.eumed.net/rev/cccss/10/midk.htm>.

[www.eumed.net/rev/cccss/10/](http://www.eumed.net/rev/cccss/10/)

<sup>106</sup>Artículo 3 de la Gaceta Oficial Número N° 38.351 del 5 de enero de 2006... Op.Cit. Pág. 41



particular con un elemento de extranjería. Corresponderá al Órgano Jurisdiccional la determinación de cuál será la regulación aplicable al supuesto de hecho concreto, quien a su vez establecerá dentro del orden de prelación antes mencionado, cuál de los niveles de aplicación (normativo, doctrinal o casuístico) será el vinculante.

Así pues, ya para finalizar esta sección, la autora de esta investigación considera que las disposiciones incorporadas dentro de la norma marítima venezolana representan un valioso esfuerzo de nuestros legisladores para adquirir de cada una de las Convenciones Internacionales establecidas a la fecha, los aspectos más pertinentes y así incorporarlos a nuestro orden jurídico.

Aun cuando a primera vista nuestro régimen de responsabilidad pudiera parecer un poco confuso al incluir distintos aspectos tomados de la normativa en la materia (Reglas de la Haya, Reglas de la Haya-Visby, Reglas de Hamburgo), a la consideración de la autora de esta investigación, esta mixtura de elementos representa una innovación positiva para la legislación venezolana, ya que resuelve satisfactoriamente la falta de ratificación de las Convenciones Internacionales antes mencionadas, brindando soluciones para los casos particulares generados bajo la ley nacional y aportando dinamismo a las actividades de transporte

marítimo de mercancías, que surjan dentro de los supuestos establecidos en la ley de comercio marítimo.

## **2.12-Convenio de las Naciones Unidas sobre el Contrato de Transporte Internacional de Mercancías Total o Parcialmente Marítimo - las "Reglas de Rotterdam"**

### **2.12.1. Orígenes del Convenio de las Naciones Unidas sobre el Contrato de Transporte Internacional de Mercancías Total o Parcialmente Marítimo – “Las Reglas de Rotterdam”.**

El “Convenio de las Naciones Unidas sobre el Contrato de Transporte Internacional de Mercancías Total o Parcialmente Marítimo - las "Reglas de Rotterdam”, fue aprobado el 23 de Septiembre de 2009 en los países bajos, específicamente en Holanda, Rotterdam.

La promulgación de una normativa internacional que corrigiera la situación en el ámbito del transporte internacional de mercancías, ha sido la intención del entorno marítimo desde décadas atrás. La multiplicidad en la aplicación de las diversas reglamentaciones existentes a nivel internacional, ha sido el principal factor de impulso para la ansiada uniformidad normativa.

Antes de la entrada en vigencia de las Reglas de Rotterdam, los Convenios Internacionales que regulaban el transporte marítimo de mercancías eran: Las Reglas de la Haya de 1924, las Reglas de La Haya-Visby de 1968, y las Reglas de Hamburgo, que datan de 1978.

Cada uno de estos convenios fue promulgado con la intención de establecer un régimen uniforme en el transporte marítimo mundial, pero finalmente esta meta no fue lograda. El Convenio de Bruselas de 1924, es del conjunto de regulaciones mencionadas el que ha alcanzado la mayor aceptación internacional, pero su aplicación no ha sido uniforme, y su contenido tampoco se encuentra adaptado a las nuevas tecnologías en materia de transporte y comunicaciones.

En este mismo sentido, el Protocolo modificador de las Reglas de la Haya de 1924, denominado Reglas de la Haya-Visby de 1968 fue el primer intento para modernizar las disposiciones planteadas por el Convenio de Bruselas.

Las Reglas de Hamburgo de 1978 fueron la siguiente regulación que busco la uniformidad normativa. Ahora bien, aun cuando estas últimas fueron apropiadas para la época en que entraron en vigencia, no recibieron la aprobación necesaria para obtener el reconocimiento mundial<sup>107</sup> y ser aplicables en el entorno marítimo.

---

<sup>107</sup>Kate Lannan, "*The launch of the Rotterdam Rules*". [www.shhsfy.gov.cn/hsinfoplat/platformData/infoplat/pub/.../20.doc](http://www.shhsfy.gov.cn/hsinfoplat/platformData/infoplat/pub/.../20.doc)

En consecuencia de lo antes planteado, los países han recurrido a soluciones alternativas para la falta de regulación uniforme en materia de transporte marítimo. La manera en que lo han realizado, es a través de su legislación nacional, llenando los vacíos legales, de los regímenes existentes, así como en algunos casos sustituyendo las mismas por completo. Otra modalidad aplicada por los Estados es el tratamiento a través de los acuerdos regionales que regulan el transporte marítimo.

Así pues, el impacto de esta situación ha generado en el entorno marítimo internacional consecuencias negativas, entre las que podemos mencionar: inseguridad jurídica y comercial, aumento de los costos asociados a las operaciones relacionadas y una pérdida generalizada de eficiencia en las mismas.

Además de lo antes comentado, dos factores vinculados al transporte han afectado la vigencia de los regímenes internacionales. En primer lugar, el aumento del uso de contenedores, surgidos desde hace más de cinco décadas, lo cual ha generado que la movilización de carga internacional sea mucho más económica y efectiva desde el puerto de origen hasta el puerto de destino. En segundo lugar, el constante desarrollo de la tecnología y el soporte de las transacciones internacionales a través de esa vía, elemento determinante para la falta de

aplicación de la normativa internacional relacionada con el transporte marítimo de carga.<sup>108</sup>

En razón a lo mencionado, surgen las Reglas de Rotterdam con el objeto de aumentar la seguridad jurídica en materia de transporte internacional de mercancías, través de la actualización de los textos anteriores y su adaptación a la realidad del comercio en la actualidad. El Convenio de Rotterdam representa un instrumento global que rige los contratos de transporte internacional, destacando principalmente dentro de su contenido la ampliación del régimen de responsabilidad (*"puerta a puerta"*) y los documentos electrónicos de transporte.

El camino hacia la creación de las Reglas de Rotterdam se inició en el Grupo de Trabajo de la Comisión de las Naciones Unidas para la unificación del Derecho Mercantil Internacional (CNUDMI) sobre Comercio Electrónico, también denominado Grupo EDI. En el año de 1994 y nuevamente en 1995, el Grupo de Trabajo había sugerido a la Comisión en su reunión anual, que el trabajo preliminar debía llevarse a cabo en torno "a la cuestión de la

---

<sup>108</sup>Kate Lannan. "*The launch of the Rotterdam Rules*".  
[www.shhsfy.gov.cn/hsinfoplat/platformData/infoplat/pub/.../20.docwww](http://www.shhsfy.gov.cn/hsinfoplat/platformData/infoplat/pub/.../20.docwww).

negociabilidad y el elemento transferibilidad de derechos sobre bienes en un entorno basado en computadora."<sup>109</sup>

Es así como la preparación de la nueva Convención inicio sólo, después de realizarse consultas con la industria en relación a sus necesidades, incorporando evidentemente a los actores clave involucrados en el transporte marítimo internacional. El papel del Comité Marítimo Internacional en este período fue determinante, para conocer los requerimientos del sector y adecuarse para un proyecto de régimen comercialmente aceptable.

En este sentido actuaron como participantes y colaboradores en esta etapa preliminar una serie de grupos importantes, tales como: el Consejo Marítimo Internacional y del Báltico (BIMCO), la Cámara Británica de Transporte Marítimo, la Cámara Internacional de Comercio Internacional (CCI), la Unión Internacional de Seguros (IUMI), el Grupo Internacional de P & I Clubs, la Cámara Naviera Internacional (ICS), la Liga Nacional de Transporte Industrial, y la Asociación Internacional de Puertos (IAPH) entre otros.<sup>110</sup>

En los años siguientes desde 1996 a 2001, el trabajo de consulta y recopilación de información se llevó a cabo por el Comité Marítimo Internacional y la Comisión de las Naciones Unidas para la Unificación del Derecho Mercantil Internacional. Durante este periodo se identificaron las áreas que requerían con urgencia de

---

<sup>109</sup> Kate Lannan. "*The launch of the Rotterdam Rules...*".Op.Cit.Pag.96

<sup>110</sup> Kate Lannan. "*The launch of the Rotterdam Rules...*".Op.Cit.

unificación o armonización en razón de lo expresado en las consultas realizadas a los intervinientes en la industria marítima.

Así pues en el año 2001, la CNUDMI examinó en su reunión número 34 el informe levantado hasta la fecha, en razón de las consideraciones y sugerencias que se habían obtenido de las consultas realizadas. De este documento surgió un listado de temas, que se recomendaron debían ser incluidos en el futuro instrumento normativo, entre esos tenemos:

- 1. El ámbito de aplicación,**
- 2. El período de responsabilidad del transportista,**
- 3. Las obligaciones del porteador y el cargador,**
- 4. La responsabilidad del porteador,**
- 5. El documentos de transporte,**
- 6. El transporte de mercancías,**
- 7. La entrega al consignatario,**
- 8. El derecho de control sobre la carga,**
- 9. La transferencia de derechos sobre las mercancías,**
- 10. Acciones de reclamación, y tiempo de ejercicio.<sup>111</sup>**

Es así como la Secretaría de la CNUDMI informó en 2001, que las consultas que había realizado indicaban que se podía iniciar la preparación de un instrumento internacional que buscara

---

<sup>111</sup> Kate Lannan. "*The launch of the Rotterdam Rules*". Op.Cit. Pag.98



modernizar la normativa existente, tomando en cuenta los últimos avances tecnológicos y eliminando las dificultades jurídicas que habían sido identificadas.

En julio de 2001, después de que el Comité Marítimo Internacional había distribuido el texto del proyecto de instrumento entre los conoedores en el negocio marítimo, se celebró una reunión del Subcomité creado a tal efecto, para refinar aún más el proyecto.

Así es como después de una serie larga y minuciosa de las consultas con la industria y otros expertos, el 11 diciembre de 2001, el Comité Marítimo Internacional presentó la versión preliminar del instrumento a la secretaría de la CNUDMI, cerrando así el capítulo dedicado a los trabajos preparatorios y abriendo el espacio para las negociaciones intergubernamentales de las Naciones Unidas.<sup>112</sup>

Las deliberaciones acerca de las Reglas de Rotterdam, se iniciaron propiamente con el Grupo de Trabajo III sobre el Derecho del Transporte, que derivaba de la Comisión de las Naciones Unidas para la Unificación del Derecho Mercantil Internacional en su sesión del 09 de abril de 2002, prosiguiendo dos veces anualmente, hasta su reunión Número 21 del mes de enero de 2008, con la activa participación de los mejores expertos en transporte marítimo a nivel mundial.<sup>113</sup>

---

<sup>112</sup> Kate Lannan. "***The launch of the Rotterdam Rules***".Op.Cit.

<sup>113</sup> Kate Lannan. "***The launch of the Rotterdam Rules***".Op.Cit.Pag.101

Los actores fundamentales dentro de esta etapa de discusión, fueron: La Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD), la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa (CEPE), la Corte Penal Internacional, IUMI, FIATA, BIMCO, el Grupo Internacional de Clubes P & I, el Consejo de Cargadores Marítimos de Europa, entre otros.

En este mismo sentido, los Estados participantes en el proceso de negociación de la CNUDMI también trabajaron en conjunto con las partes interesadas de la industria nacional en la preparación de las sesiones del Grupo de Trabajo. La importancia de este nivel de participación de la industria para el futuro éxito de dicha convención no puede ser subestimada.<sup>114</sup>

Así pues, en el año 2002, en el trigésimo quinto periodo de sesiones de la Comisión, se aprueba la hipótesis de trabajo, centrada en la elaboración de un instrumento regulador de todas las operaciones de transporte marítimo, en su totalidad, con independencia de su extensión.

Luego de haber recorrido todo el camino y etapas antes comentadas, finalmente en julio de 2008 tras su sesión número 41, la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional (CNUDMI) aprobó el proyecto de texto de la Convención de las Naciones Unidas sobre los Contratos de

---

<sup>114</sup> Kate Lannan. "*The launch of the Rotterdam Rules*". Op.Cit.

Transporte Internacional de Mercancías Total o Parcialmente Marítimo.

El texto fue aprobado posteriormente por la Asamblea General de la ONU el 11 de diciembre de 2008. La resolución de la Asamblea que aprobó la Convención también autorizó que se iniciara el proceso de firma de la misma en una ceremonia que tendría lugar en Rotterdam, Países Bajos, el 23 de septiembre de 2009. A la luz de su lugar de apertura a la firma, y de acuerdo con la tradición de los convenios de transporte marítimo, la Asamblea General recomendó que la Convención debiera ser conocida como las "Reglas de Rotterdam".<sup>115</sup>

A los dieciséis firmantes originales se unieron también países en vías de desarrollo, así como los portadores tradicionales y países eminentemente exportadores. Los Estados que inicialmente suscribieron la Convención fueron: República del Congo, Francia, Dinamarca, Gabón, Ghana, Grecia, Guinea, Países Bajos, Nigeria, Noruega, Polonia, Senegal, España, Suiza, Togo y los Estados Unidos de América. Juntos, representan más del 25% del volumen del comercio mundial. Si bien esa cifra es lo suficientemente impresionante por su propia cuenta, es aún más notable cuando se compara con el volumen del comercio mundial

---

<sup>115</sup> Kate Lannan. "*The launch of the Rotterdam Rules*". Op.Cit.Pag.103

cubierta por los 34 Estados contratantes de las Reglas de Hamburgo, a tan sólo 5%.<sup>116</sup>

Desde la ceremonia de firma celebrada el 23 de septiembre de 2009, cinco países han añadido sus firmas a la lista existente, con lo que el número total ha aumentado a 23 naciones. Los Estados que se ha adicionado son: Madagascar, Armenia, Camerún, Níger, Malí, Luxemburgo, Polonia.

Por otra parte, un número de países que todavía no estaban en condiciones de firmar las Reglas de Rotterdam debido a las continuas consultas internas, hicieron declaraciones oficiales muy positivas a la conclusión de la ceremonia de la firma sobre

el objetivo de la Convención de lograr un régimen uniforme mundial para el transporte marítimo .Entre ellos se encuentran el Reino Unido y Bélgica.

La noticia más reciente vinculada a este tema, es la ratificación por primera vez por uno de los países firmantes, es decir, por España. Este país, lo realizó el 4 de enero de 2011, iniciando el camino de ratificaciones para la entrada en vigencia de las Reglas de Rotterdam, la cuales requerirán para hacerse efectivas el cumplimiento de un año desde que se haya depositado el instrumento de ratificación, de al menos 20 de los países que la han suscrito .

---

<sup>116</sup> Kate Lannan. "*The launch of the Rotterdam Rules*". Op.Cit.

### **CAPITULO III**

#### **HIPOTESIS O PREGUNTAS DE LA INVESTIGACION**

#### **3. Análisis del Régimen de Responsabilidad en el Convenio de las Naciones Unidas sobre el Contrato de Transporte Internacional de Mercancías Total o Parcialmente Marítimo - las "Reglas de Rotterdam".**

Luego de haber desarrollado, en los capítulos previos de este Trabajo Especial de Grado, lo relativo a los conceptos, definiciones y aspectos doctrinales vinculados con el Transporte Internacional de Mercancías, y las Reglas de Rotterdam, esta última parte de la investigación se centrara en responder las hipótesis y preguntas relativas a la misma, contribuyendo así a la resolución de estas, y al alcance de las conclusiones pertinentes.

##### **3.1.a. Ámbito de Aplicación Convenio de las Naciones Unidas sobre el Contrato de Transporte Internacional de Mercancías Total o Parcialmente Marítimo, "Las Reglas de Rotterdam".**

Al analizar estas nuevas reglas de Rotterdam, de acuerdo a su denominación, puede inmediatamente deducirse su carácter innovador.

Así tenemos que las normas mencionadas tienen como nombre oficial “ *Convenio de las Naciones Unidas sobre el contrato de*

*transporte internacional de mercancías total o parcialmente marítimo*”, abarcándose así la regulación global de las operaciones internacionales de transporte marítimo de mercancías con independencia de la amplitud con que se concierten, incluso, cuando por el lugar de recepción y/o entrega acordados, antes y /o después del trayecto por mar, las mercancías deban igualmente ser trasladadas por tramos interiores.

En inicio, puede comentarse, que el criterio clave para determinar el ámbito de aplicación de las Reglas de Rotterdam es que el mismo se extenderá a los contratos de transporte de mercancía *“total o parcialmente marítimo”*, incluyendo a los contratos *“puerta a puerta”*, siempre y cuando estos incluyan una fase marítima.

Así mismo, el alcance geográfico del ámbito de aplicación en las Reglas de Rotterdam, es mucho más amplio, ya que incluye todo el transporte internacional en relación con el lugar de entrega, el puerto de carga y el puerto de descarga, entre Estados diferentes y contratantes de la Convención. La internacionalidad del Convenio del 2009, se reafirma con esta extensión de su aplicación, abarcando necesariamente el tramo marítimo, en el transporte de mercancías respectivo.

El periodo que abarcan las Reglas de Rotterdam, se modifica también, en el sentido que incluye desde el momento de

recepción de las mercancías por el transportista, hasta su entrega final al destinatario.

Por tanto, se aplicara el Convenio, a todas las etapas del transporte, a excepción de si una fase terrestre de la cadena multimodal está sujeta a otra norma internacional, que sea de aplicación obligatoria, y que a su vez regule la responsabilidad del transportista, y los plazos para el ejercicio de las acciones correspondientes.

El ámbito de aplicación de las Reglas de Rotterdam, está claramente definido en su artículo 1.1. el cual a su vez establece como espectro de regulación a aquellos contratos en el que el porteador, a cambio del pago de un flete, asume el transporte de las mercancías de un lugar a otro<sup>117</sup>.

#### **Artículo 5-**

##### *"Ámbito de aplicación general*

*1. A reserva de lo dispuesto en el artículo 6, el presente Convenio será 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*

---

<sup>117</sup> Hannu Honka. "United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea – Scope of application and Freedom of contract," CMI Coloquio sobre las Reglas de Rotterdam Rotterdam.2009.Pags 2-6

diferentes, siempre y cuando, de acuerdo con el contrato de transporte, alguno de los siguientes lugares esté situado en un Estado Contratante:

- a) El lugar de la recepción;
- b) El puerto de carga;
- c) El lugar de la entrega; o
- d) El puerto de descarga.

2. *El presente Convenio será aplicable sea cual fuere la nacionalidad del buque, del porteador, de las partes ejecutantes, del cargador, del destinatario o de cualquier otra parte interesada.*" (subrayado propio)<sup>118</sup>

El contrato podrá proveer el transporte, a través de la modalidad marítima, o por la intervención en adición, de otras formas de transporte. Esta es una importante especificación, ya que el traslado de mercancías, puede incluir tanto tramos marítimos, como otras modalidades de transporte. Las Reglas de Rotterdam, lidian con los temas vinculados con la multimodalidad.

Así pues, se ha planteado un criterio referido al ámbito de aplicación de las Reglas<sup>119</sup>. Esta opinión, se enfoca en el artículo 5 del Convenio, que así dispone:

---

<sup>118</sup> Artículo 5 del Convenio de las Naciones Unidas sobre el contrato de transporte internacional de mercancías total o parcialmente marítimo del 23 de Septiembre de 2009 - las "Reglas de Rotterdam".

<sup>119</sup> Fernando, Sánchez Calero. "El Contrato de Transporte Marítimo de Mercancías. Reglas de la Haya-Visby, Hamburgo y Rotterdam." Madrid. Editorial Aranzadi. 2010. Pag 250



### **Artículo 5-**

“..será 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 situado en Estados diferentes, siempre y cuando, de acuerdo con el contrato de transporte, alguno de los siguientes lugares este situado en el lugar de entrega: a)El Puerto de carga;2)El Lugar de entrega; 3)El Puerto de descarga...”<sup>120</sup>(subrayado propio).

Las disposiciones establecidas en las Reglas de Rotterdam sólo resultan aplicables a aquellos contratos de transporte de ámbito internacional. En tal sentido, se considerará internacional aquel contrato en el que el lugar estipulado para la recepción de la mercancía y el lugar de su entrega estén situados en estados distintos; pero, además, el puerto de carga y el de descarga han de estar ubicados, también, en países diferentes.<sup>121</sup>

---

<sup>120</sup> Artículo 5 del Convenio de las naciones unidas sobre el contrato de transporte internacional..Op.Cit.Pag.118

<sup>121</sup> Lopez Quiroga, Julio y Fernandez- Quiros, Tomas. "Las Reglas de Rotterdam sobre el contrato de transporte internacional de mercancías total o parcialmente marítimo"

<http://www.uria.com/documentos/publicaciones/2389/documento/articuloUM.pdf?id=3044>  
<http://www.uria.com>

ww.uria.com

Establecido este ámbito internacional, las Reglas de Rotterdam se aplicarían, con carácter necesario (con excepción de los contratos de volumen cuando se cumplan los requisitos establecidos en el artículo 80), cuando el lugar de la recepción, el de la entrega, el puerto de carga o bien el de descarga estuvieren situados un Estado contratante.<sup>122</sup>

En todo caso, las disposiciones de las Reglas de Rotterdam referidas al régimen de responsabilidad y a las causales de exoneración, serán aplicables cualquiera que fuere la naturaleza de la acción que se ejercitare (contractual, extracontractual, legal) contra el porteador, la parte ejecutante marítima (dentro del ámbito referido en el artículo 19 de las Reglas de Rotterdam), sus empleados, el capitán o miembros de la tripulación, en razón de un hecho que conforme a las citadas Reglas, sea generador de tal responsabilidad (daños, pérdidas, retraso en la entrega, etc.).

Por otro lado, el mencionado artículo 5, numeral 2 reafirma la internacionalidad del Convenio del 2009 con respecto a la nacionalidad del porteador, cargador, destinatario y demás partes involucradas:

---

<sup>122</sup> Lopez Quiroga, Julio y Fernandez- Quiros, Tomas. "*Las Reglas de Rotterdam sobre el contrato de transporte internacional ...Op.Cit.*

**Artículo 5, numeral 2-**

"...2. El presente Convenio será aplicable sea cual fuere la nacionalidad del buque, del porteador, de las partes ejecutantes, del cargador, del destinatario o de cualquier otra parte interesada..."

<sup>123</sup>(subrayado propio).

Por tanto, se aplicara el Convenio sin importar la nacionalidad de los sujetos antes mencionados y a todas las etapas del transporte, a excepción de si una parte terrestre de la cadena multimodal, está sujeto a otra norma internacional, que sea de aplicación obligatoria, y que a su vez regule la responsabilidad del transportista, y los plazos para el ejercicio de las acciones correspondientes.

Con respecto a los supuestos que se encontraran excluidos del ámbito de aplicación de las Reglas de Rotterdam, el artículo 6 numeral 1 de su contenido, las exclusiones específicas:

**Artículo 6-**

"...Exclusiones específicas

1. El presente Convenio no será aplicable a los siguientes contratos en el transporte de línea regular:

a) Los contratos de fletamento; y

---

<sup>123</sup> Artículo 5 del Convenio de las Naciones Unidas sobre el contrato de transporte internacional de mercancías ...Op.Cit.Pag.125

*b) Otros contratos para la utilización de un buque o de cualquier espacio a bordo de un buque..." (subrayado propio)<sup>124</sup>*

La misma disposición, incorpora las exclusiones vinculadas con los contratos de transporte en el transporte no regular y así establece:

*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..."<sup>125</sup> (subrayado propio)*

En concordancia con lo antes dispuesto, las Reglas de Rotterdam incorporan en su normativa la aplicación de sus regulaciones a las relaciones que surjan entre el porteador, el destinatario, la parte controladora o el tenedor que no sean participantes originarios en un contrato de fletamento ni en alguno de los contratos excluidos en el artículo 5 de Rotterdam. Así mismo el

---

<sup>124</sup> Artículo 5 del Convenio de las Naciones Unidas sobre el contrato de transporte internacional de mercancías ...Op.Cit.

<sup>125</sup> Artículo 6, numeral 2 del Convenio de las Naciones Unidas sobre el contrato de transporte internacional de mercancías ...Op.Cit.

Convenio del 2009, reafirma la no aplicación de sus disposiciones a aquellas partes originarias de los mencionados contratos excluidos en su articulado.<sup>126</sup>

Con respecto al ámbito de aplicación del Convenio de Rotterdam, para aquellos puertos de destino que se encuentran ubicados en Estados que no son miembros del mismo, su mismo contenido establece lo relativo, en su Capítulo 17 “*Materias no reguladas por el presente Convenio*”, artículo 82 que así dispone:

**Artículo 82-**

*“Convenios internacionales aplicables al transporte de mercancías por otros modos de transporte.*

*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...*<sup>127</sup> (subrayado propio)

En este mismo sentido expresa esta disposición, que el principio general de no afectación de los Convenciones internacionales que

---

<sup>126</sup> Artículo 7 del Convenio de las Naciones Unidas sobre el contrato de transporte internacional de mercancías ...Op.Cit.

<sup>127</sup> Artículo 82 del Convenio de las Naciones Unidas sobre el contrato de transporte internacional de mercancías ...Op.Cit.

traten acerca de la responsabilidad del porteador y estén vigentes en conjunto con el Convenio de Rotterdam, se aplicara manteniendo a aquellas con pleno vigor. Las materias que se mantendrá en vigencia serán: transporte aéreo de mercancías, transporte de mercancías por carretera, transporte de mercancías por ferrocarril, transporte de mercancías por vías navegables interiores y por mar.

La intención del Convenio de Rotterdam no fue impedir la aplicación de los Convenios Internacionales en materia de transporte que se encontraran vigentes, y en caso de que eventualmente surgieran contradicciones entre estos con las Reglas de Rotterdam, el mismo contenido de la norma dispone que aquellos continuaran en vigor, para los casos de transporte multimodal internacional que no involucrara, buscando la compatibilidad entre los Convenios Regionales y las Reglas de Rotterdam. Cada país de acuerdo a su normativa y situación particular, deberá definir la conveniencia o no de la aprobación del Convenio del 2009.

Lo antes comentado, es posible aplicarlo a los casos de los Estados que por ejemplo forman parte de la Comunidad Andina de Naciones (CAN) y se regulan por lo contenido en la Decisión 399<sup>128</sup> en materia de transporte terrestre internacional de mercancías.

---

<sup>128</sup>. [http://intranet.comunidadandina.org/IDocumentos/c\\_Newdocs.asp?GruDoc=07](http://intranet.comunidadandina.org/IDocumentos/c_Newdocs.asp?GruDoc=07). "Decisiones"

En este mismo sentido es importante comentar, que ciertamente el Régimen de Responsabilidad que establecen la Decisión 399 de la Comunidad Andina (Bolivia, Colombia, Ecuador y Perú), así como la Decisión 393<sup>129</sup> referida al Transporte Multimodal se asemeja mucho a lo contenido en el Convenio del 2009. Así pues, en el caso de una eventual ratificación del mismo por parte de los países miembros de la CAN, el impacto a nivel práctico dentro del transporte de mercancías no sería en gran manera negativo, pues la normativa entre ambos Acuerdos Internacionales posee grandes similitudes<sup>130</sup>.

Por otro lado, establece el Convenio de Rotterdam, que las disposiciones que establezcan exoneraciones o limitaciones de responsabilidad al porteador, resultarán aplicables cualquiera que fuere la naturaleza de la acción que se ejercitare (Judicial o Arbitral), ya sea en base a normas sobre responsabilidad contractual, extracontractual o de otro tipo, que se inicien en razón de la pérdida, daño o retraso en la entrega de las mercancías objeto del contrato de transporte, o

---

www.comunidadandina.org

<sup>129</sup> [http://intranet.comunidadandina.org/IDocumentos/c\\_Newdocs.asp?GruDoc=07](http://intranet.comunidadandina.org/IDocumentos/c_Newdocs.asp?GruDoc=07). Op.Cit.

<sup>130</sup> [www.comitemaritime.org/.../Las%20Reglas%20de%20Rotterdam%20..](http://www.comitemaritime.org/.../Las%20Reglas%20de%20Rotterdam%20..) "Las Reglas de Rotterdam: Una respuesta Latinoamericana a la Declaración de Montevideo". www.comitemaritime.org

por el incumplimiento de cualquier otra obligación expresada en las Reglas de Rotterdam. Este aspecto, se extenderá igualmente a las reclamaciones que puedan eventualmente establecerse contra: la parte ejecutante marítima o los empleados que estos hayan designado al efecto, el capitán, la tripulación, o cualquier otra persona que preste servicios a bordo del buque.

Finalmente para continuar con los demás temas vinculados con esta investigación, la autora de la misma considera que el ámbito de aplicación que plantean las Reglas de Rotterdam brinda la posibilidad a través de su carácter de internacionalidad que el mismo sea utilizado para diversidad de supuestos de hecho, adaptándose a la modernidad y divergencia de las relaciones de comercio internacional por vía marítima.

### **3.1.b.Obligaciones del Porteador en las Reglas de Rotterdam.**

Dentro del contenido normativo de las Reglas de Rotterdam, el Capítulo 4 denominado "*Obligaciones del Porteador*", es el que específicamente hace referencia a este aspecto.



Es así como en el artículo 13 de este Convenio, se establecen expresamente las obligaciones específicas del porteador marítimo:

**Artículo 13, numeral 1-**

**"Obligaciones específicas**

*"...Durante el período de su responsabilidad, definido en el artículo 12, y a reserva de lo dispuesto en el artículo 26, el porteador deberá recibir, cargar, manipular, estibar, transportar, conservar, custodiar, descargar y entregar las mercancías con la diligencia y el cuidado debidos..." (subrayado propio)<sup>131</sup>*

Lo que claramente se entiende de la disposición antes mencionada, es que el porteador tendrá la obligación expresa de cumplir con las actividades allí descritas, al momento de recibir la carga, transportarla de un lugar a otro y entregarla en el puerto de destino. No solo establece Rotterdam, que deberá necesariamente el transportista cumplir con las mismas, sino que las realizara "*con la diligencia y el cuidado debidos*".<sup>132</sup>

Esta mención que incorpora el Convenio del 2009, se fundamenta sin lugar a dudas en las expresiones contenidas en las regulaciones internacionales anteriores a Rotterdam, tales como

---

<sup>131</sup> Convenio de las Naciones Unidas sobre el contrato de transporte internacional de mercancías..Op. Cit. Pág.

<sup>132</sup> Convenio de las Naciones Unidas sobre el contrato de transporte internacional de mercancías...Op. Cit. Pág.

las Reglas de la Haya (diligencia razonable), el Protocolo Modificadorio de la Haya-Visby (diligencia razonable) y el Convenio de Hamburgo (medidas razonables). Cada una de ellas agregó en su contenido menciones similares a las que Rotterdam expresa, aunque ciertamente esta última buscó establecer un régimen mucho más claro y adaptado al entorno actual, realizando una mixtura de estos términos quedando definido como "*diligencia y cuidados debidos*".

Ahora bien, el porteador podrá decidir en conjunto con el cargador, que las operaciones de carga, manipulación, estiba o descarga de las mercancías sean realizadas por este ultimo quien haga sus veces, o por el destinatario. Esa estipulación debe estar expresamente contenida en el contrato de transporte.<sup>133</sup> En este mismo sentido, las Reglas de Rotterdam hacen un aparte para establecer las obligaciones del porteador, específicamente con respecto a la travesía por mar. Así pues, el artículo 14 de sus disposiciones expresa lo siguiente:

**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:*

---

<sup>133</sup> Artículo 13, numeral 2 del Convenio de las Naciones Unidas sobre el contrato de transporte internacional de mercancías...Op. Cit.

- 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...<sup>134</sup> (subrayado propio)

A diferencia de las regulaciones previas a Rotterdam, la separación de las obligaciones del porteador de aquellas establecidas en forma general por la naturaleza de su rol y de las vinculadas específicamente con el tramo marítimo tal como lo hace el Convenio de 2009, es una novedad. Las normativas internacionales anteriores no hacían esta distinción y simplemente conjugaban en una sola disposición todo lo relativo a este aspecto.

Así por ejemplo las Reglas de la Haya-Visby establecían en su artículo 3 <sup>135</sup> lo relativo a las obligaciones del porteador, donde básicamente se expresaban los mismos deberes que dispone Rotterdam, pero en forma general, no especifica por el tipo de

---

<sup>134</sup> Convenio de las Naciones Unidas sobre el contrato de transporte internacional de mercancías...Op. Cit.

<sup>135</sup> Convenio de las Naciones Unidas sobre el contrato de transporte internacional de mercancías...Op. Cit. Pág.

transporte a realizar, lo que a juicio de la autora que desarrolla este trabajo de investigación refuerza la relevancia que el Convenio del 2009 le otorga al transporte multimodal, sin dejar a un lado la travesía marítima, necesaria para la aplicación del mismo.

Las obligaciones que establece Rotterdam para el Porteador podemos dividirla para su mejor comprensión en dos grandes grupos:

**1. Obligaciones derivadas directamente del rol de Porteador (sea cual fuere el modo de transporte a utilizar):**

*“...recibir, cargar, manipular, estibar, transportar, conservar, custodiar, descargar y entregar las mercancías con la diligencia y el cuidado debidos...”<sup>136</sup>*

**2. Obligaciones derivadas directamente del modo de transporte a utilizar (transporte marítimo):**

*“...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*

---

<sup>136</sup> Artículo 13 del Convenio de las Naciones Unidas sobre el contrato de transporte internacional de mercancías...Op. Cit.

*mercancías, en el estado adecuado para su recepción, transporte y conservación...*<sup>137</sup>

Las obligaciones que forman parte del primer grupo antes mencionado, deberán ser cumplidas por todos los portadores sin importar el tipo de transporte que ejecuten. Los deberes establecidos en el segundo grupo, serán aquellas que solo los portadores marítimos estarán obligados a realizar, para el transporte de mercancías a través de esta modalidad de traslado.

Para el caso de las obligaciones generales asignadas al portador es clara la ampliación que realiza Rotterdam de las mismas al agregar *“entregar y descargar las mercancías con la debida diligencia y cuidados debidos”*<sup>138</sup>, lo que se relaciona claramente con la ampliación del periodo de responsabilidad a la modalidad *“puerta a puerta”*, alejándose del régimen *“gancho a gancho”* (Haya-Visby) y el de *“puerto a puerto”* (Hamburgo).

Las obligaciones específicas para la travesía por mar que establece Rotterdam, son muy semejantes a las dispuestas en el Convenio de la Haya-Visby, diferenciándose de este último en que el Convenio de 2009 incorpora en el literal a) de su artículo 14, la

---

<sup>137</sup> Artículo 14 del Convenio de las Naciones Unidas sobre el contrato de transporte internacional de mercancías...Op. Cit.

<sup>138</sup> Artículo 13 del Convenio de las Naciones Unidas sobre el contrato de transporte internacional de mercancías...Op. Cit.

frase en “estado adecuado de navegabilidad”<sup>139</sup> lo que clarifica un poco más, lo que en su momento establecía el Régimen de la Haya-Visby que solo mencionaba el termino “condiciones de navegabilidad”.

Asi mismo, el literal *b)* del mencionado artículo expresa de forma mucho más específica los preparativos y arreglos que deberá realizar necesariamente el porteador al buque. En este sentido, Rotterdam incorpora una frase complementaria a esta obligación la cual expresa: “...mantenerlo así tripulado, armado y avituallado durante todo el viaje...”<sup>140</sup> la que en opinión de la autora de esta investigación, reafirma el deber del transportista de resguardar y atender todo lo relativo al transporte de la carga, incluyendo evidentemente la travesía marítima.

Esta mención incluida en el Convenio del 2009, se distingue claramente de lo que establecía el Régimen de la Haya Visby, el cual solo limitaba las obligaciones del porteador con respecto a la modalidad “*gancho a gancho*” .A su vez, Rotterdam se asemeja a las Reglas de Hamburgo, las cuales hacían referencia también al

---

<sup>139</sup> Artículo 13 del Convenio de las Naciones Unidas sobre el contrato de transporte internacional de mercancías...Op. Cit.

<sup>140</sup> Artículo 13 del Convenio de las Naciones Unidas sobre el contrato de transporte internacional de mercancías...Op. Cit.

periodo de la travesía marítima al indicar “... *el puerto de carga, durante el transporte y en el puerto de descarga...*”<sup>141</sup>

Prosiguiendo con las obligaciones asignadas al porteador en las Reglas de Rotterdam, el artículo 15 de esta normativa hace referencia a la facultad que tiene el porteador marítimo o quien haga sus veces de negarse a recibir, transportar, descargar, entregar, o realizar cualquier otra operación con carga que pueda constituir razonablemente un peligro real para las personas, bienes o el medio ambiente. Así dispone el mencionado artículo:

**Artículo 15-**

*Mercancías que puedan constituir un peligro*  
*“...No obstante lo dispuesto en los artículos 11 y 13, el porteador o una parte ejecutante podrá negarse a recibir o a cargar las mercancías y podrá adoptar cualquier otra medida que sea razonable, así como descargarlas, destruirlas o hacerlas inofensivas, si las mercancías constituyen o puede razonablemente preverse que llegarán a constituir, durante el período de responsabilidad del porteador, un peligro real*

---

<sup>141</sup> Artículos 4 y 5 del Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías de 1978 - las "Reglas de Hamburgo".

*para las personas, los bienes o el medio ambiente...*<sup>142</sup> (subrayado propio)

Lo contenido en la anterior disposición debe entenderse como la excepción que el mismo Convenio de Rotterdam establece a la obligación general del transportista de recibir la mercancía, cargarla en el buque, transportarla, descargar, entregarla y realizar todas aquellas tareas o actividades requeridas para la misma.

Ahora bien, el porteador pudiera negarse totalmente a aceptar la carga considerada peligrosa para las personas, bienes o medio ambiente. En este mismo sentido, también indica el artículo 15 de Rotterdam, que el porteador podrá adoptar tomar las medidas razonables que considerase, así como descargar, destruir o hacer inofensiva la mercancía los fines de mitigar la peligrosidad de la misma durante el periodo en el que la misma este bajo su responsabilidad.

Esta disposición tiene relación estrecha con la dispuesta en el Convenio de Bruselas de 1924, en su artículo 4, numeral 6, diferenciándose en que las Reglas de la Haya lo mencionaban para el momento en que la mercancía ya se encontraba cargada en el buque y no se referían a la peligrosidad ambiental que la misma pudiese generar. Aun así se destaca también en las

---

<sup>142</sup> Artículo 15 del Convenio de las Naciones Unidas sobre el contrato de transporte internacional de mercancías...Op. Cit.



Reglas de la Haya, la potestad que se le otorgaba al porteador para liberarse de la carga que representaba un peligro.

**Artículo 4, numeral 6-**

*Si alguna de esas mercancías embarcadas con el conocimiento y consentimiento del transportador llegara a constituir un peligro para el buque o la carga, podrán del mismo modo ser desembarcada o destruida o hechas inofensivas por el transportador, sin responsabilidad por parte del transportador, salvo si se trata de avería gruesa, cuando proceda declararla.*<sup>143</sup>(subrayado propio)

Finalmente dispone el mismo Capítulo 4 del Convenio del 2009, otra facultad para el transportista marítimo referida al sacrificio que puede realizar de la mercancía transportada durante el viaje por mar, en razón de garantizar la seguridad en la travesía, proteger vidas humanas o bienes que se encuentren en la expedición. Así establece entonces el artículo mencionado:

**Artículo 16-**

*“...Sacrificio de las mercancías durante el viaje por mar.No obstante lo dispuesto 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*

---

<sup>143</sup> Artículo 6 del Convenio de Bruselas del 25 de Agosto de 1924, sobre la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Conocimiento de Embarque. Reglas de la Haya

para proteger de algún peligro vidas humanas u otros  
bienes que formen parte de la expedición...<sup>144</sup>  
(subrayado propio)

Esta regulación se asemeja a la contenida a las Reglas de Hamburgo de 1978 en su artículo 5, numeral 6<sup>145</sup> las cuales igualmente hacen referencia a la facultad otorgada al transportista de deshacerse de la mercancía que es peligrosa. Ahora bien, el Convenio de 1978 hace la salvedad que el porteador no será responsable por los daños, pérdidas o retraso en la entrega, originados por estas acciones de liberación de la carga peligrosa, salvo en caso de avería gruesa.

### **3.1.c. Fundamento de la Responsabilidad del Porteador en las Reglas de Rotterdam.**

Es reconocido por el entorno marítimo internacional, que el centro de las Reglas de Rotterdam, es la responsabilidad del porteador, y el elemento fundamental del régimen que plantea, es el criterio del lugar como carga de la prueba. El artículo 17 del Convenio, esta titulado como “Fundamento de la Responsabilidad”, y se encuentra dentro del Capítulo Quinto del mismo, el dispone cual lo relativo a la responsabilidad del porteador por perdida, daño o

---

<sup>144</sup> Artículo 15 del Convenio de las Naciones Unidas sobre el contrato de transporte internacional de mercancías...Op. Cit.Pag.141

<sup>145</sup> Artículo 5, numeral 6 del Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías de 1978 - las "Reglas de Hamburgo".

demora de la mercancía. Este mismo artículo refleja mediante la distribución de la carga de la prueba, al reclamante por un lado y el transportista por otro.<sup>146</sup>

Las Reglas de Rotterdam, en similitud con la Haya, Haya-Visby y Rotterdam, tienen como fundamento de la responsabilidad, a la culpa. Ahora bien, la Convención del 2009, incorpora la combinación de elementos razonables, deshaciéndose de los argumentos o provisiones relevantes que hacían las anteriores convenciones de transporte de mercancías por agua, construyendo una nueva base para el sistema de responsabilidad del porteador, con los supuestos del lugar y la carga de la prueba.<sup>147</sup>

La delimitación del ámbito de aplicación del sistema de responsabilidad que establece Rotterdam, está referida al porteador, quien será el responsable de la pérdida, daño o el retraso en la entrega de las mercancías, siempre y cuando tales supuestos o el hecho que los causo o contribuyo, acontezcan dentro del denominado “*periodo de responsabilidad*”, contenido en

---

<sup>146</sup> YUZHOU Si-Li, Henry Hai. “The New Structure of the Basis of Liability for the Carrier”. CMI Coloquio de las Reglas de Rotterdam, Uniform Law Review. Vol XIV. Rotterdam.2009.Pag 931.

<sup>147</sup> YUZHOU Si-Li, Henry Hai. “The New Structure of the Basis of Liability for the Carrier”. Op. cit...Pág 931.

el artículo 17 de la Convención<sup>148</sup>. Este periodo constituye aquel espacio de tiempo, durante el cual el porteador responde por los daños y perjuicios, que ocasione su incumplimiento del contrato de transporte.

El deber principal del transportista, es desplazar las mercancías, junto con otras obligaciones específicas, como las de conservar y custodiar las mercancías. Este deber de custodia, desde un punto de vista material comienza con la recepción de las mercancías para su traslado y finaliza con la entrega de las mercancías en destino.<sup>149</sup>

El resguardo de las mercancías, resalta como una innovación de las Reglas de Rotterdam, con respecto a las regulaciones anteriores, debido a que únicamente al porteador se le podrá exigir responsabilidad por los daños causados, mientras las mercancías estén bajo su control.

El inicio del periodo de responsabilidad de acuerdo a Rotterdam, es el momento en que el porteador o una parte ejecutante, reciben las mercancías para su transporte, terminando este lapso

---

<sup>148</sup> José Manuel, Martín Osante. "Responsabilidad del Porteador por pérdida, daño o retraso en las Reglas de Rotterdam". Las Reglas de Rotterdam, la regulación del contrato de transporte internacional de mercancías por mar". Madrid .Editorial Marcial Pons. 2010. Pag.310

<sup>149</sup> Convenio de las Naciones Unidas sobre el contrato de transporte internacional de mercancías total o parcialmente marítimo del 23 de Septiembre de 2009 - las "Reglas de Rotterdam".

al momento de su entrega.<sup>150</sup> Esta previsión adicional que se agrega, es innovadora, y ha sido denominada "*Maritime plus*", es decir, en referencia a un transporte "*puerta a puerta*" que va mas allá de la fase estrictamente marítima, incluyendo etapas con otras modalidades de transporte. Al comenzar este periodo de responsabilidad, el porteador o la parte ejecutante, serán responsables del traslado de la mercancía.

Así mismo, las operaciones de carga, descarga, estiba, desestiba, almacenamiento y transporte no marítimo dentro o fuera del puerto, se encontrarán dentro del lapso de responsabilidad del porteador, siempre y cuando tengan lugar tras la recepción de la mercancía, y antes de la entrega de la misma, y pese sobre él o la parte ejecutante su obligación de custodia.

La distinción clara del ámbito de aplicación de las Reglas de Rotterdam, con respecto a las Convenciones anteriores, reside directamente en que estas últimas, tenían un periodo de responsabilidad mucho menos amplio. Así tenemos por ejemplo, las Reglas de la Haya-Visby, las cuales establecían que el periodo de responsabilidad abarcaría solo "desde la carga de las mercancías, a bordo del buque hasta su descarga del buque", es

---

<sup>150</sup>, Martín Osante José Manuel. "Responsabilidad del Porteador por pérdida, daño o retraso en las Reglas de Rotterdam". Las Reglas de Rotterdam, la regulación del contrato de transporte internacional de mercancías por mar". Madrid .Editorial Marcial Pons 2010.Pag.312.

decir, solo era aplicable a la fase marítima del transporte, entre la carga y descarga, o también conocido como “*tackle to tackle*”.<sup>151</sup>

Así pues, de acuerdo a lo establecido en el Convenio del 2009 el periodo de responsabilidad del porteador comprenderá lo siguiente:

**Artículo 12, numeral 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..." (subrayado propio)<sup>152</sup>*

Iniciará entonces el lapso de responsabilidad, desde que el porteador o quien haga sus veces recibe la mercancía, incluyendo la carga, estiba, manipulación y travesía marítima y finalizará al momento en que el transportista la entrega al consignatario o quien así se determine al efecto, involucrando antes de esta consignación las maniobras o tareas previas para cumplir la entrega.

---

<sup>151</sup> Artículo 1.-Protocolo de Bruselas, del 23 de febrero de 1968. (Protocolo por el que se modifica la convención Internacional para la unificación de ciertas Reglas en materia de conocimiento, firmado en Bruselas el 25 de agosto de 1924).Reglas de la Haya/Visby.

<sup>152</sup> Convenio de las Naciones Unidas sobre el contrato de transporte internacional de mercancías...Op. Cit. Pág. 3

Ahora bien, dependiendo de las particularidades del Orden Jurídico de cada Estado, el periodo de responsabilidad del porteador pudiera eventualmente ampliarse o reducirse al momento de la entrega de la carga. Es así como el mismo artículo 12, en su numeral 2. a) dispone al respecto:

**Artículo 12, numeral 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..."*<sup>153</sup>

Es decir, el porteador podrá estar limitado por regulaciones locales para asumir la custodia de la mercancía, hasta tanto esta última le haya sido entregada por algún autoridad nacional o algún tercero designado al efecto, iniciándose realmente el periodo de responsabilidad cuando finalmente el transportista recibe la carga.

Por otro lado, con respecto a la finalización del periodo de responsabilidad del porteador las Reglas Rotterdam también

---

<sup>153</sup> Convenio de las Naciones Unidas sobre el contrato de transporte internacional de mercancías...Op. Cit. Pág. 5

establecen expresamente lo correspondiente, y así el mencionado Artículo 12,numeral 2 b) dispone:

**Artículo 12, numeral 2 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..."<sup>154</sup>*

Es así como el momento de la terminación del periodo de responsabilidad del porteador, este podrá estar sujeto al igual que a su inicio, a las exigencias que las legislaciones o reglamentaciones nacionales establezcan para el Estado correspondiente. Al transportista podrá requerírsele que la mercancía transportada, por la cual ha ejercido su custodia sea entregada a una autoridad determinada o a un tercero designado al efecto, extendiendo el periodo de responsabilidad hasta que esta entrega sea efectiva.

Este aspecto vinculado a la intervención de una autoridad o tercero para la determinación del inicio y finalización del periodo

---

<sup>154</sup> Convenio de las Naciones Unidas sobre el contrato de transporte internacional de mercancías...Op. Cit.



de responsabilidad en las Reglas de Rotterdam, ya se encontraba expresado en las Reglas de Hamburgo, en donde se hacía mención igualmente a la figura de autoridad local o tercero autorizado, aunque se utilizaba una frase distintiva de lo establecido por Rotterdam, nos referimos a el término “*poner a disposición*”<sup>155</sup> lo que en cierto modo es bastante genérico y algo confuso, pero que Rotterdam excluye en su contenido y clarifica al sólo mencionar que “*el periodo de responsabilidad terminará cuando las entregue a dicha autoridad o tercero.*”

Por otro lado, con miras a garantizar el Principio de Autonomía de la Voluntad de las Partes las Reglas de Rotterdam disponen en el mismo artículo 12, numeral 3 lo correspondiente:

**Artículo 12, numeral 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*

---

<sup>155</sup> Artículo 4 del Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías de 1978 - las "Reglas de Hamburgo".

*de descarga con arreglo al contrato de transporte...*<sup>156</sup>(subrayado propio)

Ahora bien esta voluntad particular tendrá sus limitaciones, las cuales estarán vinculadas con:1) Establecer que el momento de recepción de la carga será después del comienzo de las actividades vinculadas con la recepción de la mercancía, de acuerdo al contrato de transporte.2) Disponer que la entrega de la carga será antes de las operaciones finales de descarga de la mercancía, según el contrato de transporte.

Si las partes, no cumplen con lo antes comentado, las cláusulas dispuestas en este sentido, dentro del contrato de transporte, serán consideradas nulas.

Finalmente podemos agregar, con respecto al fundamento de la responsabilidad que establecen las Reglas de Rotterdam, que el mismo muestra una ampliación del ámbito de aplicación de la responsabilidad del porteador marítimo, adaptándose a las nuevas tendencias a nivel de transporte internacional de mercancías y extendiendo el periodo de responsabilidad del mismo a la modalidad “*puerta a puerta*”, incluyendo los tramos marítimos y no marítimos de la cadena multimodal.

---

<sup>156</sup> Convenio de las Naciones Unidas sobre el contrato de transporte internacional de mercancías..Op. Cit. Pág. 150

### **3.1.d.Régimen de Responsabilidad del Porteador.**

Para establecer el régimen de responsabilidad de las Reglas de Rotterdam, se tomaron en consideración diversos aspectos, tales como: la naturaleza y extensión del contrato multimodal, las modalidades de transporte que son utilizadas, los documentos que son requeridos, así como el ámbito de aplicación de las anteriores convenciones en la materia.<sup>157</sup>

Ahora bien, la base del sistema de responsabilidad como se ha mencionado anteriormente, se encuentra prevista en el artículo 17 de las Reglas, enunciándose una compleja y exhaustiva distribución de la carga de la prueba a lo largo de sucesivas fases, manteniendo el elemento de los “peligros exceptuados”.<sup>158</sup> Esta disposición establece expresamente:

#### **Artículo 17-**

##### *Fundamento de la responsabilidad*

*1. El porteador será responsable de la pérdida o el daño de las mercancías, así como del retraso en su entrega, si el reclamante prueba 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.*<sup>159</sup>(subrayado propio)

---

<sup>157</sup> Lara, Conrado Costa. "Multimodal aspect of the Rotterdam Rules: a critical analysis of the liability of the MTO". Tesis de Grado, Maestría en Derecho Marítimo. Universidad de Lund, Facultad de Derecho. Lund. 2011. Pág 1-72.

<sup>158</sup> José Manuel, Martín Osante. "Responsabilidad del Porteador por pérdida, daño o retraso en las Reglas de Rotterdam". Las Reglas de Rotterdam, la regulación del contrato de transporte internacional de mercancías por mar". Madrid .Editorial Marcial Pons 2010.Pag.315

<sup>159</sup> Artículo 17 del Convenio de las Naciones Unidas sobre el contrato de transporte internacional de mercancías..Op. Cit. Pág. 151

Las Reglas de Rotterdam incorporan un régimen de responsabilidad por culpa presunta, en virtud del cual el porteador será considerado responsable por los daños, pérdidas o retraso en la entrega de la mercancía, ocasionados durante el periodo de responsabilidad determinado, salvo que demuestre que la causa de los daños o perjuicios no es imputable a él, o a sus dependientes o auxiliares.

Los supuestos que fundamentan la responsabilidad, derivan del incumplimiento del porteador en la prestación de servicio que se le ha encomendado. Corresponderá al reclamante, demostrar no solo el daño o pérdida generada, sino también que la causa del mismo, se manifestó durante el periodo de responsabilidad de la mercancía para el porteador, es decir, entre la recepción en origen y entrega en el destino final de la misma.

Dentro del Convenio de Rotterdam, la norma traslada al reclamante la carga de la prueba de demostrar "... 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..."<sup>160</sup>

Esta disposición mencionada, es muy similar a lo establecido en las Reglas de Hamburgo de 1978, las cuales planteaban también como principio general la responsabilidad del porteador, cuando las mercancías estuvieren bajo su custodia, y así lo expresa:

---

<sup>160</sup> Artículo 17,numeral 1 del Convenio de las Naciones Unidas sobre el contrato de transporte internacional de mercancías..Op. Cit.

**Artículo 5, numeral 1-**

*"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, 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".<sup>161</sup> (subrayado propio)*

De acuerdo a Hamburgo, simplemente con que la ocurrencia de los hechos generadores haya sido durante el periodo donde las mercancías estén bajo la custodia del transportista, este será responsable de los daños, pérdidas o retraso en la entrega de la carga. El Convenio de Rotterdam, encarga la comprobación de que las mercancías estaban bajo la custodia del porteador, al reclamante que alega que la pérdida, daño o retraso en la entrega de las mercancías.

El Convenio de Rotterdam también tiene sus similitudes con el régimen de responsabilidad planteado por las Reglas de la Haya. Ahora bien el Convenio de 1924 se diferencia en varios aspectos de Rotterdam, tales como: el fundamento la responsabilidad de la Haya es el principio de la "debida diligencia" que debe siempre

---

<sup>161</sup> Artículo 5, numeral 1 del Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías de 1978 - las "Reglas de Hamburgo". Op.Cit

demostrarse que ha sido cumplido por el porteador, los tripulantes y terceros que actúen en su nombre; el Convenio de Bruselas no hace referencia a que el momento del acaecimiento de los hechos dañosos, solo debe ser durante el periodo durante el cual la carga está bajo custodia del porteador; el régimen de la Haya se centra en la “falta náutica” como principal supuesto de excepción para que el porteador se libere de responsabilidad por las pérdidas, daños o retraso en la mercancía.

En este mismo sentido, aun cuando el régimen de Rotterdam fundamenta la responsabilidad en la culpa, se distingue claramente del Régimen de 1924 en el sentido que no es una carga de la prueba invertida, sino que el reclamante es que quien deberá demostrar que el porteador fue el responsable de los danos, pérdidas o retrasos en la entrega de la carga.

Por otro lado, el régimen planteado por el Convenio del 2009 garantiza el derecho al porteador o la parte ejecutante ( que al criterio de la autora de esta investigación se asemeja al “porteador efectivo” planteado por las Reglas de Hamburgo), de tener la posibilidad de responder a las reclamaciones en su contra, probando la ausencia de culpa y que el daño generado se ha debido total o parcialmente a la presencia de un “peligro exceptuado”, de acuerdo a lo que establece el artículo 17, numeral 3, de la Convención.<sup>162</sup>

---

<sup>162</sup> “Convenio de las Naciones Unidas sobre el contrato de transporte internacional de mercancías total o parcialmente marítimo”, Reglas de Rotterdam del 23 de Septiembre de 2009.

Así también, Rotterdam incorpora dentro del régimen de responsabilidad del porteador que los actos ejecutados por terceros que a su vez generen incumplimiento en las obligaciones, serán asumidos por el transportista marítimo. Esto se encuentra expresado en el artículo 18 del Convenio del 2009, que así dispone:

**Artículo 18-**

*Responsabilidad del porteador por actos ajenos*

*“...El porteador será responsable de todo incumplimiento de sus obligaciones previstas en el presente Convenio que sea imputable a actos u omisiones de:*

*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...”<sup>163</sup>(subrayado propio)*

La intención de esta disposición dentro del contenido de Rotterdam, a criterio de la autora de esta investigación, es resolver al menos teóricamente los conflictos que eventualmente puedan surgir en la práctica marítima, al concurrir diferentes sujetos al iniciar, desarrollar y culminar la travesía marítima. El Convenio del 2009 lo resuelve

---

<sup>163</sup> Artículo 20, numeral 1 del “Convenio de las Naciones Unidas sobre el contrato de transporte internacional de mercancías ...Op.Cit.

anticipadamente y le adiciona al porteador la responsabilidad por los daños, pérdidas o retraso en la entrega de la mercancía.

En relación al mismo artículo 18, el Convenio de Rotterdam incorpora dentro de su contenido el principio de “Responsabilidad Solidaria” entre el porteador y las partes ejecutantes marítimas por las pérdidas, daños o retrasos en la entrega de la mercancía, hasta el límite de indemnización que establece el Convenio al efecto. Así pues, dispone el artículo 20, numeral 1:

**Artículo 20, numeral 1-**

*“...Responsabilidad solidaria*

*Si el porteador y una o más partes ejecutantes marítimas son responsables de la pérdida o el daño de las mercancías, o del retraso en su entrega, su responsabilidad será solidaria, pero únicamente hasta los límites previstos en el presente Convenio...”<sup>164</sup>*

En este aspecto, Rotterdam se asemeja a las Reglas de 1978, quienes planteaban igualmente el “Principio de Responsabilidad Solidaria” entre el porteador y el que denominaban “porteador efectivo”, que puede ser entendido como la parte ejecutante marítima a la cual hace referencia el Convenio del 2009.<sup>165</sup>

En relación a esta sección de la investigación puede agregarse, el criterio de la autora de este Trabajo Especial de Grado quien

---

<sup>164</sup> Artículo 20, numeral 1 del “Convenio de las Naciones Unidas sobre el contrato de transporte internacional de mercancías...Op.Cit.

<sup>165</sup> Artículo 10, numeral 1 del “Convenio de las Naciones Unidas sobre el contrato de transporte internacional de mercancías...Op.Cit.



considera que el sistema de responsabilidad establecido en las Reglas de Rotterdam, representa una mixtura de los aspectos incluidos en las Convenciones Internacionales anteriores, modernizando lo planteado por aquellas y adaptándose a las necesidades transmitidas por los países, de imponer un equilibrio entre los intereses involucrados dentro del negocio marítimo (cargadores vs porteadores) .

### **3.1.e.Limitación de Responsabilidad del Porteador**

Dentro del Régimen de Responsabilidad que establecen las Reglas de Rotterdam, la limitación de la misma representa un aspecto de suma importancia. El establecimiento de un monto máximo que se adecuara a la realidad del comercio internacional, era una necesidad latente que se anhelaba desde las Reglas de la Haya, de la Haya-Visby y Reglas de Hamburgo.

Debe entonces analizarse el artículo 59, numeral 1 del Convenio del 2009, como aquel en que se establece los límites indemnizatorios<sup>166</sup> y que así dispone:

#### **Artículo 59-**

##### *Límites de la responsabilidad*

*“...1. La responsabilidad del porteador por el incumplimiento de sus obligaciones con arreglo al presente Convenio 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 sean objeto de reclamación o litigio, si esta última*

---

<sup>166</sup> Irene, Escuin Ibáñez.” La Limitación de Responsabilidad del Porteador”.”Las Reglas de Rotterdam, la regulación del contrato de transporte internacional de mercancías por mar”. Alberto Emparanza Sobejano (director). Editorial Marcial Pons. Madrid, 2010.Pag 330

*cantidad es mayor, 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 establecido en el presente artículo...”<sup>167</sup> (subrayado propio)*

Esta disposición incorpora la utilización de las 875 unidades de cuenta por bulto, como valor referencial para el cálculo de la limitación de responsabilidad generada. Esta cantidad también era incorporada por las Reglas de Hamburgo en sus disposiciones, con respecto a las unidades de cuenta por bulto, pero se diferenciaba de Rotterdam con respecto al valor de la unidad de cuenta que alcanzaban solo 2,5 unidades de cuenta por peso bruto. Vale la pena agregar que las Reglas de Rotterdam tenían la intención de establecer un equilibrio entre las partes involucradas, ofreciéndoles seguridad jurídica a través de los límites de responsabilidad antes mencionados.

Ahora bien, con respecto al cálculo del peso de las mercancías, que a su vez determina el límite de responsabilidad el Convenio del 2009 dispone en el mismo artículo 59, numeral 2, que los equipos o elementos de traslado donde se encuentren incorporadas las mercancías de acuerdo al contrato de transporte, serán considerados individualmente como tales, a menos que no sean distinguidos y detallados con respecto a la carga, considerándose como una sola unidad de carga:

---

<sup>167</sup> Artículo 59, numeral 2 Artículo 10, numeral 1 del “Convenio de las Naciones Unidas sobre el contrato de transporte internacional de mercancías...Op.Cit.Pag.158

**Artículo 59, numeral 2-**

*“...Cuando las mercancías sean transportadas en o sobre un contenedor, paleta u otro elemento de transporte análogo empleado para agruparlas, o en o sobre un vehículo, los bultos o unidades de carga enumerados en los datos del contrato como colocados en o sobre dicho 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...”*<sup>168</sup> (subrayado propio)

La alusión al contenedor u otros equipos similares para el transporte de las mercancías, es sin lugar a dudas la reafirmación de que Rotterdam busca modernizar la normativa marítima y adaptarse a los modos de almacenaje y disposición de la carga. Aquí Rotterdam se basa en lo que en su momento planteaban las Reglas de Hamburgo en sus disposiciones.<sup>169</sup>

En este mismo sentido, el Convenio de Rotterdam incorpora la definición de lo que debe ser entendido como “Unidad de Cuenta” a efectos del cálculo de la limitación de responsabilidad por pérdidas, daños o retraso en la entrega de la carga. Igualmente establece Rotterdam la forma en que se hará la conversión de las monedas locales al valor de la Unidad de Cuenta para los Estados que sean parte o no del Fondo Monetario Internacional. Así pues el mencionado artículo 59, numeral 3 dispone:

---

<sup>168</sup> Artículo 59, numeral 2 -Convenio de las Naciones Unidas sobre el contrato de transporte internacional de mercancías total o parcialmente marítimo del 23 de Septiembre de 2009 - las "Reglas de Rotterdam".

<sup>169</sup> Artículo 6, numeral 2a) del Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías de 1978 - las "Reglas de Hamburgo".Op.Cit

**Artículo 59, numeral 3-**

*“...3. La unidad de cuenta a la que se hace referencia en el presente artículo es el derecho especial de giro definido por el Fondo Monetario Internacional. Las cantidades mencionadas en el presente artículo deberán ser convertidas a la moneda de un Estado según el valor de dicha moneda en la fecha de la sentencia o del laudo, o en la fecha convenida por las partes. El valor de la moneda de un Estado Contratante que sea miembro del Fondo Monetario Internacional, expresado en derechos especiales de giro, deberá ser calculado según el método aplicado en la fecha que proceda por el Fondo Monetario Internacional para sus propias operaciones y transacciones. El valor de la moneda de un Estado Contratante que no sea miembro del Fondo Monetario Internacional, expresado en derechos especiales de giro, deberá ser calculado según el método determinado por dicho Estado...”<sup>170</sup> (subrayado propio)*

Por otro lado, con respecto al perjuicio generado por el retraso, el mismo Convenio 2009 dispone como debe el mismo debe ser entendido. Así pues, el artículo 21 lo define:

**Artículo 21-**

*Retraso*

*“..Hay retraso en la entrega cuando las mercancías no se han entregado en el lugar de destino indicado*

---

<sup>170</sup> Artículo 59, numeral 3 del Convenio de las Naciones Unidas sobre el contrato de transporte internacional de mercancías...Op.Cit.

*en el contrato de transporte dentro del plazo acordado...".<sup>171</sup>(subrayado propio)*

Lo que puede interpretarse de la disposición anterior es que para que se entienda como efectivamente cumplida la obligación de entrega de la mercancía, deberá necesariamente ser consignada en el lugar debidamente establecido como destino en el contrato de transporte entre las partes. La entrega de la carga que no cumpla con este requerimiento generara retraso y a su vez esto será causa de responsabilidad para el porteador marítimo.

Por otro lado, el Convenio del 2009 incorpora la forma de cálculo para la responsabilidad en caso de daños o pérdidas generados por el retraso en la entrega, y así el artículo 60 de esta norma establece:

**Artículo 60-**

*Límites de la responsabilidad por la pérdida causada por el retraso*

*"...A reserva de lo dispuesto en el párrafo 2 del artículo 61, la indemnización por pérdida o daño de las mercancías que sea imputable a retraso deberá ser calculada con arreglo al artículo 22 y la responsabilidad por la pérdida económica imputable a retraso estará limitada a una cantidad equivalente a dos veces y media el flete que se deba por el transporte de las mercancías retrasadas. La suma total que deba pagarse con arreglo al presente artículo y al párrafo 1 del artículo 59 no podrá exceder del límite que resulte*

---

<sup>171</sup> Artículo 21 del Convenio de las Naciones Unidas sobre el contrato de transporte internacional de mercancías...Op.Cit.

*aplicable con arreglo al párrafo 1 del artículo 59 en caso de pérdida total de las mercancías afectadas...*<sup>172</sup>

La limitación de responsabilidad para el retraso será de acuerdo al mencionado artículo 60 "...limitada a una cantidad equivalente a dos veces y media el flete que se deba por el transporte de las mercancías retrasadas...", mismo valor que indicaba en su momento las Reglas de Hamburgo para este tipo de afectación.

El retraso puede provocar no solo una lesión objetiva del interés contractual del cargador, en caso de que la mercancía resulte finalmente perdida o averiada, sino también una pérdida económica que se manifiesta con el incumplimiento de las obligaciones suscritas con terceros o para futuras negociaciones.

Ahora vez una vez que el porteador ha sido declarado responsable, es necesario determinar hasta que importe asciende la indemnización a pagar, que posteriormente será objeto de limitación. Así pues, el artículo 22 en sus numerales 1 y 2, establece una serie de pautas para esta limitación:

***Artículo 22, numerales 1 y 2-***

*"...Cálculo de la indemnización*

*1. A reserva de lo dispuesto en el artículo 59, la indemnización debida por el porteador por pérdida o daño de las mercancías será calculada tomando como referencia el valor que tengan esas mercancías en el lugar y en el momento de la entrega, determinados conforme a lo dispuesto en el artículo 43.*

---

<sup>172</sup> Artículo 60 del Convenio de las Naciones Unidas sobre el contrato de transporte internacional de mercancías ...Op.Cit.

*2. El valor de las mercancías se determinará en función de su cotización en la bolsa de dichos productos o bienes o, en su defecto, de su precio de mercado o, en defecto de ambos, por referencia al valor usual de mercancías de esa misma clase y calidad en el lugar de la entrega...*<sup>173</sup>(subrayado propio)

En este caso, el Convenio de 2009 establece expresamente el criterio que deberá aplicarse para calcular el valor de las mercancías pérdidas o dañadas. Es así, como el monto que será considerado es el valor que tenga la carga en el lugar y momento de arribo a destino, siguiendo las costumbres o prácticas que allí normalmente se ejecuten en razón de la entrega efectiva de la mercancía.<sup>174</sup>

De acuerdo a lo establecido, la indemnización por pérdida o avería de la mercancía, puede comprender los daños directos ocasionados, cuya valoración económica se realice teniendo en cuenta el monto que hubieren alcanzado las mercancías extraviadas o dañadas, en el lugar y momento de la entrega.

Dicha valoración, se realizará en función de los bienes en la bolsa de valores, o en su defecto de acuerdo al precio del mercado, o a falta de suficiente información por referencia al valor usual de mercancías de esa misma clase y calidad en el lugar de entrega.<sup>175</sup>

---

<sup>173</sup> Artículo 22, numerales 1 y 2 del Convenio de las Naciones Unidas sobre el contrato de transporte internacional de mercancías...Op.Cit.

<sup>174</sup> Artículo 43 del Convenio de las Naciones Unidas sobre el contrato de transporte internacional de mercancías...Op.Cit.

<sup>175</sup> Artículo 22, numeral 2 del Convenio de las Naciones Unidas sobre el contrato de transporte internacional de mercancías...Op.Cit.

El Convenio del 2009 se asemeja a lo planteado por normativas anteriores como por ejemplo, las Reglas de la Haya de 1924, las cuales consideraban que la valoración de las mercancías, debía tener como punto de referencia el puerto de descarga<sup>176</sup>, diferenciándose de Rotterdam que establece que la valoración de la carga, será de acuerdo al valor en el lugar de entrega.

Esto, tiene sentido en razón de la realidad actual del comercio internacional, donde no sólo interviene el transporte marítimo, sino también otras modalidades de traslado, determinando que el periodo de responsabilidad del porteador, comprenda desde la recepción de las mercancías hasta la entrega de las mismas, siendo este último momento el que implique la finalización del transporte, y por tanto el momento en que debe calcularse el valor de las mercancías en destino. Esta disminución económica siempre ha sido difícil de comprobar y cuantificar, y es por eso que ni las Reglas de Rotterdam, ni anteriores normativas tratan de estas pérdidas específicas.<sup>177</sup>

Una vez valorado económicamente el daño producido y calculada la suma indemnizatoria, el siguiente paso consiste en determinar la cifra más alta, a partir de la cual no podrán resarcirse los daños y perjuicios causados por el porteador.

Así pues, de acuerdo al artículo 59.1 de la Convención, la cifra indemnizatoria máxima debe ser el resultado de multiplicar el número

---

<sup>176</sup> Artículo 2, literal b del Convenio de Bruselas del 25 de Agosto de 1924, sobre la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Conocimiento de Embarque. Reglas de la Haya

<sup>177</sup> Irene, Escuin Ibáñez. "La Limitación de Responsabilidad del Porteador". "Las Reglas de Rotterdam, la regulación del contrato de transporte internacional de mercancías por mar". Alberto Emparanza Sobejano (director). Editorial Marcial Pons. Madrid, 2010. Pag 340



de bultos, unidades de carga o kilogramos transportados por una determinada cantidad de unidades de cuenta que las Reglas denominan "*Derechos Especiales de Giro*". Partiendo de este punto, entonces la fórmula a aplicar será de 875 unidades de cuenta por bulto o unidad de carga, o bien tres unidades de cuenta por kilogramo de peso bruto de las mercancías perdidas o dañadas, sin con ello se obtiene una cantidad superior. El incremento de la suma máxima indemnizatoria, es reflejo del aumento de las 666,7 unidades de cuenta por bulto o unidad prevista en las Reglas de la Haya-Visby.

Las Reglas de Rotterdam reiteran el uso del término "unidad de carga" como en su momento lo hizo también el Régimen de Hamburgo de 1978, para enumerar las magnitudes correspondientes en el cálculo de la suma indemnizatoria máxima. Anteriormente se prestaban interpretaciones diversas, en razón al término unidad que establecían las normativas previas. Por un lado, se entendía "Unidad" como el conjunto de unidades físicas que presentaba el cargador para su transporte, y no tenía embalaje ("unidad de carga o Shipping unit"). Otros, lo entendían como la unidad para el cálculo del flete ("unidad del flete o Freight Unit") y que cambiaba de acuerdo al tipo de mercancía transportada.

Agrega el Convenio del 2009 lo relativo al límite hasta donde el porteador estará obligado a responder, en razón de pérdidas o daños en las mercancías. Así pues, establece:

***Artículo 22, numeral 3-***

*"...En caso de pérdida o daño de las mercancías, el porteador no estará obligado a pagar indemnización alguna que supere el límite resultante de*

*lo previsto en los párrafos 1 y 2 del presente artículo, salvo que haya convenido con el cargador en que la indemnización se calcule de un modo diferente, sin sobrepasar los límites establecidos en el capítulo 16...*<sup>178</sup> (subrayado propio)

Lo que puede interpretarse de lo anteriormente dispuesto, es que el porteador solo responderá hasta el monto que de acuerdo a los numerales 1 y 2 del mismo artículo se establecen, es decir, la cifra de indemnización solo será hasta el valor que la carga tenga en el momento y lugar de entrega; y para valorar las mercancías, se tomará de acuerdo a la cotización que tengan las mismas en la bolsa, o en su defecto el que tengan productos o bienes similares a las mismas en el lugar de entrega.

Respecto al retraso, las Reglas establecen en su artículo 60, que la limitación de responsabilidad tendrá como suma máxima el monto de dos veces y media, el valor del flete que debe pagarse por las mercancías retrasadas. Este límite, se aplicará solo a las pérdidas económicas generadas por la demora.

Si las afectaciones generadas por el retraso en la entrega de la mercancía llevan a su vez, otras pérdidas o averías, habrá que sumar la indemnización anterior a las cantidades que deben satisfacer estos otros dos conceptos. La suma de estas compensaciones no podrá superar la cuantía máxima que debe pagar el porteador para los casos de pérdida total de la mercancía.

---

<sup>178</sup> Artículo 22, numeral 3 del Convenio de las Naciones Unidas sobre el contrato de transporte internacional de mercancías...Op.Cit.

Sin embargo, es importante comentar, que en materia de demoras, muchas son las interrogantes que quedan abiertas en las Reglas de Rotterdam (prueba, valoración, incumplimiento de compromisos contractuales ya comprometidos, etc) y que deberán ser resueltos a nivel de los tribunales correspondientes.

Con respecto a la posibilidad de que el porteador, parte ejecutante marítima y otros terceros designados por el primero para realizar operaciones vinculadas con la carga, se beneficien de la limitación de responsabilidad el mismo Convenio de Rotterdam establece:

**Artículo 61-**

*Pérdida del derecho a invocar el límite de la responsabilidad.*

*1. Ni el porteador ni ninguna de las personas mencionadas en el artículo 18 podrá limitar su responsabilidad con arreglo a lo dispuesto en el artículo 59, o con arreglo a lo estipulado en el contrato de transporte, si el reclamante prueba que la pérdida o el daño resultante del incumplimiento de alguna obligación del porteador con arreglo al presente Convenio es imputable a un acto u omisión personal de la persona que invoque el derecho a limitar su responsabilidad, cometido con la intención de causar dicha pérdida o daño, o temerariamente y a sabiendas de que la pérdida o el daño probablemente se produciría.*

*2. Ni el porteador ni ninguna de las personas mencionadas en el artículo 18 podrá limitar su responsabilidad con arreglo a lo dispuesto en el artículo 60 si el reclamante prueba que el retraso en la entrega resultó de un acto u omisión personal de la persona que invoque el derecho a limitar su responsabilidad, cometido con la intención de causar la pérdida resultante del*

*retraso o temerariamente y a sabiendas de que dicha pérdida probablemente se produciría.*<sup>179</sup> (subrayado propio)

Lo que puede interpretarse de la anterior disposición, es que el dolo o intención premeditada de causar un daño, pérdida, retraso en la entrega de la mercancía, realizado por el porteador o por terceros que actúen en su nombre, si es probado por el reclamante excluirá en su totalidad la posibilidad de ampararse con la limitación de responsabilidad que plantea el Régimen de Rotterdam.

La inclusión de este artículo dentro del Convenio del 2009, ya había sido establecido en su oportunidad por el régimen de Hamburgo de 1978, reafirmando el criterio de que la participación del transportistas y los terceros que actúan en su nombre, se considerara también a efectos del régimen de Rotterdam como de buena fe, siempre y cuando no sea demostrado lo contrario por quien lo alegare.

Por otro lado, con respecto al transporte de animales vivos y algunas otras mercancías el Convenio de Rotterdam, establece lo propio<sup>180</sup>, indicando que el contrato de transporte podrá contener en sus disposiciones regulaciones vinculadas con limitación o exoneración de responsabilidad del porteador o la parte ejecutante marítima, siempre y cuando:

---

<sup>179</sup> Artículo 61 del Convenio de las Naciones Unidas sobre el contrato de transporte internacional de mercancías...Op.Cit.

<sup>180</sup> Artículo 81 del Convenio de las Naciones Unidas sobre el contrato de transporte internacional de mercancías...Op.Cit.

- 1) No probare el reclamante que el porteador o sus dependientes actuaron con dolo o mala fe, con la intención de causar la pérdida, daño o retraso en la entrega de las mercancías.
  
- 2) El carácter o condición de las mercancías transportadas o las circunstancias vinculadas con su transporte justifiquen un acuerdo especial al respecto, siempre y cuando el contrato de transporte no se refiera a cargamentos comerciales ordinarios y que no se haya emitido un documento de transporte negociable en soporte físico o electrónico para el transporte de dicha carga.

Así pues, en razón de proseguir con este Trabajo Especial de Grado, la autora del mismo considera que las disposiciones acerca de la limitación de responsabilidad que plantean las Reglas de Rotterdam reflejan la intención que tenía la comunidad internacional de regularizar el modo de estimación y cálculo de la indemnización por pérdidas, daños o retraso en la entrega de la mercancía.

El Convenio del 2009 a través de la utilización de distintos recursos (derechos especiales de giro, unidades de cuenta, valor de la carga en el lugar de entrega, valor según la cotización en la bolsa de valores de la mercancía o bienes similares, etc) brinda la posibilidad de resolver este aspecto práctico de la forma más efectiva posible, intentando mitigar las distintas interpretaciones o cálculos que pudieran las partes realizar, uniformándolo a través de sus disposiciones.

### **3.1.f. Exoneración de la Responsabilidad del Porteador**

Para finalizar el tratamiento del sistema de responsabilidad del porteador en las Reglas de Rotterdam, debe comentarse acerca de otro de los aspectos relevantes dentro del mismo. Hablamos entonces, de la exoneración de responsabilidad del porteador.

Así pues, el artículo 17 ordinal 3 de las Reglas, establece los supuestos de exoneración de responsabilidad del porteador, de la parte ejecutante o de aquellos otros sujetos que son establecidos en la norma como legitimados para ejercerla. Detallaremos entonces, las causales excepción de responsabilidad en el transporte marítimo o parcialmente marítimo según el Convenio son:

#### **a) Supuestos de exoneración vinculados con la Fuerza Mayor o "Act of God"**

-Fuerza mayor; Incendio a bordo del buque.

#### **b) Supuestos de exoneración vinculados con las travesías por mar.**

-Riesgos, peligros y accidentes del mar o de otras aguas navegables.

#### **c) Supuestos de exoneración vinculados con razones políticas, de autoridad o de gobierno**

-Guerra, hostilidades, conflicto armado, piratería, terrorismo, motines y tumultos;

-Restricciones por cuarentena; injerencia o impedimentos imputables a autoridades públicas o gubernamentales, a dirigentes o a pueblos,

-Medida de detención, embargo o incautación no imputable al porteador ni al cargador, el capitán o cualquier miembro de la tripulación, los empleados del porteador o cualquier otra persona designada al efecto por el cargador o el transportista.

-Huelgas, cierre patronal, interrupción del trabajo o reducción intencional del ritmo laboral;

**d) Supuestos de exoneración vinculados con la mercancía.**

- Vicios ocultos que no puedan descubrirse obrando con la debida diligencia.

-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;

-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;

-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.

**e) Supuestos directamente vinculados con la actuación del cargador o terceros que hagan sus veces**

-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.

**f) Supuestos de exoneración directamente vinculados con el salvamento, seguridad y resguardo del buque, personas o bienes de la travesía y protección del medio ambiente.**

- Salvamento o tentativa de salvamento de vidas en el mar;
- Medidas razonables para salvar o intentar salvar bienes en el mar;
- Medidas razonables para evitar o tratar de evitar daños al medio Ambiente.
- Actos del porteador en el ejercicio de las facultades conferidas por los Artículos 15 y 16.

La intención de las Reglas de Rotterdam de conservar el sistema inglés tradicional de exoneración de responsabilidad, mantiene la posibilidad de que el porteador pueda acogerse de forma alternativa al régimen de los peligros exceptuados<sup>181</sup>.

El porteador, se exonerará de responsabilidad, si prueba que uno o más de los supuestos de hecho antes mencionados, causaron o contribuyeron a la pérdida, daño o retraso. Ante la prueba de esos hechos (fuerza mayor, guerra, vicio propio de la mercancía, etc), el Convenio presume que el porteador no es culpable.

Esta enunciación que realizan las Reglas de Rotterdam, se ve claramente orientada hacia el transporte marítimo, aun cuando puede ser alegado por el porteador terrestre, que suscriba el contrato de transporte internacional de mercancías. El Convenio de Rotterdam, no incorpora la distinción entre las faltas náuticas y las faltas comerciales

---

<sup>181</sup> Fernando, Sánchez Calero. "El Contrato de Transporte Marítimo de Mercancías. Reglas de la Haya-Visby, Hamburgo y Rotterdam." Madrid. Editorial Aranzadi. 2010.Pag 360



del porteador, como si era detallado en las Reglas de la Haya de 1924.

Se extiende la aplicación de los supuestos establecidos en las Reglas de Rotterdam, al porteador que es parte del contrato de transporte internacional de mercancías, cualquiera que sea el modo empleado, aunque es claro, que buena parte de ellos son de hecho difícilmente aplicables a otras modalidades de transporte distintas a la marítima.

La responsabilidad del porteador bajo el régimen de Rotterdam, está orientada a que este último responda si el reclamante prueba alguna de las siguientes circunstancias, de acuerdo a lo dispuesto en el artículo 17, ordinal 5 de la Convención<sup>182</sup>:

- a)** Que la culpa del porteador (parte ejecutante, capitán, tripulación, empleados) causó o contribuyó a causar el hecho o circunstancia, que el porteador alega en su reclamo.
- b)** Que un hecho distinto a los señalados en el catalogo de las exoneraciones, ha causado la pérdida, daño o retraso y el porteador no puede probar que no le es imputable.
- c)** Que la pérdida, daño o retraso provienen de la innavegabilidad del buque; de las deficiencias del armamento, avituallamiento o tripulación; ineptitud de las bodegas, partes del buque o contenedor para recibir, transportar y conservar las mercancías.
- d)** Si el porteador no puede probar que esos hechos no causaron la pérdida, daño o retraso o que cumplió con la debida diligencia

---

<sup>182</sup> María Angélica Uribe, Paul Maxwell, Maricel Ulloa y Gabriel Perez Salas."La facilitación del transporte bajo el prisma de las reglas de Rotterdam". CEPAL.Santiago.2010.Pag 1-20.

para poner la nave y sus bodegas en estado de navegar/conservar la carga.

En este mismo sentido, se considera importante agregar que las exoneraciones de responsabilidad planteadas, no son absolutas, y deben ser consideradas como presunciones<sup>183</sup>.

Así pues, los supuestos de exoneración incorporados en el Convenio de Rotterdam no liberan automáticamente al porteador, sino que una vez probada la relación de causalidad entre el evento y el daño, la carga de la prueba se invertiría y volvería a recaer sobre el reclamante.

Igualmente subsistirá la responsabilidad, si el portador no logra probar que la pérdida, daño o retraso no es imputable a ninguno de aquellos hechos o circunstancias, ni que cumplió con su obligación de obrar con la debida diligencia. Esta última disposición, no es clara en las Reglas de Rotterdam, en relación a exigirle al reclamante un acuerdo acerca del transporte de mercancías peligrosas, o en virtud de tomar medidas para proteger vidas o la carga transportada.

En aquellos casos en que el porteador quede parcialmente exonerado de responsabilidad, aplicara lo que dispone el mismo artículo 17, numeral 6:

---

<sup>183</sup> José Angelo Estrella Faria. "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.2007. Pag 1-29.

**Artículo 17, numeral 6:**

*"...6. Cuando el porteador quede parcialmente exonerado de su responsabilidad conforme a lo previsto en el presente artículo, deberá responder únicamente de aquella parte de la pérdida, el daño o el retraso que sea imputable al hecho o circunstancia del cual sea responsable con arreglo al presente artículo..."<sup>184</sup> (subrayado propio)*

El reclamante deberá probar el hecho de la innavegabilidad del buque y la falta de la debida diligencia, mientras el porteador deberá sustentar que ha ejercido efectivamente la debida diligencia y que no existe tal innavegabilidad. Las Reglas de Rotterdam, tienen una importante inclinación por la protección de los intereses de los cargadores y que habrá que analizar con los resultados en la práctica, como será el tema con los intereses del porteador que están también involucrados, y si es sustentable la postura propuesta por el Convenio en sus causales de exoneración de responsabilidad<sup>185</sup>.

Para continuar al siguiente punto de esta investigación, la autora de la misma considera que el régimen de exoneración de responsabilidad que plantean las Reglas de Rotterdam no se distingue de gran manera del planteado por las Convenciones Internacionales anteriores. Las semejanzas pueden claramente evidenciarse por un lado: con el conjunto de numerosos supuestos de exoneración de responsabilidad que incluye a favor del porteador o de los terceros que actúen en su

---

<sup>184</sup> Artículo 17, numeral 6 del Convenio de las Naciones Unidas sobre el contrato de transporte internacional de mercancías...Op.Cit.

<sup>185</sup> Yin,Yang. " The abolition of the nautical fault exemption: to be or not to be". Tesis de Grado, para obtención de título de Magister en Derecho Marítimo, Facultad de Derecho, Universidad de Lund. Lund. (2011).Pag.1-78.

nombre, (Reglas de la Haya-Visby) y por otro ángulo con las causales de exclusión del beneficio de exoneración de responsabilidad, referidos al dolo o mala fe del transportista o sus dependientes, disposición antes incorporada por otras Convenciones Internacionales (Reglas de Hamburgo).

### **3.2. Disposiciones especiales acerca de la validez de las cláusulas del Contrato de Transporte y los Contratos de Volumen.**

Dentro del Capítulo 16 de las Reglas de Rotterdam denominado “Validez de las Clausulas Contractuales”, se establece lo relativo a las disposiciones del contrato de transporte, en relacion a las obligaciones del porteador y el régimen de responsabilidad que incorpora el Convenio de 2009. Así pues, establece el artículo 79 de la mencionada norma:

#### **Artículo 79-**

##### *Disposiciones generales*

*“..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;...”<sup>186</sup>(subrayado propio)*

---

<sup>186</sup> Artículo 79 del Convenio de las Naciones Unidas sobre el contrato de transporte internacional de mercancías...Op.Cit.

De acuerdo a lo que puede interpretarse de esta disposición, las partes intervinientes dentro del comercio marítimo, tienen garantizado por el Convenio de Rotterdam el poder establecer de común acuerdo las cláusulas que consideren convenientes dentro del contrato de transporte de mercancías, salvo que dentro del contenido de las mismas excluyan o reduzcan las obligaciones del porteador o de sus dependientes o la responsabilidad de los mismos por no cumplir con los deberes que se le han asignado en el régimen de Rotterdam.<sup>187</sup>

Con respecto a los Contratos de volumen, (los cuales son muy comunes dentro de la práctica marítima internacional y tienen como antecedentes los denominados “*services contract*” de la legislación norteamericana)<sup>188</sup>, las Reglas de Rotterdam han establecido el mismo principio de la Autonomía de la Voluntad de las Partes y restricciones, que aplican para la validez de las cláusulas de los contratos de transporte.

Así pues, el artículo 80 del Convenio del 2009 incorpora las disposiciones específicas con respecto a los denominados contratos de volumen:

**Artículo 80-numeral 1:**

*Normas especiales relativas a los contratos de volumen a los contratos de volumen*

*“...1. No obstante lo dispuesto en el artículo 79, en las relaciones entre el porteador y el cargador, todo contrato de volumen al que sea aplicable el presente Convenio podrá prever derechos,*

---

<sup>187</sup> [www.comitemaritime.org/.../Las%20Reglas%20de%20Rotterdam%20..](http://www.comitemaritime.org/.../Las%20Reglas%20de%20Rotterdam%20..) “Las Reglas de Rotterdam: Una respuesta Latinoamericana a la Declaración de Montevideo”.

[www.comitemaritime.org](http://www.comitemaritime.org)

<sup>188</sup> [www.comitemaritime.org/.../Las%20Reglas%20de%20Rotterdam%20..](http://www.comitemaritime.org/.../Las%20Reglas%20de%20Rotterdam%20..) “Las Reglas de Rotterdam: Una respuesta .Op.Cit

*obligaciones o responsabilidades mayores o menores que los prescritos en este último...*<sup>189</sup>  
(subrayado propio)

Es decir, las partes intervinientes en un contrato de volumen, podrán igualmente disponer acerca de los derechos u obligaciones de cada uno, en relación a lo dispuesto en el Convenio de Rotterdam.

Ahora bien el mismo artículo 80 en su numeral 2, dispone lo relativo al caso de disposiciones que se aparten de lo establecido en el Convenio del 2009, donde este último será vinculante cuando:

**Artículo 80, numeral 2-**

*“...a) En el contrato de volumen conste de manera visible que incluye condiciones que se apartan del régimen del presente Convenio;*  
*b) El contrato de volumen: i) haya sido individualmente negociado, o*  
*ii) especifique de manera visible cuáles de sus cláusulas o secciones contienen tales condiciones;*  
*c) Se dé al cargador la oportunidad de concertar un contrato de transporte cuyas condiciones sean conformes al régimen del presente Convenio, sin que ninguna de sus condiciones se aparte de dicho régimen al amparo del presente artículo, y se le dé aviso de dicha oportunidad; y*  
*d) La condición que se aparte del régimen del presente Convenio: i) no sea incorporada al contrato por remisión a otro documento, ii) ni figure en un contrato de adhesión, no sujeto a negociación...*<sup>190</sup> (subrayado propio)

---

<sup>189</sup> Artículo 80, numeral 1 del Convenio de las Naciones Unidas sobre el contrato de transporte internacional de mercancías...Op.Cit.

<sup>190</sup> Artículo 80, numeral 2 del Convenio de las Naciones Unidas sobre el contrato de transporte internacional de mercancías...Op.Cit.

En este mismo sentido, dispone más adelante el mencionado artículo 80, numeral 4 del Convenio del 2009<sup>191</sup> que a pesar de las libertades otorgadas a las partes para los contratos de volumen esta flexibilidad no se extenderá a : las obligaciones específicas del porteador para la travesía marítima (artículo 14); la obligación del cargador de suministrar la información debida e instrucciones (artículo 29); lo relacionado con el transporte de mercancías peligrosas (artículo 32) y a la pérdida del derecho a invocar la limitación de responsabilidad (artículo 61).

Agrega igualmente Rotterdam con respecto a este aspecto, que el contrato de volumen se entenderá como válido si se ha cumplido lo descrito en el párrafo anterior y que además el cargador haya tenido la oportunidad de celebrar el contrato de acuerdo a las condiciones originales del Convenio de 2009, y siempre que tal condición no se haya dado por medio de un contrato de adhesión.<sup>192</sup>

Con respecto a este punto vinculado con los contratos de transporte y contratos de volumen, se quisiera agregar el criterio de la autora de esta investigación. La incorporación dentro del contenido de las Reglas de Rotterdam, de regulaciones orientadas a estos acuerdos, brindándose libertades a las partes intervinientes de establecer el clausulado que consideren conveniente, sin duda reafirma la intención del Convenio del 2009 de garantizar a los particulares el pleno ejercicio del Principio de la Autonomía de la Voluntad, siempre y

---

<sup>191</sup> Artículo 80, numeral 4 del Convenio de las Naciones Unidas sobre el contrato de transporte internacional de mercancías...Op.Cit.

<sup>192</sup> [www.comitemaritime.org/.../Las%20Reglas%20de%20Rotterdam%20..](http://www.comitemaritime.org/.../Las%20Reglas%20de%20Rotterdam%20..) "Las Reglas de Rotterdam: Una respuesta .".Op.Cit.Pag.82

cuando, se conserven en los contratos respectivos las consideraciones fundamentales del Régimen de Rotterdam relacionadas con los deberes del porteador y sus dependientes, los deberes del cargador, así como de los límites y exoneración de responsabilidad, en razón del incumplimiento de esas obligaciones.

### **3.3. Jurisdicción aplicable y Arbitraje en las Reglas de Rotterdam.**

La Jurisdicción aplicable y el ejercicio de medios alternos para la resolución de conflictos, resulta de gran interés cuando se habla de Convenciones Internacionales, en razón de garantizar la seguridad jurídica y derechos a las partes involucradas en una relación determinada.

Así entonces, podemos iniciar con lo establecido en el Capítulo 14, artículo 66 de las Reglas de Rotterdam, el cual dispone lo relativo a la determinación del tribunal competente para que el demandante pueda entablar un procedimiento judicial contra el porteador con arreglo al Convenio de 2009<sup>193</sup>. Incorpora entonces el mencionado artículo:

#### **Artículo 66-**

*“...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...”<sup>194</sup> (subrayado propio)*

---

<sup>193</sup> Fernando, Sánchez Calero. “El Contrato de Transporte Marítimo de Mercancías. Reglas de la Haya-Visby, Hamburgo y Rotterdam.” Madrid. Editorial Aranzadi. 2010. Pag 700

<sup>194</sup> Artículo 66 del Convenio de las Naciones Unidas sobre el contrato de transporte internacional de mercancías...Op.Cit.



El mismo Convenio dispone, que debe ser entendido como Tribunal Competente y expresa que será todo aquel de un Estado Contratante, que conforme a la normativa aplicable en ese Estado para la determinación interna de la competencia entre sus tribunales, goce de competencia para conocer la controversia.

El Convenio, da relevancia al criterio territorial al momento de la determinación del Tribunal Competente, y así agrega como supuestos para la determinación del mismo en el caso concreto:

**Artículo 66, literal a-**

*"...a) Ante un Tribunal Competente cuya jurisdicción este situada en los siguientes lugares:*

*El domicilio del porteador.*

*El lugar de la recepción de las mercancías acordado en el contrato de transporte.*

*El lugar de la entrega de las mercancías, acordado en el contrato de transporte.*

*El Puerto donde las mercancías sean inicialmente cargadas en un buque, o el puerto donde las mercancías sean finalmente descargadas del buque..."<sup>195</sup>(subrayado propio)*

El demandante por tanto, podrá entablar la demanda correspondiente, en cualquiera de los supuestos que establece el artículo 66 de la Convención.

Así mismo, deberá tomarse en cuenta lo establecido en el artículo 69 de la Convención, que prohíbe la atribución de competencia a otros tribunales que los dispuestos anteriormente, sin perjuicio de lo que las

---

<sup>195</sup> Artículo 66,literal a) del Convenio de las Naciones Unidas sobre el contrato de transporte internacional de mercancías...Op.Cit.

propias Reglas de Rotterdam, establecen en los casos de acumulación y traslado de acciones<sup>196</sup>, o cuando comparezca el demandado ante un tribunal sin impugnar la competencia<sup>197</sup>.

Para el caso de la atribución del Tribunal Competente en relación a la parte ejecutante marítima, el artículo 68 de la Convención de Rotterdam dispone que el mismo puede realizarlo, basándose en el criterio de lugar, como se hiciera con el porteador marítimo, correspondiéndole a la parte ejecutante marítima las siguientes posibilidades:

**Artículo 68-**

*Acciones contra la parte ejecutante marítima*

*“...El demandante tendrá derecho a entablar un procedimiento judicial contra una parte ejecutante marítima conforme al presente Convenio ante un tribunal en cuya jurisdicción esté situado uno de los siguientes lugares:*

- a) El domicilio de dicha parte ejecutante marítima; o*
- b) El puerto donde dicha parte ejecutante marítima recibió las mercancías, el puerto donde hizo entrega de las mismas, o el puerto donde la parte ejecutante marítima llevó a cabo sus actividades respecto de las mercancías...”*<sup>198</sup>(subrayado propio)

Para este aspecto, llama la atención, que aun cuando el Convenio le asigna solidaridad en la responsabilidad a la parte ejecutante marítima con respecto al porteador, con respecto los Tribunales Competentes a

---

<sup>196</sup> Artículo 71, del Convenio de las Naciones Unidas sobre el contrato de transporte internacional de mercancías...Op.Cit.

<sup>197</sup> Artículo 71, del Convenio de las Naciones Unidas sobre el contrato de transporte internacional de mercancías...Op.Cit.

<sup>198</sup> Artículo 68 del Convenio de las Naciones Unidas sobre el contrato de transporte internacional de mercancías...Op.Cit.

efectos de las reclamaciones interpuestas contra la parte ejecutante marítima, no coinciden con lo dispuesto en el nombrado artículo 66, desmejorando en cierta forma la posición de la parte ejecutante.<sup>199</sup>

En relación a las acciones interpuestas por responsabilidad del porteador, debido a este principio de solidaridad con la parte ejecutante marítima, el demandante dirigirá su acción tanto contra uno como contra el otro. Por esta razón, el artículo 71 de las Reglas prevé lo siguiente:

**Artículo 71-**

*Acumulación y traslado de acciones*

*“..1. Salvo que se haya concluido un acuerdo exclusivo de elección de foro que sea vinculante con arreglo a los artículos 67 ó 72, de ejercitarse contra el porteador y contra una parte ejecutante marítima una única acción nacida del mismo suceso, dicha acción sólo podrá ejercitarse ante un tribunal determinado con arreglo a lo dispuesto tanto en el artículo 66 como en el artículo 68...”<sup>200</sup> (subrayado propio)*

Lo que puede interpretarse de la anterior disposición, es que solo una acción será ejercida en el caso de reclamaciones que vayan dirigidas contra el porteador y la parte ejecutante marítima, la cual se desarrollará ante un Tribunal determinado, salvo que existiere un acuerdo de elección de foro entre las partes.

Se hace igualmente referencia en el Convenio, a la declaración de respeto a las normas de otros convenios o instrumentos

---

<sup>199</sup> Fernando, Sánchez Calero. “El Contrato de Transporte Marítimo de Mercancías. Reglas de la Haya-Visby, Hamburgo y Rotterdam.” Madrid. Editorial Aranzadi. 2010.Pag 705

<sup>200</sup> Artículo 71 del Convenio de las Naciones Unidas sobre el contrato de transporte internacional de mercancías...Op.Cit.

internacionales aplicables al transporte de mercancías por otros modos de transporte distintos al marítimo.

En razón de esto, el demandante no solo puede interponer acción contra el porteador, sino contra la parte ejecutante del tramo de transporte distinto al marítimo sobre la base de la convención que regule el modo de transporte referido, en el que se produjo el daño en especial si ese instrumento internacional tiene carácter imperativo.

Aun cuando la Convención no hace mención específica a este aspecto, se entiende que de ejercitarse una acción contra el porteador, y otra contra el ejecutante del transporte no marítimo, el derecho aplicable puede admitir una acumulación subjetiva de las acciones.<sup>201</sup>

Para el caso de los Acuerdos de Elección de Foro, la Convención dispone en su artículo 67, que las partes contratantes del contrato de transporte, podrán designar en el propio contrato de común acuerdo, el Tribunal o los Tribunales competentes para decidir en exclusiva las reclamaciones que puedan surgir contra el porteador.

**Artículo 67-**

*Acuerdos de elección de foro*

*“...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*

---

<sup>201</sup> Fernando, Sánchez Calero. “El Contrato de Transporte Marítimo de Mercancías. Reglas de la Haya-Visby, Hamburgo y Rotterdam.” Madrid. Editorial Aranzadi. 2010. Pag 709.

*que reconozca dicha competencia...*<sup>202</sup> (subrayado propio).

Este artículo hace referencia más adelante, a los conocidos contratos de volumen, agregando que el Principio de la Autonomía de la voluntad, sólo será aplicable a este tipo de contratos cuando la cláusula correspondiente a este aspecto, se encuentre dentro del contenido del mismo.

El primer párrafo del artículo mencionado, dispone como se trataran los casos en que se aplique este principio, y los efectos que tendrá sobre los terceros.

**Artículo 67-**

*Acuerdos de elección de foro*

*“..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: ha sido individualmente negociado, o bien advierte de manera visible de la existencia de un acuerdo exclusivo de elección de foro, con especificación de las cláusulas o secciones del contrato de volumen que lo incluyen; y Designa con claridad a los tribunales de un Estado Contratante, o a uno o más tribunales específicos de un Estado Contratante...”*<sup>203</sup> (subrayado propio)

Con relacion al Arbitraje, queda establecido en el Convenio de Rotterdam, en su Capítulo 15, artículo 75, numeral 1, lo siguiente:

---

<sup>202</sup> Artículo 67 del Convenio de las Naciones Unidas sobre el contrato de transporte internacional de mercancías...Op.Cit.

<sup>203</sup> Artículo 67 literales a) y b) del Convenio de las Naciones Unidas sobre el contrato de transporte internacional de mercancías...Op.Cit.

**Artículo 75-**

*Acuerdos de arbitraje*

*“...1. A reserva de lo dispuesto en el presente capítulo, las partes podrán pactar que toda controversia que pueda plantearse en relación con el transporte de las mercancías bajo el presente Convenio será sometida a arbitraje...”<sup>204</sup>(subrayado propio)*

El mencionado capítulo, solo será aplicable de acuerdo a lo establecido en el Convenio cuando: "... aquellos Estados Contratantes que declaren, de conformidad con lo previsto en el artículo 91, que sus normas serán obligatorios para ellos.”<sup>205</sup> .Esta Declaración, tendrá carácter obligatorio para las partes, y podrá realizarse en cualquier momento<sup>206</sup> .

Las partes, tendrán libertad para pactar el sometimiento de toda controversia al procedimiento de arbitraje.<sup>207</sup> Tendrá entonces, carácter dispositivo una cláusula compromisoria o acuerdo de arbitraje entre ellas, para resolver cualquier controversia que pueda surgir con relación al transporte de mercancías, regulado por las Reglas de Rotterdam.

Así mismo, tendrá carácter imperativo la delimitación del lugar del procedimiento arbitral. En tal sentido, dispone el artículo 75 de la Convención, que el arbitraje deberá llevarse a cabo a elección de la

---

<sup>204</sup> Artículo 75 del Convenio de las Naciones Unidas sobre el contrato de transporte internacional de mercancías...Op.Cit.

<sup>205</sup> Artículo 91 del Convenio de las Naciones Unidas sobre el contrato de transporte internacional de mercancías...Op.Cit.

<sup>206</sup> Artículo 78 del Convenio de las Naciones Unidas sobre el contrato de transporte internacional de mercancías...Op.Cit.

<sup>207</sup>

persona que dirija una reclamación contra el porteador, en algún lugar designado al efecto en el acuerdo de arbitraje; o en cualquier otro lugar situado en un Estado en donde se encuentre alguno de los lugares siguientes:

**Artículo 75-**

*Acuerdos de arbitraje*

*“...- El domicilio del Porteador.*

*El de la recepción de las mercancías, acordado en el contrato de transporte.*

*-El de la entrega de las mercancías, acordado en el contrato de transporte.*

*El puerto donde las mercancías sean inicialmente cargadas en un buque o el puerto donde las mercancías sean finalmente descargadas del buque...”*<sup>208</sup>(subrayado propio)

El Convenio, hace referencia al Arbitraje en los casos de Contratos por Volumen. El mismo artículo 75, dispone los lugares en los cuales podrá ser interpuesto, estableciendo como principio general que la designación del lugar, efectuada en el acuerdo de arbitraje, será vinculante respecto de cualquier controversia entre las partes, siempre y cuando dicho acuerdo figure en un contrato de volumen, que indique claramente los nombres y direcciones de las partes y que : a) haya sido individualmente negociado; b) advierta de manera visible de la existencia de un acuerdo de arbitraje, con especificación de las cláusulas o secciones del contrato de volumen donde figure.<sup>209</sup>

---

<sup>208</sup> Artículo 75 del Convenio de las Naciones Unidas sobre el contrato de transporte internacional de mercancías...Op.Cit.

<sup>209</sup> Fernando, Sánchez Calero. “El Contrato de Transporte Marítimo de Mercancías. Reglas de la Haya-Visby, Hamburgo y Rotterdam.” Madrid. Editorial Aranzadi. 2010. Pág 725.

En los casos donde se vincule un tercero, este ha de conocer el acuerdo de arbitraje, y el procedimiento respectivo, se realizara conforme a lo que se haya agregado en el documento de transporte, o en el documento electrónico de transporte. La participación del tercero por el acuerdo de arbitraje, deberá estar prevista en la ley aplicable.

Con relación al Acuerdo de arbitraje, las Reglas de Rotterdam plantean la opción de acogerse al mismo, aun luego del nacimiento de la controversia particular y asi lo establece su artículo 77, el cual dispone “no obstante lo dispuesto en el presente Capitulo 15 y Capitulo 14,”...una vez surgida una controversia, las partes en ella podrán acordar resolverla por arbitraje en cualquier lugar...”<sup>210</sup>

En este precepto, se expresa el deseo de facilitar la adopción de un Acuerdo de Arbitraje una vez que ha surgido una controversia, ya que no simplemente excluye toda prohibición de cláusulas nulas, sino que excluye también la aplicación del Capítulo 14 del Convenio sobre jurisdicción, permitiendo que el arbitraje se celebre en cualquier lugar.<sup>211</sup>

### **3.3. Ejercicio de acciones de Reclamación por daños, pérdidas o demora en la entrega de las mercancías.**

En relación a los lapsos establecidos en las Reglas de Rotterdam, para el ejercicio de las acciones derivadas de daños, pérdidas o

---

<sup>210</sup> Artículo 77 del Convenio de las Naciones Unidas sobre el contrato de transporte internacional de mercancías...Op.Cit.

<sup>211</sup> Fernando, Sánchez Calero. “El Contrato de Transporte Marítimo de Mercancías. Reglas de la Haya-Visby, Hamburgo y Rotterdam.” Madrid. Editorial Aranzadi. 2010. Pág 732.



demora en la entrega de las mercancías, se tomaran en consideración el contenido de las disposiciones del Convenio.<sup>212</sup>

El artículo 62 del Convenio del 2009, en sus ordinales 1 y 2, dispone que las reclamaciones generadas deberán ser interpuestas en el lapso de dos años, desde 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 solo una parte de las mismas, el último día en que debiera haberse efectuado esa entrega.

Así pues, el día en que comience a correr dicho plazo no será computable a efectos de la determinación de su vencimiento. Este plazo, será de entendido para todas las acciones (judiciales o de carácter arbitral) que se generen de un contrato al que le resulten aplicables las Reglas de Rotterdam, tanto si su conocimiento de embarque se somete a un Juez o Tribunal, como si se hace ante un órgano arbitral.

Este plazo, es el mismo que enunciaban las Reglas de Hamburgo<sup>213</sup>, a diferencia de las Reglas de la Haya-Visby, que hablaban de uno año como tiempo máximo. Esta ampliación del plazo para el ejercicio de acciones, debe ser valorada como positiva para el destinatario, posibilitando que en ese tiempo pueda llegarse a un arreglo extrajudicial, lo que en el plazo de un año podría ser insuficiente.

---

<sup>212</sup> Aitor Zurimendi Isla. "Reclamaciones: "Aviso Previo y Plazo de Ejercicio. Las Reglas de Rotterdam. La regulación del contrato de transporte internacional de mercancías por mar." Alberto Emparanza Sobejano (director). Editorial Marcial Pons Madrid.2010.Pag 400-410.

<sup>213</sup> Artículo 20 del Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías de 1978 - las "Reglas de Hamburgo".Op.Cit.pag.162

El transcurso del plazo impide el ejercicio de la acción, pero sus fundamentos podrán ser invocados como excepción o compensación ante cualquier reclamación que pueda ejercer la otra parte, siendo un precepto novedoso en materia del transporte marítimo.

El plazo de dos años no podrá ser alterado en el contrato de transporte, ni para ampliarlo o reducirlo, dado el carácter obligatorio del mismo, pero una vez producida la pérdida, daño o demora en la entrega, la persona contra la cual se dirija la reclamación, podrá en cualquier momento durante el curso de dicho plazo, prorrogarlo mediante una declaración dirigida al reclamante.

Además de la prórroga mencionada, las Reglas de Rotterdam, admiten que la acción que se interponga más tarde del plazo mencionado, si el legitimado activo es el arrendatario del buque o la persona identificada como porteador con arreglo al numeral 2 del Artículo 37 del Convenio.

Este plazo adicional lo agrega Rotterdam, en razón a que el periodo establecido de dos años pudiera hacerse escaso para la identificación del porteador, en relación con la intensa dinámica del transporte marítimo, pudiendo tornarse complicado y con resultados infructuosos, si no se cuenta con un plazo lo suficientemente razonable para hacerlo.

Para aquellas situaciones, en las que aplique acción de repetición entre los intervinientes en la cadena de transporte, la

Convención establece unos plazos especiales que no dejen indefenso al condenado, que no puede ser el último responsable en el orden interno, siendo indiferente que el pago se haya producido de forma voluntaria o forzosa.<sup>214</sup>

Con respecto a las secciones anteriormente mencionadas, sobre la Jurisdicción Aplicable, el Arbitraje y los plazos para el ejercicio de las acciones de reclamación derivadas de la pérdida, daño o retraso en la entrega de las mercancías, la autora de esta investigación considera que el Convenio de Rotterdam regula en forma bastante efectiva este aspecto, y brinda diversidad de opciones para que las partes involucradas en situaciones de este tipo, puedan efectivamente adecuar las particularidades de la controversia en la que se encuentren a lo establecido en las Reglas de Rotterdam.

### **3.4.Opiniones acerca de las Reglas de Rotterdam (Declaración de Montevideo)**

Las Reglas de Rotterdam como hemos observado dentro de este trabajo de investigación, han representado desde los inicios de sus discusiones en el seno de la UNICTRAL, un gran impacto no sólo dentro del entorno legislativo y diplomático de los Estados contratantes, sino también en el espacio de los participantes en el Comercio Marítimo en general, quienes finalmente junto a los primeros serán los principales usuarios de este Convenio.

---

<sup>214</sup> Artículo 64 del Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías de 1978 - las "Reglas de Hamburgo".Op.Cit.pag.

Así pues, diversas han sido las opiniones generadas por esta normativa, tanto de carácter positivo como negativo, al punto de generar comentarios tan radicales como el no recomendar su aprobación o al menos consideración.

Por otro lado, desde las principales regiones portuarias del planeta han surgido comentarios y escritos sobre las Reglas de Rotterdam, reconociéndose así la importancia jurídica que tienen las mismas, en el transporte internacional de mercancías por vía marítima o parcialmente marítima.

Uno de los principales defensores de las Reglas, evidentemente es la Organización de las Naciones Unidas, que a través del trabajo que ha realizado a través de la CNUDMI contribuyendo con la implementación de estas normas.

La CNUDMI reafirma, que el Convenio desarrolla y moderniza antiguos Convenciones 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 ( Bruselas,25 de Agosto de 1924-Las Reglas de la Haya), y su Protocolo modificadorio las Reglas de la Haya-Visby, y el Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías ( Hamburgo, 31 de marzo de 1978-Las Reglas de Hamburgo).

El aporte de las Reglas de Rotterdam de acuerdo a esta organización, es el de un marco jurídico en el que se consideran los avances tecnológicos y comerciales que se han generado en el medio del transporte internacional, como por ejemplo, el uso de contenedores, la

unificación de las relaciones jurídicas que surgen en el transporte “door to door” en un solo contrato; así como la incorporación de los documentos electrónicos de transporte en la dinámica actual.

Igualmente según la CNUDMI el Convenio aporta a los principales sujetos dentro de la dinámica del transporte internacional (cargadores/porteadores), un régimen universal vinculante y equilibrado que regula los contratos de transporte marítimo, así como otro tipo de transporte.

Ahora bien, desde el ángulo de los Estados, también se ha generado receptividad a las Reglas de Rotterdam. Entre las naciones que destacan en este apoyo al Convenio se encuentra España, uno de los primeros países en ratificarlo, el 19 de enero de 2011. De acuerdo a lo establecido en el Convenio, el mismo entrará en vigencia el primer día del mes siguiente al transcurso de un año, a partir de la fecha en que haya sido depositado el vigésimo instrumento de ratificación, aceptación o adhesión.

Entre los puntos que destaca esta nación europea como favorables en el Convenio, se encuentran: Un régimen de responsabilidad por daños más equilibrado; inclusión de los documentos electrónicos y aproximación multimodal y “door to door” al transporte. Como puntos adicionales a su aceptación del Convenio agregan los especialistas españoles que este es mucho más equilibrado y completo desde el punto de vista jurídico, que las Reglas de la Haya-Visby y que las Reglas de Hamburgo. Uno de los expertos, que colaboró en el impulso de la aprobación por parte de España del Convenio de Rotterdam, fue

el miembro de la UNCITRAL, el profesor Rafael Illescas, quien fuera presidente del Grupo de Trabajo que redactó el Convenio.

Actualizando esta sección, el país africano Togo, oficialmente denominado República Togolesa ubicado en África Occidental ratificó las Reglas de Rotterdam de 2009 el pasado 17 de junio de 2012, convirtiéndose en el segundo país que deposita este instrumento, restando aun que 20 Naciones para que este Convenio de las Naciones Unidas entre en rigor.

Ahora bien, los detractores y las críticas tampoco se han hecho esperar con respecto al Convenio. Una de las principales escritas contra las Reglas de Rotterdam, es la denominada “Declaración de Montevideo”<sup>215</sup>. Esta fue realizada, el 20 de Octubre de 2010, en Montevideo Uruguay, por un grupo de personas vinculadas con el entorno marítimo, pero como algunos opositores a la comunicación mencionaban, “no tenían ningún conocimiento o noción jurídica, al no ser abogados”.

Esta Declaración estaba liderada por el argentino Antonio Zuidwijk, participante reconocido del entorno marítimo y transporte internacional, quien junto al resto de los contribuyentes al escrito, planteaban algunos de los siguientes comentarios negativos sobre las Reglas de Rotterdam:

*“...El Convenio de Rotterdam, es inconveniente para los importadores y exportadores de los países latinoamericanos...”*:

---

<sup>215</sup>[http://www.nuestromar.org/noticias/transporte\\_maritimo\\_y\\_fluvial/05\\_12\\_2010/34272\\_declaracion\\_de\\_montevideo](http://www.nuestromar.org/noticias/transporte_maritimo_y_fluvial/05_12_2010/34272_declaracion_de_montevideo) “Declaracion de Montevideo”

www.nuestromar.org

*“...No proporciona equidad y provecho reciproco en el comercio internacional, siendo un instrumento jurídico sumamente complejo y reglamentarista.*

*“...Es un retroceso de las normas y practicas vigentes en el transporte multimodal, al excluir otros medios de transporte cuando no está presente el transporte marítimo...”*

*“...Introduce definiciones jurídicamente intrascendentes para el contrato de transporte, tales como: el contrato de volumen, el transporte de línea regular o no regular, la parte ejecutante o la parte ejecutante marítima...”*

*“...La limitación de responsabilidad tiene una rebaja radical de acuerdo a los límites de la Haya-Visby. La medida de limitación del atraso, también es insuficiente. La limitación es solo para el porteador, pero no para el cargador, colocando al mismo en una posición privilegiada con respecto al primero...”*

*“...-No contribuye a la uniformidad del derecho aplicable para facilitar el comercio marítimo trasnacional, por el cumulo de artículos que generan incoherencia...”<sup>216</sup>*

Un escrito que utilizaron los promotores de la Declaración de Montevideo, como base para sus declaraciones, fue el realizado aproximadamente un año antes de la entrada en vigencia de las Reglas, denominado “Algunas Preocupaciones Concretas sobre las Reglas de Rotterdam”, redactado por un grupo de reconocidos especialistas en la materia, tales como: Svante O. Johansson, Barry

---

<sup>216</sup>[http://www.nuestromar.org/noticias/transporte\\_maritimo\\_y\\_fluvial/05\\_12\\_2010/34272\\_declaracion\\_de\\_montevideo](http://www.nuestromar.org/noticias/transporte_maritimo_y_fluvial/05_12_2010/34272_declaracion_de_montevideo) .“Declaracion de Montevideo..Op.Cit.

Oland, Kay Pysden, Jan Ramberg, Douglas G. Schmitt, William Tetley, etc.

Esta publicación estuvo orientada, a desglosar la Convención, y opinar acerca de los aspectos que según los autores convertía a las Reglas de Rotterdam en una normativa que no ayudaba a la uniformidad del derecho del transporte internacional.

Finalmente los participantes proponían, fomentar en los países la aprobación de las convenciones anteriores a Rotterdam, a nivel de transporte internacional, incluyendo cláusulas en las mismas, adaptadas a la realidad actual y avances tecnológicos.

En este mismo, afirmaban que la aprobación de las Reglas, estaba netamente vinculado con los intereses de Estados Unidos de Norteamérica, y que la entrada en vigencia de las mismas, generaría un mayor fraccionamiento del Derecho Internacional; generando un ambiente descontrolado de amplias libertades, que según los autores, sería la causa de una crisis del transporte internacional, tal como la vivida recientemente en el área financiera, donde los operadores a gran escala ganarían tal poder del mercado que tomarían a la cadena de suministros como “rehén”<sup>217</sup>.

Siguiendo con la referencia a la “Declaración de Montevideo, se publicó igualmente, un escrito realizado por diversos y reconocidos

---

<sup>217</sup>[http://www.nuestromar.org/noticias/transporte\\_maritimo\\_y\\_fluvial/05\\_12\\_2010/34272\\_declaracion\\_de\\_montevideo](http://www.nuestromar.org/noticias/transporte_maritimo_y_fluvial/05_12_2010/34272_declaracion_de_montevideo) .“Declaración de Montevideo”

www.nuestromar.org



maritimistas, como contrapartida a lo mencionado en la “Declaración”. Este escrito, se denominó; “Las Reglas de Rotterdam: Una respuesta latinoamericana a la Declaración de Montevideo” .Los firmantes del mismo, fueron juristas de América Latina, entre los que destacaban: José Vicente Guzmán (Colombia) Ricardo Sandoval López (Chile-Delegado ante la UNCITRAL) Rafael Illescas (España) Alejandro Laborde Fonrat (Uruguay), Carlos Matheus (Venezuela).<sup>218</sup>

En este artículo, los autores respondían a cada una de las opiniones planteadas en la Declaración de Montevideo, comentando su visión acerca de la verdadera intención de las Reglas de Rotterdam, y las grandes ventajas que Convención brindaba con respecto a las normativas anteriores.

Los participantes alegaban que la “Declaración”, presentaba críticas carentes de valor técnico, mostrando una visión desequilibrada del tema. Así mismo mencionaban, que lo comentado en Montevideo, atribuía una inconveniencia de la Convención, con un análisis poco detallado de las disposiciones mismas, y en algunos casos, las afirmaciones planteadas contrastan con el texto mismo de las Reglas de Rotterdam.

Haremos mención entonces, a las respuestas que nos parecen más relevantes de este artículo, que contradicen en su totalidad, las afirmaciones de la “Declaración de Montevideo”:

---

<sup>218</sup> [www.comitemaritime.org/.../Las%20Reglas%20de%20Rotterdam%20..](http://www.comitemaritime.org/.../Las%20Reglas%20de%20Rotterdam%20..) “Las Reglas de Rotterdam:

*Una respuesta Latinoamericana a la Declaración de Montevideo”*

[www.comitemaritime.org](http://www.comitemaritime.org).

### **-Comentarios Declaración de Montevideo:**

*“Dicha Convención es altamente inconveniente para los importadores Y exportadores de los países latinoamericanos, en su casi totalidad de usuarios del transporte marítimo internacional.”<sup>219</sup>*

### **-Respuesta a la Declaración de Montevideo:**

*“...Mal podría decirse que tal convenio sea “altamente inconveniente para los Importadores y exportadores de los países latinoamericanos” cuando, a título de ejemplo:*

*El nuevo sistema está llamado a ser interpretado “teniendo en Cuenta carácter internacional” (Art.2) esto es, ya no a partir de los precedentes jurisprudenciales y/o leyes de nación alguna en particular.*

*Elimina las exoneraciones de responsabilidad del transportador de culpa Náutica e incendio (dejando sólo el incendio a bordo).*

*Incrementa los topes indemnizatorios del transportador marítimo en relación con los previstos por sus predecesores (Art.59).*

*Amplía el periodo de responsabilidad del porteador (Art. 12).*

*Permitiría instaurar una demanda en contra del transportador marítimo o su representante en el lugar de entrega o puerto de entrega bajo ciertas condiciones, como es muchas veces el interés de los destinatarios de las mercancías en países latinoamericanos (Art.66)...”<sup>220</sup>*

### **-Comentarios Declaración de Montevideo:**

*“...Fija límites ínfimos de responsabilidad por pérdida o avería—875 DEG por bulto y 3 DEG por kilogramo de peso bruto – que implican una rebaja radical de la medida de los límites fijados en las Reglas de La Haya- Visby. Además*

---

<sup>219</sup> [http://www.nuestromar.org/noticias/transporte\\_maritimo\\_y\\_fluvial/05\\_12\\_2010/34272\\_declaracion\\_de\\_montevideo](http://www.nuestromar.org/noticias/transporte_maritimo_y_fluvial/05_12_2010/34272_declaracion_de_montevideo) .“Declaración de Montevideo”

<sup>220</sup> [www.comitemaritime.org/.../Las%20Reglas%20de%20Rotterdam%20..](http://www.comitemaritime.org/.../Las%20Reglas%20de%20Rotterdam%20..) “Las Reglas de Rotterdam: Una respuesta Latinoamericana a la Declaración de Montevideo”  
www.comitemaritime.org

*la medida de cuenta (DEG) es una unidad monetaria afectada por inflación, lo que significará a lo largo de los años un aumento progresivo de la irresponsabilidad de los transportadores.*<sup>221</sup>

*El límite de responsabilidad por atraso –dos veces y media el valor del Flete también parece insuficiente.*

*Tampoco son claras las reglas sobre el valor de la indemnización debida cuando hubiere valor declarado de las mercancías.*

*La limitación de responsabilidad es solo para el porteador, pero no para el cargador, cuyas obligaciones regula y cuya responsabilidad es íntegra e ilimitada, por lo que consagra un privilegio inaceptable para el primero...*<sup>222</sup>

#### **-Respuesta a la Declaración de Montevideo:**

*“...Contrario a lo señalado en la Declaración de Montevideo sobre el punto, las Reglas de Rotterdam planten un incremento y no una indemnización de los topes indemnizatorios previstos por caso de pérdida o daño de las mercancías...”*

*“...Así las cosas, puede verse claramente los límites previstos en la nueva convención son más altos que los contemplados por sus predecesores. De otro lado, la referencia a derechos especiales de giro (DEG) es de frecuente utilización en instrumentos internacionales que regulan los contratos de transporte, por distintos modos de transporte, como por ejemplo el Convenio de Montreal de 1999, en materia de límites indemnizatorios del transportador aéreo y adicionalmente, busca establecer un patrón que nada tiene que ver con la “irresponsabilidad de los transportadores” sino con mantener vigente el valor del cálculo del tope indemnizatorio previsto por la norma internacional..”*

---

<sup>221</sup>[http://www.nuestromar.org/noticias/transporte\\_maritimo\\_y\\_fluvial/05\\_12\\_2010/34272\\_declaracion\\_de\\_montevideo](http://www.nuestromar.org/noticias/transporte_maritimo_y_fluvial/05_12_2010/34272_declaracion_de_montevideo) .“Declaración de Montevideo”

www.nuestromar.org

<sup>222</sup>[http://www.nuestromar.org/noticias/transporte\\_maritimo\\_y\\_fluvial...](http://www.nuestromar.org/noticias/transporte_maritimo_y_fluvial...)Op,Cit

*“...En relación con el cálculo de indemnización cuando haya valor declarado, el Convenio no hace más que recoger lo dicho por sus predecesores (Reglas de la Haya, Reglas de la Haya-Visby y Reglas de Hamburgo) en el sentido de disponer en su Artículo 59 que será tal valor el que operara como límite( Artículo 59.1)...”*

*“Vale la pena tener presente igualmente que en la nueva convención se busco este punto en particular también para mantener un “ balance” entre los intereses de los portadores y cargadores, con miras al mantenimiento de un régimen que ofrezca seguridad jurídica, razón por la cual se llevo al consenso de fijar los límites en los montos planteados por el Convenio..”<sup>223</sup>*

Y finalmente agregamos este último comentario del artículo de respuesta a la Declaración de Montevideo.

#### **-Comentarios Declaración de Montevideo:**

*“...En resumen es una falacia anunciar que las Reglas de Rotterdam “terminaran con el desorden mundial que reina actualmente en la materia”, como lo sostienen los entusiastas de esta nueva nomenclatura...”<sup>224</sup>*

#### **-Respuesta a la Declaración de Montevideo:**

*“...No se trata pues a nuestro juicio, de desconocer las bondades de los anteriores sistemas sino, por el contrario, de partir de la base de contemplar sus puntos favorables y de contar con una propuesta de armonización normativa, acorde a las necesidades del sector a través de un convenio que*

---

<sup>223</sup> [www.comitemaritime.org/.../Las%20Reglas%20de%20Rotterdam%20..](http://www.comitemaritime.org/.../Las%20Reglas%20de%20Rotterdam%20..) “Las Reglas de Rotterdam: Una respuesta Latinoamericana a la Declaración de Montevideo”.

[www.comitemaritime.org](http://www.comitemaritime.org)

<sup>224</sup> [http://www.nuestromar.org/noticias/transporte\\_maritimo\\_y\\_fluvial/05\\_12\\_2010/34272\\_declaracion\\_de\\_montevideo](http://www.nuestromar.org/noticias/transporte_maritimo_y_fluvial/05_12_2010/34272_declaracion_de_montevideo) .“Declaración de Montevideo”

[www.nuestromar.org](http://www.nuestromar.org)

*recoge elementos de diversas escuelas y tradiciones jurídicas, para llegar así a un verdadero instrumento normativo de aplicación universal...*<sup>225</sup>

Es así como el debate surgido entre estas dos vertientes latinoamericanas sobre la conveniencia o no de las Reglas de Rotterdam sin lugar a dudas avivó la atención de la Comunidad Internacional e influyó en el análisis que cada país debe realizar para determinar si su aprobación o no de las Reglas de Rotterdam es lo más acertado para sus órdenes jurídicos.

Para finalizar este punto particular, la autora de este Trabajo Especial de Grado considera que los argumentos establecidos en “Las Reglas de Rotterdam: Una respuesta latinoamericana a la Declaración de Montevideo” ciertamente aportan respuestas bastante acertadas y fundamentadas a los cuestionamientos o críticas expresados en “La Declaración de Montevideo”. Las Reglas de Rotterdam representan un verdadero avance en materia de regulación de transporte internacional con respecto a las normativas anteriores, como las Reglas de la Haya-Visby y las Reglas de Hamburgo debiéndose entonces promover intensamente su aprobación por la mayor cantidad de Estados posibles, a los fines de que su entrada en vigencia, sea realmente efectiva.

---

<sup>225</sup> [www.comitemaritime.org/.../Las%20Reglas%20de%20Rotterdam%20..](http://www.comitemaritime.org/.../Las%20Reglas%20de%20Rotterdam%20..) “Las Reglas de Rotterdam: Una respuesta Latinoamericana a la Declaración de Montevideo”.  
www.comitemaritime.org

### 3.4.Otras Opiniones sobre las Reglas de Rotterdam.

Finalmente, podemos hacer mención a otros comentarios emitidos con respecto a las Reglas de Rotterdam, provenientes del continente europeo.

Así tenemos, el escrito recientemente publicado en la prensa europea, realizado por la abogada inglesa Kay Pysden, perteneciente al “Estudio Pysdens Solicitors” de Londres. La jurista, plantea, el no apoyo a la ratificación a las Reglas de Rotterdam, soportándose en otras opiniones similares, brindadas en contra del Convenio.<sup>226</sup>

Pysden, analiza la influencia de este cuerpo legal en la Unión Europea, y acusa la política de este órgano, por la falta de claridad y contradicción en sus mensajes. La abogada se fundamenta, en el documento de la política europea de transporte titulado “Las Reglas de Rotterdam-Resolución del Parlamento sobre metas estratégicas y recomendaciones para la política europea de transporte marítimo hasta el 2018”, adoptada el 23 de marzo de 2010, donde se hace un llamado a los países de Europa, para adoptar las Reglas de Rotterdam (convirtiéndose España en el primero de ellos en ratificarlas).

Sin embargo, este requerimiento no es mandatorio y por lo tanto no es vinculante, estando sujeto a *consultas por* los Estados miembros de la Unión Europea.

---

<sup>226</sup> <http://www.todanoticia.com/24280/piden-una-politica-europea-clara/>.2010.<http://todanoticia.com>  
www.todanoticia.com

La autora igualmente menciona que esta política *“claramente anima a los países europeos a adoptar las Reglas, pero no es un requerimiento formal”*<sup>227</sup>. Esto podría llevar mucho tiempo, dado que 20 países necesitan ratificar esta convención para darle fuerza de ley. Solo el Estado Español ha dado su ratificación, y hay muchos otros países que firman, pero no ratifican.

Según responde, Pawel Stelmazczyk, integrante de la Comisión Europea y responsable de Logística y Co-modalidad, su grupo está esperando la resolución del proceso de ratificación de las Reglas de Rotterdam para analizar futuras posibilidades. Según declaró: *“estamos esperando el resultado del proceso de ratificación de las Reglas de Rotterdam. Si se ratifican entonces volveremos a nuestras alternativas, y si no se ratifican será indicativo también de que podemos seguir adelante con nuestras otras opciones”*.<sup>228</sup>

A juicio de la abogada inglesa, *“la excepción por “volumen del contrato”* afecta negativamente a la intención de las Reglas de devolver uniformidad a la ley marítima sobre el transporte de bienes. Este criterio, de llegar a extenderse, podría generar por primera vez desde 1925, la falta de regularización del transporte marítimo internacional de bienes”. Según su opinión, *“se perdió una oportunidad extremadamente importante para obtener una convención auténticamente multimodal, ya que hemos*

---

<sup>227</sup> <http://www.todanoticia.com/24280/piden-una-politica-europea-clara/.2010>.<http://todanoticia.com>

[www.todanoticia.com](http://www.todanoticia.com)

<sup>228</sup> <http://www.todanoticia.com/24280/piden-una-politica-europea-clara/.2010>.<http://todanoticia.com>

[www.todanoticia.com](http://www.todanoticia.com)

*desembocado en una que ha sido denominada “marítima plus”, y que es una posición a medio camino entre la responsabilidad en toda la cadena y la de “puerto a puerto”, lo que no es útil”.*<sup>229</sup>

Finalmente, Pysden indica que la Unión Europea debería liderizar, una posición que ha sido claramente desarrollada el último año y medio, la cual se refiere al aspecto de que, “A los países de la UE se les debería pedir que no ratificasen hasta que la UE no haya analizado las Reglas. Si esto pasara, solo 17 países firmarían, los que no son suficientes para llevar a las Reglas a tener fuerza de ley aunque todos ellos las ratificaran.”<sup>230</sup>

---

<sup>229</sup> <http://www.todanoticia.com/24280/piden-una-politica-europea-clara/>.2010.<http://todanoticia.com>

www.todanoticia.com

<sup>230</sup> <http://www.todanoticia.com/24280/piden-una-politica-europea-clara/>.2010.<http://todanoticia.com>

www.todanoticia.com



## CONCLUSIONES

A partir de la presente investigación se alcanzaron las siguientes conclusiones:

Se analizó el fundamento jurídico y práctico del régimen de responsabilidad, establecido por las Reglas de Rotterdam el cual está basado en las Convenciones Internacionales anteriores a su entrada en vigencia, es decir, las Reglas de la Haya, Reglas de la Haya-Visby y Reglas de Hamburgo, así como también los aportes y contribuciones obtenidas de las discusiones generadas en el seno de la UNCITRAL en las Naciones Unidas, entre doctrinarios, organizaciones marítimas y Estados participantes.

Desde el punto de vista normativo, el régimen de responsabilidad planteado por las Reglas de Rotterdam representa una mixtura de los principios y disposiciones incorporados en las regulaciones previas en la materia. El Convenio del 2009 plantea una regulación modernizada y actual del transporte internacional de mercancías, dejando atrás las disposiciones obsoletas que planteaban el Régimen de la Haya, Haya-Visby y Hamburgo.

Se determinó el Régimen de Responsabilidad aplicable al transportista internacional según las Reglas de Rotterdam, el cual está basado en el ejercicio de la “diligencia y cuidados debidos” por parte del porteador o de sus dependientes, donde la carga de la prueba recae sobre el reclamante, quien deberá comprobar que los primeros, no actuaron diligente y debidamente, y que las pérdidas, daños o retrasos en la

entrega de la carga en el puerto de destino, acaecieron durante el periodo de responsabilidad del porteador.

El periodo de responsabilidad del porteador que establecen las Reglas de Rotterdam se distingue de los dispuestos en las Reglas de la Haya-Visby (“Gancho a Gancho”) y las Reglas de Hamburgo (“Puerto a Puerto”) en razón a que el Convenio del 2009 amplía el lapso de responsabilidad del porteador o sus dependientes, estableciendo que el mismo será desde momento en que el porteador o una parte ejecutante reciba las mercancías para su transporte y termina en el momento de su entrega en el lugar de destino. Esta extensión del periodo de responsabilidad se denomina “Puerta a Puerta” la cual está directamente vinculada con el transporte multimodal, y las necesidades del comercio marítimo internacional actual. El transportista, sus dependientes o cualquier otro tercero, que intervenga al efecto de cumplir la obligación de traslado de la mercancía de un lugar de recepción a un lugar de entrega, deberá asumir toda la responsabilidad de las actividades realizadas con la carga, hasta la consignación al destinatario en el puerto de destino.

Se conoció el ámbito de aplicación del régimen de responsabilidad para el transportista internacional establecido en las Reglas de Rotterdam, el cual se base en terminos generales en el criterio de lugar, incluyendo 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 distintos, siempre y cuando, de acuerdo con el contrato de

transporte, se encuentre en el lugar de la recepción, el puerto de carga, el lugar de entrega o el puerto de descarga. Sin importar la nacionalidad del buque, porteador, partes ejecutantes, cargador, consignatario, o cualquier otra parte interesada, las Reglas de Rotterdam serán aplicables.

Desde el punto de vista específico, las disposiciones contenidas en el Convenio de Rotterdam que establezcan exoneraciones o limitaciones a la responsabilidad del porteador, resultarán aplicables cualquiera que fuere la naturaleza de la acción que se ejercitare (contractual, extracontractual, legal) contra el porteador, la parte ejecutante marítima (según lo contenido en el artículo 19 del Convenio), sus empleados o contra el capitán o miembros de la tripulación, al amparo de un hecho que, conforme a las citadas Reglas, sea generador de tal responsabilidad (daños, retraso en la entrega, etc.).

Se analizaron las limitaciones y exoneraciones establecidas en las Reglas de Rotterdam, para el régimen de responsabilidad en ella contenido. En relación a la limitación de responsabilidad, el Convenio del 2009 incorpora un valor máximo de 875 unidades de cuenta por bulto u otra unidad de carga, o 3 unidades de cuenta por kilogramo de peso bruto de las mercancías que son objeto de transporte. Con respecto a este tema Rotterdam se fundamentan claramente en lo establecido anteriormente por las Reglas de Hamburgo, incrementando únicamente el monto de las unidades de cuenta por kilogramo de peso bruto de la carga, brindando mayor seguridad jurídica a las partes involucradas. La utilización de los Derechos Especiales de Giro (DEG) en el Convenio del 2009, aporta un nivel de mayor efectividad y precisión en el cálculo del límite de

la indemnización por responsabilidad del porteador, con respecto a las reclamaciones derivadas de las pérdidas, daños o retraso en la entrega de la carga.

Al analizarse la exoneración de responsabilidad establecido por el Convenio del 2009, el mismo establece un extenso listado de quince supuestos exonerativos de responsabilidad del porteador, lo cuales se asemejan a los que en su momento incorporaron Las Reglas de la Haya (1924), con la exclusión de la conocida “falta náutica”. Así pues, el porteador quedará total o parcialmente exonerado de la responsabilidad derivada del incumplimiento de su obligación principal (transportar las mercancías hasta el lugar de destino y entregarlas al destinatario), 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 alguno de sus dependientes. El porteador quedará asimismo total o parcialmente exonerado de la responsabilidad, probando que uno o más de los supuestos de hecho exonerativos de responsabilidad causó o contribuyó a causar la pérdida, daño o retraso en la entrega de la mercancía.

Las acciones de reclamación que sean interpuestas contra el porteador, consignatario, cargador, los terceros designados al efecto o cualquier otra parte interesada, tendrá un lapso para ser ejercidas en los dos años siguientes al día en que el porteador debió haber entregado la mercancía en el lugar de entrega, 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 lapso para el ejercicio de reclamaciones derivadas de la pérdida, daño o retraso en la entrega de la mercancía, sea por

vía judicial o arbitral, es incrementado en el Convenio de Rotterdam con respecto a las Reglas de 1924 y reitera lo establecido en el Convenio de Hamburgo de 1978, lo que garantiza mayor seguridad jurídica a las partes afectadas. Una vez prescrito el lapso establecido en las Reglas de Rotterdam, se perderá la oportunidad para ejercer las reclamaciones correspondientes.

Se analizó el régimen de responsabilidad del porteador dentro de la Ley de Comercio Marítimo venezolana (Gaceta Oficial Extraordinaria Numero 5.551 de fecha 09 de noviembre de 2001 y su respectiva Ley de Reforma Parcial, fecha 5 de enero de 2006), con relación a lo dispuesto en las Reglas de Rotterdam. Al ser estas dos normativas producto de la incorporación de los principios y disposiciones de las Reglas de la Haya, Reglas de la Haya-Visby y Reglas de Hamburgo gozan ciertamente de gran semejanza. Así pues, el fundamento del Régimen de Responsabilidad de la Ley de Comercio Marítimo, se basa al igual que las Reglas de Rotterdam en que el Porteador será responsable por las mercancías durante el periodo que estas están bajo su custodia. El Transportista deberá actuar en forma diligente (régimen de la debida diligencia) para que el buque se encuentre en estado de navegabilidad, esté debidamente tripulado y equipado y todos sus espacios, bodegas o cabinas estén preparadas para recibir la carga objeto del transporte. Ahora bien de acuerdo a la legislación venezolana, el periodo en el cual la mercancía será responsabilidad del porteador iniciará desde el puerto de carga, durante el transporte y en el puerto de descarga (Régimen de Hamburgo “puerto a puerto”).

El ámbito de aplicación de la Ley de Comercio Marítimo se fundamenta como lo hace el Convenio de Rotterdam, en el criterio del lugar, estableciendo que sus disposiciones serán aplicables en: el puerto de carga o de descarga previsto en el contrato, esté situado en el espacio acuático nacional, uno de los puertos facultativos de descarga previstos en el contrato, sea el puerto efectivo de descarga y éste se encuentre dentro del espacio acuático nacional. La Ley de Comercio Marítimo agrega también el criterio documental para determinar su aplicación, indicando que este se extenderá cuando el conocimiento de embarque u otro documento que haga prueba del contrato, estipule que se regirá por las disposiciones de este Capítulo.

Con respecto a la limitación de responsabilidad del porteador la ley nacional dispone, como monto máximo la cantidad de 666,67 unidades de cuenta por bulto u otra unidad de carga transportada, o a dos con cincuenta centésimas (2,50), es decir montos por debajo de lo incorporado en las Reglas de Rotterdam. En relación al retraso, la Ley de Comercio marítimo contiene igualmente lo que el Convenio del 2009, la limitación de responsabilidad por esta afectación será por un monto máximo de dos veces y media el valor del flete, la cual no excederá el valor total que debe pagarse en virtud del contrato de transporte.

El régimen de la Ley de Comercio Marítimo establece con respecto a la exoneración de responsabilidad del porteador, el conjunto de supuestos exonerativos que en su momento establecieron las Reglas de la Haya de 1924, incorporando la falta náutica como la excepción fundamental para liberarse de

la responsabilidad generada por la pérdida, daño o retraso en la entrega de la carga en el lugar de recepción. De acuerdo a la legislación nacional, quien alegue la exoneración de responsabilidad, deberá probar que ni el porteador, propietario, armador, ni sus agentes, han causado o contribuido a causar la pérdida o daños.

El lapso para el ejercicio de acciones de reclamación (vía Judicial o Arbitral) por pérdidas, daños o retraso en la entrega de la mercancía, será de acuerdo a la Ley venezolana prescrito luego de transcurrido un (1) 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; luego de transcurrido este plazo las acciones prescribirán. En este punto en particular la Ley de Comercio Marítimo brinda menos seguridad jurídica al porteador o las partes interesadas que las Reglas de Rotterdam, al colocar un plazo menor al de estas últimas para el ejercicio de las reclamaciones correspondientes. Se determinó luego de haber realizado este estudio detallado del sistema de responsabilidad que establecen las Reglas de Rotterdam, que el mismo aporta ciertamente avances e innovaciones con respecto a las Convenciones Internacionales anteriores, en esta materia. El Convenio de Rotterdam, expresa en su contenido los aspectos más favorecedores de las Reglas de la Haya, Reglas de la Haya-Visby y Reglas de Hamburgo en cuanto a ámbito de aplicación de sus normas, fundamento, responsabilidad, limitación y exoneración de la responsabilidad del porteador marítimo. El Convenio del 2009 por su parte, revitaliza las disposiciones aplicables al transporte internacional de mercancías y se adapta a las necesidades del

entorno práctico actual. Su texto se distingue de los Convenios anteriores por tener una alta calidad normativa, poseer neutralidad jurídica en sus definiciones y brindar la ansiada uniformidad legislativa que tanto se ha anhelado en esta materia. en su articulado.

Se considera conveniente ratificar las Reglas de Rotterdam en razón de los argumentos antes mencionados, y para el caso particular de Venezuela aportaría grandes avances en la regulación del transporte internacional de mercancías que está reglamentado hoy en día por la Ley de Comercio Marítimo. La ratificación de este Convenio no se considera que afectaría en gran manera al orden jurídico venezolano, pues los principios sobre los cuales se sustenta la Ley de Comercio Marítimo y las Reglas de Rotterdam no son contradictorios, sino más bien complementarios y de fácil integración. Así mismo, las Reglas de Rotterdam admiten la vigencia de otras regulaciones en materias no tratadas por ella, tales como el transporte terrestre, aéreo, ferroviario, etc, es decir, las disposiciones que contiene la Ley de Comercio Marítimo en razón a otras formas de transporte distintas a la vía marítima, pudieran seguir en vigor de acuerdo al Convenio del 2009, lo que garantizaría una mayor efectividad en la entrada en vigencia de este ultimo. Si Venezuela admite ratificar este Convenio, se destacara como el país latinoamericano a la vanguardia de la regulación del comercio marítimo internacional de carga, lo cual siendo nuestro nación un importante exportador de bienes y productos a nivel internacional, seria seguramente un aliciente importante para que otros países de este continente se decidieran acerca de la conveniencia de aprobar las Reglas de Rotterdam.



Con respecto a las consideraciones personales de la autora de la presente investigación, puede agregarse que luego de finalizado el estudio del “Convenio de las Naciones Unidas sobre el Contrato de Transporte Internacional de Mercancías Total o Parcialmente marítimo, Las Reglas de Rotterdam” se reconoce su sentido de modernismo y efectividad para el Comercio Internacional de mercancías. El Contenido del Convenio del 2009 se considera de gran forma instructivo y de fácil aplicación en realidad actual del comercio marítimo entre países. Como toda norma novedosa, siempre encontrara críticas o desconocimientos a su valor jurídico y práctico, pero lo cual no debe desmeritar su sentido de aporte a la uniformidad normativa anhelada. La investigación realizada logró que se obtuviera mucho más entendimiento y comprensión del transporte de carga internacional, de sus fases y etapas, así como de cuáles son las necesidades de cada una de las partes involucradas, las cuales a la opinión de quien desarrolla este Trabajo Especial de Grado, quedan lo suficientemente protegidas en sus intereses gracias al Régimen de Responsabilidad establecido por las Reglas de Rotterdam.

## REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Alba Manuel. (2009). "The use of electronic records as collateral in the Rotterdam Rules: future solutions for present needs in Uniform Law Review". Vol. XIV. Madrid, España.

Álvarez Ledo, Tulio.(2004). "Contrato de transporte marítimo. Memoria del III Congreso de Derecho Marítimo: el nuevo Derecho Marítimo Venezolano". Asociación Venezolana de Derecho Marítimo. Caracas, Venezuela.

Alvarez Ledo, Tulio (2011)."Reglas de Rotterdam. Régimen comparado de la Responsabilidad del Porteador". Ponencia presentada en "Foro conmemorativo del X aniversario de la Promulgación de las leyes de la Navegación Venezolanas". Academia de Ciencias Políticas y Sociales de Venezuela, del 13 al 15 de octubre de 2011.Caracas, Venezuela.

Álvarez, Rubio Juan José. (2010)."Jurisdicción y Arbitraje en el Nuevo Convenio de UNCITRAL".Las Reglas de Rotterdam: La regulación del contrato de transporte internacional de mercancías por mar". Alberto Emparanza Sobejano (director). Editorial Marcial Pons. Madrid, España.

Ballesteros Roman, Alfonso J (1998)."Comercio Exterior. Teoría y Práctica". Segunda Edición. Universidad de Murcia. Pág. 330 y ss. Murcia, España.

Conrado Costa, Lara. (2011). "Multimodal aspect of the Rotterdam Rules: a critical analysis of the liability of the MTO". Tesis de Grado, Maestría en Derecho Marítimo. Faculty of Law, Lund University. Lund, Suecia.

Francesco Berlingieri. (2009). "Dalle Regole Dell' AJA-VISBY Alle Regole di Rotterdam, Effetti del Cambiamento Sul Commercio Marítimo". Associazione Italiana di Diritto Marittimo. Genova, Italia.

Emparanza Sobejano, Alberto.(2010). "Documentos de Transporte: Indicaciones sobre el Porteador y sobre las Mercancías: Valor Probatorio." "Las Reglas de Rotterdam, la regulación del contrato de transporte internacional de mercancías por mar". Alberto Emparanza Sobejano (director).Editorial Marcial Pons. Madrid, España.

Escuin Ibañez, Irene.(2010). La Limitación de Responsabilidad del Porteador. Las Reglas de Rotterdam, la regulación del contrato de transporte internacional de mercancías por mar. Alberto Emparanza Sobejano (director). Editorial Marcial Pons. Madrid, España.

Estrella Farria, José Angelo. (2007). "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, España.

Gabaldón García., José Luis. (1995). "Los contratos de transporte de mercancías". Numero 34. 1995. Madrid, España.

Gabaldón G. José Luis y Ruiz Soroa, José María. (2006). "Manual de Derecho de la Navegación Marítima". Tercera Edición. Manuales Profesionales Mercantil. Editorial Marcial Pons. Barcelona, España.

Guzmán Lanfranco, Edmundo. (2007). "Preponderancia del poder marítimo". Revista de Marina, Núm. 3, Armada de Chile. Valparaíso, Chile.

Honka, Hannu. (2009). "United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea – Scope of application and Freedom of contract". CMI Colloquium on the Rotterdam Rules, Rotterdam, September 21. Rotterdam, Holanda.

López Rueda, Francisco Carlos. (2000). "El Régimen Jurídico del Transporte Multimodal. Biblioteca de Derecho de los Negocios". Editorial, La Ley. Madrid, España.

Marin, Jasenco. (2010). "The Rotterdam Rules-and overview of their key Provisions". University of Zagreb, Faculty of Law. 2010. Zagreb, Croacia.

Martin Osante, José Manuel. (2010). "Responsabilidad del Porteador por pérdida, daño o retraso en las Reglas de Rotterdam. Las Reglas de Rotterdam, la regulación del contrato

de transporte internacional de mercancías por mar”. Emparanza Sobejano, Alberto (director). Editorial Marcial Pons. Madrid, España.

Reynolds, Francys. (1990). “The Hague Rules, The Hague-Visby Rules, and the Hamburg Rules.”. Ponencia extracto de la Conferencia Principal de la MLAANZ de Nueva Zelanda. Páginas de la 16 a 26. Tokaanu, Nueva Zelanda.

Fernandez Russo, Omar (2006). “Cartas de Crédito y Otros Medios de Pago de Comercio Internacional”. Editores Millenium. Pág. 86 y ss. Caracas, Venezuela.

Sánchez Calero, Fernando. (1957). El contrato de Transporte Marítimo de Mercancías”. Consejo Superior de Investigaciones Científicas. Madrid, España

Schoenbaum, Thomas J. " Admiralty and Maritime Law", West Publishing Co. St. Paul MN. Second Edition, 1st Reprint, 1998.

Tamayo, Jaramillo, José. (1991). El contrato de Transporte”. Editorial Temis. Bogotá, Colombia.

Tetley, William. (1988). "Marine Cargo Claims". International Shipping Publications, National Library of Canada. 1988, .Canadá.

Thauby Krebs, Fernando. (1998). La Responsabilidad del Transportador de Mercancías por Mar en las Reglas de

Hamburgo; Análisis Comparado. Revista Marina Chile. Santiago de Chile, Chile.

Van Der Ziel, Gertjan. (2009). Chapter 10 of the Rotterdam Rules: Control of Goods in Transit". Texas International Law Journal Vol. 44, p. 375. Texas, Estados Unidos.

Williams, Richard. (2008). Transport documentation under the new Convention. Journal of International Maritime Law. Estados Unidos de Norteamérica.

Yang, Ying. (2011). The Abolition of the nautical fault exemption: To be or not to be. Tesis para obtener Maestría en Derecho Marítimo..Lund University. Lund, Suecia

Yuzhou Si-Li, Henry Hai, (2009). "The New Structure of the Basis of Liability for the Carrier"- CMI Coloquio de las Reglas de Rotterdam, Rotterdam y Uniform Law Review.2009. Vol. XIV.

Zurimendi Isla, Aitor. (2010). Reclamaciones: Aviso Previo y Plazo de Ejercicio". "Las Reglas de Rotterdam. La regulación del contrato de transporte internacional de mercancías por mar." Alberto Emparanza Sobejano ( director). Editorial Marcial Pons..Madrid, España

## **LEGISLACIÓN NACIONAL:**

Constitución de la República Bolivariana de Venezuela. (2000). Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela, 5.453 (Extraordinaria), Mayo 24 de 2000.

Ley de Comercio Marítimo según Decreto Ley Número 1.506 del 30 de octubre de 2001. Gaceta oficial de la Republica Bolivariana de Venezuela Numero 5.551 ,09 de noviembre de 2001

Ley de Comercio Marítimo. (2006). Gaceta oficial de la República Bolivariana de Venezuela, 38.551 (Extraordinario), Enero 5 de 2006.

## **CONVENIOS INTERNACIONALES**

Convenio de las Naciones Unidas sobre Transporte Multimodal Internacional de Mercadería Reglas UNCTAD, CCI. Convenio de Ginebra, del 24 de mayo de 1980.

Convenio de Bruselas del 25 de Agosto de 1924, sobre la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Conocimiento de Embarque. Reglas de la Haya

Protocolo de Bruselas, de 23 de febrero de 1968. (Protocolo por el que se modifica la convención Internacional para la unificación de ciertas Reglas en materia de conocimiento,

firmado en Bruselas el 25 de agosto de 1924).Reglas de la Haya/Visby.

Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías de 1978 - las "Reglas de Hamburgo".

Convenio de las Naciones Unidas sobre el contrato de transporte internacional de mercancías total o parcialmente marítimo del 23 de Septiembre de 2009 - las "Reglas de Rotterdam".

#### **PÁGINAS WEB:**

Boletín Aduanero Número 31. "El Conocimiento de Embarque (B/L)". Agosto de 2006.  
[http://www.aduanas.com.ve/boletines/boletin\\_31/conocimiento.htm](http://www.aduanas.com.ve/boletines/boletin_31/conocimiento.htm)

<http://www.aduanas.com.ve><http://www.imf.org/external/np/exr/facts/spa/sdrs.htm>.

<http://www.bibliojuridica.org/libros/2/918/27.pdf>.

<http://biblio.juridicas.unam.mx/estrev/derint/cont/8/art/art3.htm>

BIMCO Bulletin No.1, 1996."Explanatory notes for MULTIDOC95".



[https://www.bimco.org/Chartering/BIMCO\\_Documents/Bills\\_of\\_Lading/MULTIDOC95/Explanatory\\_Notes\\_MULTIDOC\\_95.aspx](https://www.bimco.org/Chartering/BIMCO_Documents/Bills_of_Lading/MULTIDOC95/Explanatory_Notes_MULTIDOC_95.aspx)

BIMCO Bulletin No. 91, 1996. "Explanatory Notes to COMBICONBILL".[https://www.bimco.org/Chartering/BIMCO\\_Documents/Bills\\_of\\_Lading/COMBICONBILL/Explanatory\\_Notes\\_COMBICONBILL.aspx](https://www.bimco.org/Chartering/BIMCO_Documents/Bills_of_Lading/COMBICONBILL/Explanatory_Notes_COMBICONBILL.aspx)

César E. Ramos Padilla. "El Conocimiento de Embarque en la Ley de Títulos Valores".  
[boletinderecho.upsjb.edu.pe/articulos/Conocimiento\\_Embarque.doc](http://boletinderecho.upsjb.edu.pe/articulos/Conocimiento_Embarque.doc)

[www.comitemaritime.org/.../Las%20Reglas%20de%20Rotterdam%20..](http://www.comitemaritime.org/.../Las%20Reglas%20de%20Rotterdam%20..) "Las Reglas de Rotterdam: Una respuesta Latinoamericana a la Declaración de Montevideo".[www.comitemaritime.org](http://www.comitemaritime.org)

<http://www.imf.org/external/np/exr/facts/spa/sdrs.htm>. "Derechos Especiales de Giro".[www.imf.org](http://www.imf.org)

<http://deconceptos.com/ciencias-juridicas/responsabilidad>

<http://www.eclac.cl/Transporte/noticias/bolfall/7/39797/FAL-283-WEB.pdf>.

Applications of General Rules.[www.eurotransport-solutions.com/documentos./Hague-Visby](http://www.eurotransport-solutions.com/documentos./Hague-Visby).

Ray, Jose Domingo. "La Responsabilidad del Transportista en las Reglas de Hamburgo y la Solución Arbitral de Controversias." [biblio.juridicas.unam.mx/libros/2/918/27.pdf](http://biblio.juridicas.unam.mx/libros/2/918/27.pdf).  
[www.biblio.juridicas.unam.mx](http://www.biblio.juridicas.unam.mx)

<http://www.revistamarina.cl/revistas/1998/1/thauby.pdf>  
Pedro J. Atilas Nin," Las Reglas de la Haya de 1924 vs Las Reglas de Hamburgo de 1978". [Http://www.seic.gob.do/marmec/ReglHamb.htm](http://www.seic.gob.do/marmec/ReglHamb.htm).

[http://www.tilj.org/docs/09\\_Sturley\\_PUB\\_FINAL.pdf](http://www.tilj.org/docs/09_Sturley_PUB_FINAL.pdf).[http://translate.google.com/translate?hl=es&langpair=en%7Ces&u=http://www.juliusandcreasy.com/inpages/publications/pdf/comparison\\_of\\_hague\\_and\\_hamburg-AW.pdf](http://translate.google.com/translate?hl=es&langpair=en%7Ces&u=http://www.juliusandcreasy.com/inpages/publications/pdf/comparison_of_hague_and_hamburg-AW.pdf)

<http://www.todanoticia.com/24280/piden-una-politica-europea-clara>/Piden una política europea clara sobre las Reglas de Rotterdam.

[http://www.nuestromar.org/noticias/transporte\\_maritimo\\_y\\_fluvial/05\\_12\\_2010/34272\\_declaracion\\_de\\_montevideo](http://www.nuestromar.org/noticias/transporte_maritimo_y_fluvial/05_12_2010/34272_declaracion_de_montevideo)  
."Declaracion de Montevideo"www.nuestromar.org

[http://www.uncitral.org/uncitral/es/uncitral\\_texts/transport\\_goods/2008rotterdam\\_rules.html](http://www.uncitral.org/uncitral/es/uncitral_texts/transport_goods/2008rotterdam_rules.html)

[http://www.uncitral.org/pdf/english/texts/transport/rotterdam\\_rules/ICC\\_statement\\_27May2009.pdf](http://www.uncitral.org/pdf/english/texts/transport/rotterdam_rules/ICC_statement_27May2009.pdf)

<http://www.uria.com/documentos/publicaciones/2389/documento/foro11Int.pdf?id=2298>

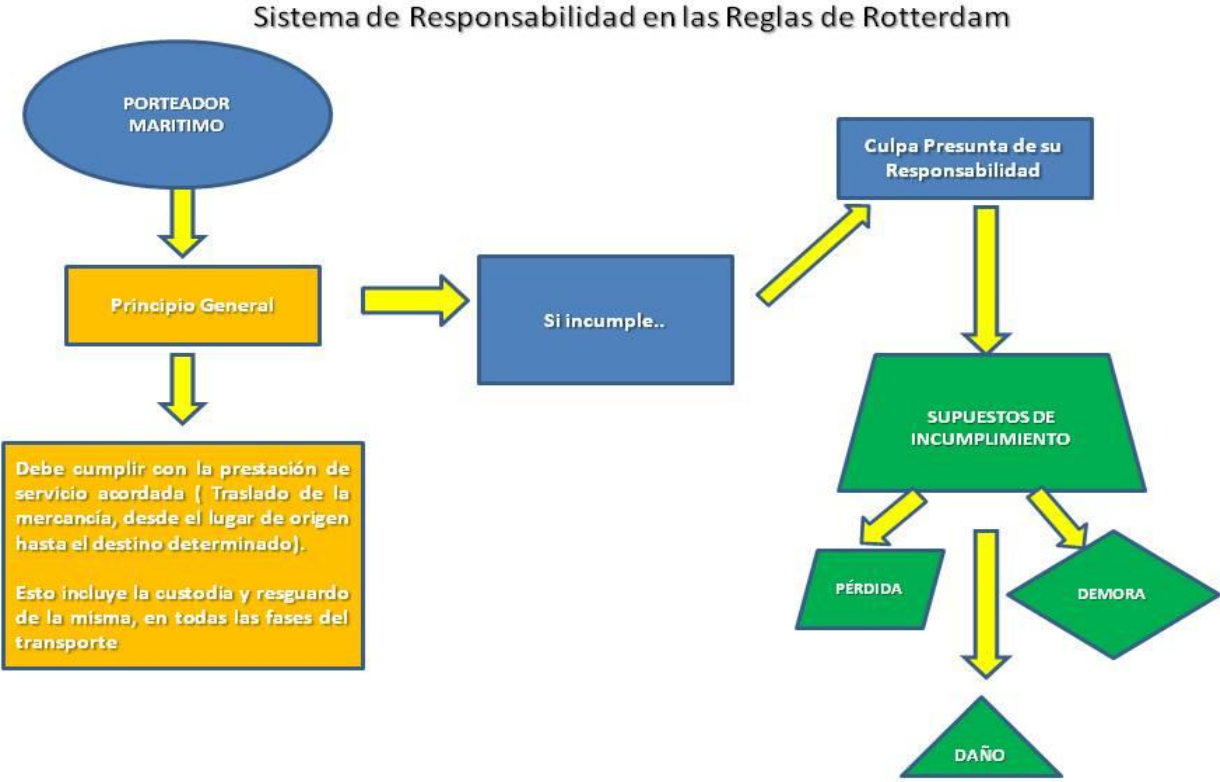
<http://avdmar.ve.tripod.com/cova.htm> "Ley Modelo sobre Comercio Electrónico".Luis Cova Arria

**ANEXOS**

## **Grafico Nro.1: Contenido de las Reglas de Rotterdam**

<b>CONTENIDO DE LAS REGLAS DE ROTTERDAM</b>			
CAPITULO I	Disposiciones Generales ( Artículos del 1 al 3)	CAPITULO X	Derechos de la Parte Controladora ( Artículos del 50 al 53)
CAPITULO II	Ámbito de Aplicación ( Artículos del 5 al 7)	CAPITULO XI	Transferencia de Derechos ( Artículos del 57 al 58)
CAPITULO III	Documentos Electrónicos de Transporte ( Artículos del 8 al 10)	CAPITULO XII	Límites de Responsabilidad ( Artículos del 59 al 61)
CAPITULO IV	Obligaciones del Porteador ( Artículos del 11 al 16)	CAPITULO XIII	Ejercicio de Acciones ( Artículos del 62 al 65)
CAPITULO V	Responsabilidad del Porteador por perdida, daño o retraso (Artículos del 17 al 23)	CAPITULO XIV	Jurisdicción (Artículos del 66 al 74)
CAPITULO VI	Disposiciones adicionales relativas a ciertas etapas del transporte (Artículos del 24 al 26)	CAPITULO XV	Arbitraje ( Artículos del 75 al 78)
CAPITULO VII	Obligaciones del Cargador frente al Porteador ( Artículos del 27 al 31)	CAPITULO XVI	Validez de las Clausulas Contractuales ( Artículos del 79 al 81)
CAPITULO VIII	Documentos de Transporte ( Artículos del 35 al 42)	CAPITULO XVII	Materias no reguladas en el Presente Convenio ( Artículos del 82 al 86)
CAPITULO IX	Entrega de las mercancías ( Artículos del 43 al 49)	CAPITULO XVIII	Disposiciones finales ( Artículos del 87 al 96)

**Grafico Nro.2: Sistema de Responsabilidad en las Reglas de Rotterdam**



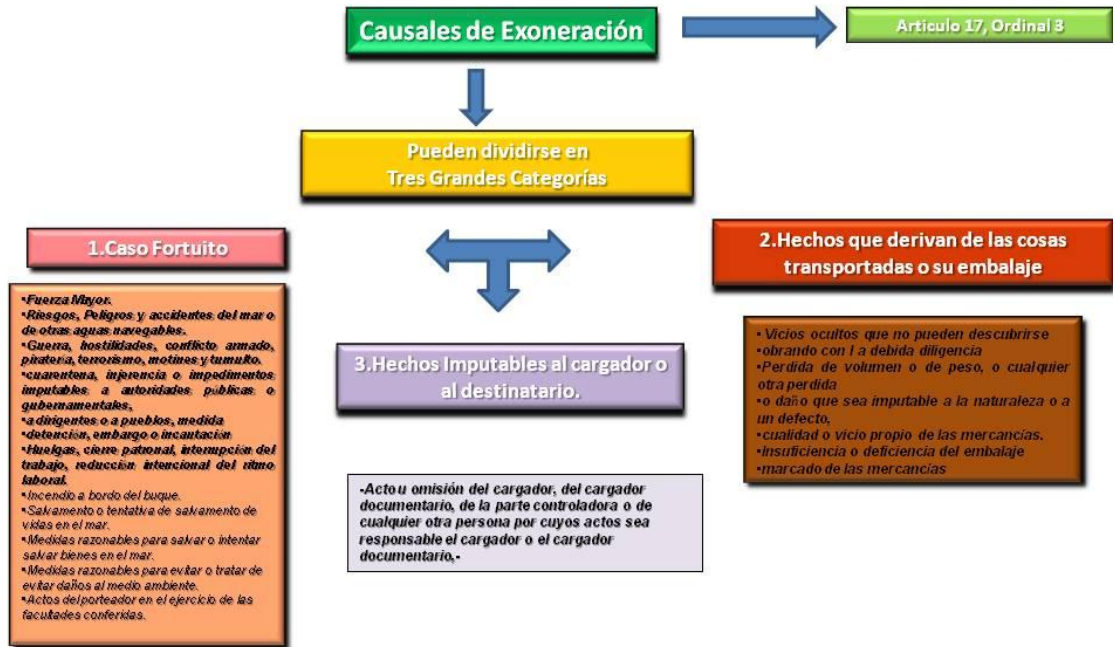
**Grafico Nro. 3: Limitación de Responsabilidad en las Reglas de Rotterdam**

**LIMITACIÓN DE RESPONSABILIDAD EN LAS REGLAS DE ROTTERDAM**



**Grafico Nro.4: Exoneración de Responsabilidad en las Reglas de Rotterdam**

**EXONERACION DE RESPONSABILIDAD EN LAS REGLAS DE ROTTERDAM**





## GLOSARIO

A continuación se agregan conceptos considerados como relevantes para el mejor entendimiento de este Trabajo Especial de Grado:

### Definiciones Marítimas

- 1. 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.
- 2. 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.
- 3. Transporte de línea regular:** se entenderá el servicio de transporte que se ofrezca al público mediante anuncios o medios similares de publicidad y que incluya el transporte en buques que navegan con regularidad entre puertos determinados y conforme a un calendario de fechas de navegación a disposición del público.
- 4. Transporte no regular:** se entenderá todo transporte que no sea de Línea regular.
- 5. Porteador:** se entenderá la persona que celebre un contrato de transporte con un cargador.
- 6. Parte ejecutante:** se entenderá la persona, distinta del porteador, que ejecute o se comprometa a ejecutar alguna de las obligaciones del porteador previstas en un contrato de transporte respecto de la recepción, la carga, la

manipulación, la estiba, el transporte, el cuidado, la descarga o la entrega de las mercancías, en la medida en que dicha persona actúe, directa o indirectamente, a instancia del porteador o bajo su supervisión o control.

El término “parte ejecutante” no incluye a persona alguna que sea directa o indirectamente contratada por el cargador, por el cargador documentario, por la parte controladora o por el destinatario, en lugar de por el porteador.

**7. Parte ejecutante marítima:** se entenderá toda parte ejecutante en la medida en que ejecute o se comprometa a ejecutar alguna de las obligaciones del porteador durante el período que medie entre la llegada de las mercancías al puerto de carga de un buque y su salida del puerto de descarga de un buque.

Un transportista interior o terrestre sólo será considerado parte ejecutante marítima si lleva a cabo o se compromete a llevar a cabo sus actividades únicamente dentro de una zona portuaria.

**8. Cargador:** se entenderá la persona que celebre un contrato de transporte con el porteador.

**9. Cargador documentario:** se entenderá la persona, distinta del cargador, que acepte ser designada como “cargador” en el documento de transporte o en el documento electrónico de transporte.

**10. Tenedor:** se entenderá por tal :a) La persona que esté en posesión de un documento de transporte negociable; y, i) en caso de que el documento se haya emitido a la orden, esté identificada en dicho documento como el cargador o el destinatario, o como la persona a la que el documento haya sido debidamente endosado; o ii) en caso de que el documento sea un documento a la orden endosado en blanco o se haya emitido al portador, sea su portador; o b) La persona a la que se haya emitido o transferido un documento electrónico de transporte negociable con arreglo a los procedimientos previstos en el párrafo 1 del artículo 9.

**11. Destinatario:** se entenderá la persona legitimada para obtener la entrega de las mercancías en virtud de un contrato de transporte o en virtud de un documento de transporte o de un documento electrónico de transporte.

**12. Derecho de control:** sobre las mercancías se entenderá el derecho a dar instrucciones al porteador respecto de las mercancías en el marco del contrato de transporte.

**13. Parte controladora:** se entenderá la persona que esté legitimada para el ejercicio del derecho de control.

**14. Documento de transporte:** se entenderá el documento emitido por el porteador, en virtud de un contrato de transporte, que: a) Pruebe que el porteador o una parte ejecutante ha recibido las mercancías con arreglo a un contrato de transporte; y b) Pruebe o contenga un contrato de transporte. transporte que indique mediante expresiones como “a la orden” o “negociable”, o mediante alguna otra fórmula apropiada a la que la ley aplicable al documento reconozca el mismo efecto, que las mercancías se han consignado a la orden del cargador, a la orden del destinatario o al portador del documento, y que no indique expresamente que se trata de un documento “no negociable”.

**16. Documento de transporte no negociable:** se entenderá el documento de transporte que no sea negociable.

**17. Comunicación electrónica:** se entenderá la información generada, enviada, recibida o archivada por medios electrónicos, ópticos, digitales u otros medios análogos, con el resultado de que la información comunicada sea accesible para su ulterior consulta.

**18. Documento electrónico de transporte:** se entenderá la información consignada en uno o más mensajes emitidos por el porteador mediante comunicación electrónica, en virtud de un contrato de transporte, incluida la Información lógicamente asociada al documento electrónico de transporte en forma de datos adjuntos o vinculada de alguna otra forma al mismo por el

porteador, simultáneamente a su emisión o después de ésta, de tal modo que haya pasado a formar parte del documento electrónico de transporte, y que: a) Pruebe que el porteador o una parte ejecutante ha recibido las mercancías con arreglo a un contrato de transporte; y b) Pruebe o contenga un contrato de transporte.

**19. Documento electrónico de transporte negociable:** se entenderá el documento electrónico de transporte: a) Que indique, mediante expresiones como “a la orden” o “negociable”, o mediante alguna otra fórmula apropiada a la que la ley aplicable al documento reconozca el mismo efecto, que las mercancías se han consignado a la orden del cargador o a la orden del destinatario, y que no indique expresamente que se trata de un documento “no negociable”; y b) Cuyo empleo satisfaga los requisitos enunciados en el párrafo 1 del artículo 9.

**20. Documento electrónico de transporte no negociable:** se entenderá el documento electrónico de transporte que no sea negociable.

**21. Emisión:** de un documento electrónico de transporte negociable se entenderá su emisión por medio de procedimientos que aseguren que el documento es susceptible de permanecer bajo control exclusivo desde su creación hasta que pierda su validez o eficacia.

**22. Transferencia:** de un documento electrónico de transporte negociable se entenderá la transferencia del control exclusivo sobre el documento.

**23. Datos del contrato:** se entenderá la información relativa al contrato de transporte o a las mercancías (incluidas las condiciones, anotaciones, firmas y endosos) que figure en un documento de transporte o en un documento electrónico de transporte.

**24. 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.

**25. Buque:** se entenderá cualquier embarcación utilizada para transportar mercancías por mar.

**26. Contenedor:** se entenderá todo tipo de contenedor, plataforma o tanque portátil y cualquier otra unidad de carga similar utilizada para agrupar mercancías, así como todo equipo auxiliar de dicha unidad de carga.

**27. Vehículo:** se entenderá todo vehículo de transporte por carretera o ferroviario.

**28. Flete:** se entenderá la remuneración que ha de pagarse al porteador por el transporte de las mercancías con arreglo a un contrato de transporte.

**29. Domicilio:** se entenderá: a) el lugar donde una sociedad o cualquier otra persona jurídica o asociación de personas físicas o jurídicas tenga i) su sede estatutaria, el lugar de constitución o su domicilio registral, según cuál resulte aplicable, ii) su administración central, o iii) su establecimiento principal, y b) el lugar donde una persona física tenga su residencia habitual.

**30. Tribunal Competente:** se entenderá todo tribunal de un Estado Contratante que, conforme a la normativa aplicable en ese Estado para el reparto interno de la competencia entre.

### **Organizaciones Internacionales**

**1. Comité Marítimo Internacional (CMI):** Organización no gubernamental sin fines de lucro creada en Amberes en 1987, cuyo objeto es contribuir por todos los medios y actividades adecuadas, a la unificación del Derecho Marítimo. Para ello fomenta la creación de asociaciones nacionales de Derecho Marítimo, y brinda cooperación a otras organizaciones internacionales.

**2. Comisión de las Naciones Unidas para el derecho mercantil internacional (CNUDMI):** Principal órgano jurídico del sistema de las Naciones Unidas en el ámbito del derecho mercantil internacional. Órgano de composición universal, dedicado a la reforma de la legislación mercantil a

nivel mundial durante más de 40 años. La función de la CNUDMI consiste en modernizar y armonizar las reglas del comercio internacional. La CNUDMI formula normas modernas, equitativas y armonizadas para regular las operaciones comerciales.

**3. Consejo Marítimo Internacional y del Báltico (BIMCO):** Es la mayor asociación naviera internacional que representa a los armadores alrededor del 65 por ciento del tonelaje del mundo y cuenta con miembros en más de 120 países provenientes de una amplia gama de sectores vinculados con el transporte marítimo. La BIMCO es una Organización No Gubernamental, adscrita a las Naciones Unidas

El principal objetivo del BIMCO es proteger a sus miembros globales a través de la provisión de información y asesoramiento de calidad, al mismo tiempo la promoción de prácticas comerciales justas, facilitar la armonización y estandarización de los contratos comerciales.

**4. Comunidad Andina de Naciones (CAN):** Es una organización subregional con personalidad jurídica internacional. Está formada por Bolivia, Colombia, Ecuador y Perú y por los órganos e instituciones del Sistema Andino de Integración (SAI). Sus antecedentes se remontan a 1969 cuando se firmó el Acuerdo de Cartagena, también conocido como Pacto Andino. La CAN inició sus funciones en agosto de 1997. La CAN lleva a cabo labores para lograr Integración Comercial; relaciones externas con otros países u organizaciones internacionales; integración física y fronteriza en materia de transporte, infraestructura, desarrollo fronterizo, telecomunicaciones, cultura, educación y en el área social. Así mismo trabaja intensamente por lograr un mercado común entre sus miembros.

**5. Unión Europea (UE):** Es una organización económica constituida por seis países europeos en 1957, con la firma del Tratado de Roma. Las naciones fundadoras son: República Federal Alemana, Bélgica, Francia, Holanda,

Italia y Luxemburgo, posteriormente se incorporaron Inglaterra, Grecia, España, Portugal, Austria, Finlandia, Dinamarca y Suecia.

El Propósito inicial de esta organización de carácter supranacional fue eliminar las restricciones a la libre circulación de mercancías y factores de producción por lo que originalmente se llamo Comunidad Económica Europea. Actualmente sus objetivos fundamentales son: promover el acercamiento económico progresivo de los estados miembros, desarrollar armoniosamente las actividades económicas de la comunidad, y expandirse con estabilidad y cooperación, teniendo como única moneda de pago el "Euro".