



**Universidad Central de Venezuela
Facultad de Ciencias Jurídicas y Políticas
Centro de Estudios de Postgrado
Especialización en Derecho de la Navegación y del Comercio Exterior**

**LA INDEROGABILIDAD DE LA JURISDICCIÓN VENEZOLANA EN EL
TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR MAR**

Trabajo Especial presentado para optar al Título de Especialista en Derecho
de la Navegación y del Comercio Exterior

Autora: Yraima Martínez Sol

Tutora: Patricia Martínez de Fortoul

Caracas, Septiembre de 2014

Universidad Central de Venezuela
Facultad de Ciencias Jurídicas y Políticas
Centro de Estudios de Postgrado
Especialización en Derecho de la Navegación y del Comercio Exterior

**LA INDEROGABILIDAD DE LA JURISDICCIÓN VENEZOLANA EN EL
TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR MAR**

Autora: Yraima Martínez Sol
Tutora: Patricia Martínez de Fortoul
Fecha: Mayo de 2014

RESUMEN

Durante la navegación de ultramar, los buques e hidroaviones tienen la cualidad de cambiar constantemente de jurisdicción. La jurisdicción es la potestad que tiene cada Estado para gobernar y aplicar sus leyes sobre su territorio, nacionales o bienes que se encuentren dentro de su espacio territorial, y dependiendo del caso, esta puede ser derogada en favor de otro Estado, o no.

La Ley de Comercio Marítimo (en lo sucesivo LCM), regula el ejercicio de la jurisdicción y control sobre los espacios acuáticos e insulares de la República, estableciendo en su artículo 10 que la jurisdicción venezolana es inderogable en lo que respecta a las acciones en materia de contratos de transporte de mercancías por mar que ingresan al territorio venezolano; y por ende, el estado venezolano, no podría derogar su potestad de administrar justicia a través de sus órganos judiciales; no obstante a ello, y en contraposición a la referida norma, el artículo 11 ejusdem, establece la posibilidad de derogatoria de la jurisdicción venezolana a favor de tribunales extranjeros.

El objetivo de la investigación es, no sólo analizar el contenido de los artículos 10 y 11 de la LCM sobre la inderogabilidad y derogabilidad de la jurisdicción venezolana en el transporte de mercancías por mar con destino al territorio venezolano, sino también comparar la inderogabilidad de la jurisdicción en materia de transporte de mercancías por mar previsto en las Leyes de Chile y Argentina; para finalmente determinar el alcance y significado de las normas sobre

inderogabilidad de la jurisdicción venezolana en materia de transporte de mercancías, sus implicaciones legales y prácticas.

Dentro de este contexto, las limitaciones de este trabajo serán las ocasionadas por el espíritu mismo de su objetivo, dadas las condiciones en las cuales se desarrolla el tema.

Producto de la presente investigación se concluyó que el principio de inderogabilidad de la jurisdicción venezolana en materia de transporte de mercancías por mar establecido en el artículo 10 de la LCM, para los casos de transporte de bienes y personas que entren al territorio venezolano, es absoluto; con lo cual los tribunales venezolanos poseen jurisdicción exclusiva para la decisión de controversias en esta materia; en este orden de ideas, es vital reconocer el valor del artículo in comento, ya que excluye la posibilidad de las partes para acordar contractualmente la declinación de la jurisdicción venezolana en favor de otra, e incluso la posibilidad de someterse a arbitraje comercial.

Sin embargo, la propia ley en su artículo 11 plantea una excepción al establecer la posibilidad de declinar en favor de una jurisdicción extranjera cuando se haya producido el hecho generador de la acción, “en los casos en que se admita”, esto es, en aquellos casos en los que no se trate por ejemplo de jurisdicción exclusiva, otorgándole la posibilidad a los destinatarios venezolanos de escoger el foro de su conveniencia sólo cuando se haya presentado la causa ante un tribunal venezolano competente y se haga dicha solicitud.

Se recomendó a tenor de los artículos 10 y 11 de la LCM, que se debe solicitar la reforma legislativa de los mencionados artículos, en aras de corregir y modificar del artículo la frase “en los casos en que se admita”, para poder tener un ordenamiento de derecho marítimo coherente e irrefragable, y así implementar el conocimiento, no solamente de estos artículos, sino de todo el marco legal, en los casos vinculantes.

PALABRAS CLAVES: Derecho Marítimo, Jurisdicción, Buque, Cargador, Capitán, Conocimiento De Embarque, Consignatario, Contrato De Transporte Por Agua, Contrato De Adhesión, Espacios Acuáticos, Mercancías, Movimiento De Importación, Porteador, Jurisdicción.

Universidad Central de Venezuela
Facultad de Ciencias Jurídicas y Políticas
Centro de Estudios de Postgrado
Especialización en Derecho de la Navegación y del Comercio Exterior

**THE NONDEROGABILITY OF THE VENEZUELAN JURISDICTION IN THE
CARRIAGE OF GOODS BY SEA**

Autora: Yraima Martínez Sol
Tutora: Patricia Martínez de Fortoul
Fecha: Mayo de 2014

SUMMARY

While browsing overseas, ships and seaplanes have the quality to constantly change of venue. Jurisdiction is the authority of each State to govern and enforce its laws on its territory, national or assets located within its territorial space, and depending on the case, this may be repealed in favor of another state or not.

The Law of Maritime Commerce (hereafter LCM) regulates the exercise of jurisdiction and control over the aquatic and insular areas of the Republic, established in Article 10 that the Venezuelan courts cannot be annulled with respect to actions on contracts of carriage of goods by sea entering Venezuelan territory, and therefore, the Venezuelan state could not abrogate its power to administer justice through their courts; notwithstanding this, and contrary to the said rule, Article 11 of the law, provides for the possibility of repeal of the Venezuelan jurisdiction in favor of foreign courts.

The objective of the research is not only to analyze the content of Articles 10 and 11 of the LCM on nonderogability and derogability of Venezuelan jurisdiction in the sea freight bound for Venezuela, but also compare the non-withdrawal of jurisdiction in respect of carriage of goods by sea laid down in the laws of Chile and Argentina; to finally determine the scope and meaning of the rules on non-withdrawal of the Venezuelan jurisdiction over freight, legal and practical implications.

Within this context, the limitations of this work will be caused by the same spirit of its objective, given the conditions in which the theme is developed.

Product of the present investigation concluded that the principle of non-withdrawal of the Venezuelan jurisdiction over sea freight established by Article 10 of the LCM, for cases of transport of goods (freight) and people entering Venezuelan territory, is absolute; thus, Venezuelan courts have exclusive jurisdiction for the decision of disputes in this matter; in this vein, it is vital to recognize the value of the item in comment, because it excludes the possibility of the parties contractually agree to the decline in Venezuelan jurisdiction in favor of another; and even the possibility of having commercial arbitration.

However, the law itself in Article 11 raises an exception to establish the possibility of decline in favor of a foreign jurisdiction where there has been the occasion for action, "where it is accepted", that is, in those cases where it is not such exclusive jurisdiction, giving the possibility to choose recipients Venezuelans forum your convenience only when it made the case before a competent tribunal Venezuelan and the request is made.

It was recommended, in accordance with Articles 10 and 11 of the LCM, that it should be request the legislative reform of the above items, in order to correct and modify the article phrase "where it is accepted", in order to have a coherent and irrefutable system of maritime law, and so implement the knowledge, not only of these articles, but the entire legal framework, binding cases.

KEYWORDS: Maritime Law, Jurisdiction, Ship, Charger, Captain, Bill of Lading, Consignee, Contract For Water Transportation, Contract Adhesion, Aquatic Spaces, Goods, Import, Porter, Jurisdiction, Movement.

TABLA DE CONTENIDO

1. INTRODUCCIÓN.....	8
1.1. Identificación del Objeto de Estudio.....	9
1.2. Justificación del Estudio.....	10
2. OBJETIVOS.....	12
2.1. General.....	12
2.2. Específicos.....	13
2.3. Alcances y Limitaciones.....	13
3. MARCO TEÓRICO.....	13
3.1. Definición de Términos.....	13
3.2. Bases Teóricas.....	16
3.3. Bases Legales.....	19
3.4. Antecedentes Históricos.....	23
3.5. Antecedentes Jurisprudenciales.....	26
4. METODOLOGÍA.....	31
4.1. Naturaleza de la Investigación.....	31
4.2. Técnicas para la Recolección de la Información.....	33
5. ESTRUCTURA DE LA INVESTIGACIÓN.....	34
5.1. Principios de inderogabilidad de la jurisdicción venezolana en materia de transporte de mercancías por mar, establecidos en la Ley de Comercio Marítimo (LCM) vigente.	34
5.1.1. <i>La Jurisdicción en el Derecho Internacional Privado</i>	34
5.1.2. <i>La jurisdicción en el transporte marítimo</i>	36
5.1.3. <i>Derogabilidad e inderogabilidad de la jurisdicción venezolana en el transporte de mercancías por mar</i>	40
5.2. Principios de inderogabilidad de la jurisdicción en materia de transporte de mercancías por mar en Chile.	43
5.3. Principios de inderogabilidad de la jurisdicción en materia de transporte de mercancías por mar en Argentina.	45

5.4. Alcance y significado de las normas sobre inderogabilidad de la jurisdicción venezolana en materia de transporte de mercancías, sus implicaciones legales y prácticas.	47
6. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES.....	50
6.1. Conclusiones.....	50
6.2. Recomendaciones.....	52
7. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	54

1. INTRODUCCIÓN

Desde siempre el hombre ha perseguido la forma de conectarse con otros mundos; el mar, es una de las más importantes vías de comunicación, y desde que se inició su navegación, los Estados han disputado su posesión y control. En vista que ningún país tiene jurisdicción sobre el espacio marino, los Estados han tenido que buscar soluciones para los debates que surgen de la aventura marítima.

En principio el derecho marítimo surgió de un conjunto de costumbres adoptadas por los marineros para realizar sus actividades comerciales, costumbres que luego serían adoptadas por el Derecho Romano.

A medida que el mundo fue avanzando, también fue avanzando el estudio del derecho marítimo, y a su vez del derecho del mar; uno de los principales conflictos que se ha suscitado de la explotación marítima ha sido el control sobre el espacio acuático, y sobre quien tendría la jurisdicción para conocer los conflictos que se presenten en el mar, y entre los sujetos del derecho marítimo.

La jurisdicción es la potestad que tiene cada Estado para gobernar y aplicar sus leyes sobre su territorio, nacionales o bienes que se encuentren dentro de su espacio territorial, y dependiendo del caso, esta puede ser derogada en favor de otro Estado, o no.

Siendo que dentro de una aventura marítima se pueden ver involucradas varias partes de distintas nacionalidades, y dado que la posesión de los Estados ribereños sobre el mar no es absoluta, pueden presentarse situaciones en las que la jurisdicción de un tribunal nacional colide con la de un tribunal extranjero.

En el ordenamiento jurídico venezolano, Ley de Comercio Marítimo (en lo sucesivo LCM)¹, regula el ejercicio de la soberanía, jurisdicción y control sobre los espacios Acuáticos e Insulares de la República, conforme a lo que pauta el derecho interno y el internacional, en este trabajo se analizarán los artículos 10 y 11 de la LCM sobre la derogabilidad e inderogabilidad de la jurisdicción venezolana en el transporte de mercancías por mar.

Dicha investigación quedó estructurada de la siguiente manera: introducción; identificación del objeto de estudio, justificación del mismo, seguidamente se precisan los objetivos tanto generales como específicos; el marco teórico, aunado a las preguntas de investigación, metodología aplicable, el desarrollo de los objetivos, las conclusiones y recomendaciones para finalizar con las referencias utilizadas.

1.1. Identificación del Objeto de Estudio

Antes de la promulgación de la LCM, la navegación y el tráfico por agua en la República Bolivariana de Venezuela se regulaban por las normas previstas en el Libro II del Código de Comercio denominado: "Del Comercio Marítimo", cuyo texto inspirado en la Ordenanza francesa de Colbert de 1861, fue publicado en Gaceta Oficial en 1955.

En efecto, la exposición de motivos de la Ley de Comercio Marítimo establece entre otras cosas la necesidad de modernizar el ordenamiento jurídico venezolano en el área del Derecho Marítimo mediante la creación de normas que regulen el funcionamiento de los buques, e hidroaviones, nacionales o extranjeros, que se encuentren navegando en aguas jurisdiccionales de la República, a los buques nacionales en alta mar o aguas jurisdiccionales de otro país.

¹ Ley de Reforma Parcial del Decreto 1506 con Fuerza y Rango de Ley de Comercio Marítimo Gaceta Oficial 35308 de fecha 5 de Enero de 2006.

Ahora bien, durante la navegación de ultramar, los buques e hidroaviones tienen la cualidad de cambiar constantemente de jurisdicción, y es allí donde suelen presentarse situaciones jurídicas que requieren ser solucionadas con un ordenamiento legal cónsono con la realidad, que otorgue seguridad jurídica a los sujetos de derecho y a su vez regule el ejercicio de la soberanía de la jurisdicción conforme las normas del derecho internacional.

En nuestro país, la LCM en su artículo 10 plantea que la jurisdicción venezolana es inderogable en lo que respecta a las acciones en materia de contratos de transporte de mercancías por mar que ingresan al territorio venezolano; y por ende, el estado venezolano, no podría derogar su potestad de administrar justicia a través de sus órganos judiciales; no obstante a ello, y en contraposición a la referida norma, el artículo 11 ejusdem, establece la posibilidad de derogatoria de la jurisdicción venezolana a favor de tribunales extranjeros.

A este respecto se plantean las siguientes interrogantes: ¿La jurisdicción venezolana es inderogable en lo que respecta a las acciones en materia de contratos de transporte de mercancías? ¿Una vez generada la acción, se podría derogar la jurisdicción venezolana a favor de los tribunales extranjeros?

1.2. Justificación del Estudio

El comercio marítimo es imprescindible para el abastecimiento de artículos de primera necesidad para la población mundial, en efecto, se estima que existen aproximadamente unas cincuenta mil (50.000) embarcaciones navegando los mares del mundo, las cuales portan el pabellón de más de 150 países, transportando mercancías para más de 10.000 empresas navieras.²

² <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/rankorder/2108rank.html> 20/12/13

El transporte de mercancía por agua, es una actividad económica que implica una gran responsabilidad para quien la desarrolle, y como cualquier actividad comercial, está regida por diversas normas y organizaciones que la regulan; pues no sólo se tiene una responsabilidad contractual de acuerdo a lo que el cargador y la transportista hayan convenido, sino que por otro lado surge la responsabilidad extracontractual derivada de los daños que durante el desarrollo de dicha actividad se causen a terceros, ajenos a la relación contractual.

Ahora bien, teniendo en cuenta la internacionalidad del comercio marítimo, las diferencias existentes entre los ordenamientos jurídicos de cada nación y los conflictos de intereses comerciales, el derecho internacional ha procurado darle uniformidad a los criterios de resolución de conflictos. Sin embargo, cuando se originan conflictos ya sea entre buques, o navieras y clientes, cada Estado quiere proteger a sus nacionales, y es entonces donde surgen los verdaderos conflictos.

Es la complejidad de esta actividad, las responsabilidades contenidas, y la diversidad de nacionalidades implícitas en la navegación, las que despiertan el interés de los Estados en proteger a sus nacionales, y por ende su jurisdicción.

Esta investigación representa un aporte a la gestión de los tribunales marítimos venezolanos, en cuanto se espera analizar el contenido de los artículos 10 y 11 de la Ley de Comercio Marítimo, sobre la derogabilidad e inderogabilidad de la jurisdicción venezolana en el transporte de mercancías por mar.

Sobre los artículos antes descritos, Patricia Martínez consagra:

“...tanto la redacción original como la versión reformada del artículo 11 de la LCM con la expresión “en los casos en los que se admita” impide a las partes, en los casos de transporte de mercancías y personas con destino a territorio venezolano, derogar la jurisdicción venezolana, aún una vez producido el hecho generador de la acción, pues dicha expresión, a todas luces incomprensible, nos lleva a excluir los casos en que no se admite prórroga de jurisdicción, siendo justamente uno de ellos, el caso de transporte de mercancías o personas con destino a territorio venezolano.”³

Bajo el marco de lo anterior, es importante destacar que la presente investigación se caracteriza por ser un estudio novedoso, de impacto legal y social, porque busca aclarar ambigüedades e interpretaciones diversas sobre el contenido de los artículos en estudio.

De igual manera el trabajo representa un aporte a la gestión legal por cuanto evitaría la generación de conflictos, por la interpretación indebida de los artículos señalados, constituyéndose una base de datos para otras investigaciones que busquen obtener doctrina en conflictos de transporte marítimo.

2. OBJETIVOS

2.1. General

Analizar el contenido de los artículos 10 y 11 de la Ley de Comercio Marítimo, sobre la derogabilidad e inderogabilidad de la jurisdicción venezolana en el transporte de mercancías por mar con destino al territorio venezolano.

³ Patricia Martínez, La Reforma de la Legislación Marítima Venezolana, 2006. www.luiscovaa.com

2.2. Específicos

- Comparar la inderogabilidad de la jurisdicción en materia de transporte de mercancías por mar, previsto en las Leyes de Chile y Argentina.
- Determinar el alcance y significado de las normas sobre inderogabilidad de la jurisdicción venezolana en materia de transporte de mercancías, sus implicaciones legales y prácticas.

2.3. Alcances y Limitaciones

La investigación se orientó específicamente al análisis del contenido de los artículos 10 y 11 de la Ley de Comercio Marítimo, sobre la derogabilidad e inderogabilidad de la jurisdicción venezolana en el transporte de mercancías por mar con destino al territorio venezolano con base a los principios de derecho internacional privado y del derecho marítimo.

Dentro de este contexto, las limitaciones de este trabajo serán las ocasionadas por el espíritu mismo de su objetivo, dadas las condiciones en las cuales se desarrolla el tema.

Igualmente, es una limitante del presente trabajo la insuficiente doctrina sobre la materia en el país, así como la escasa jurisprudencia. Es importante destacar que el presente es un trabajo analítico, de interpretación de la ley y de las opiniones.

3. MARCO TEÓRICO

3.1. Definición de Términos

Derecho Marítimo: El derecho marítimo se puede definir como la rama del derecho que estudia y rige las situaciones y problemas que puedan surgir entre partes dedicadas al tráfico marítimo.

La LCM establece que el derecho marítimo venezolano tiene por objeto la sistematización de las normas legales referentes a los buques, su traslación y su navegación.

Jurisdicción: Se entiende por jurisdicción como la potestad que tiene cada Estado de componer conflictos intersubjetivos con fuerza de cosa juzgada. La palabra jurisdicción proviene de los términos *jus* y *dicere*, aplicar o declarar el derecho.

Buque: La palabra “buque”, proviene de la voz del idioma catalán *buc* que indica capacidad interior de algo, casco de una nave. Esta definición, exige destino de transporte o actividad comercial o industrial.

Cargador: Según la LCM es la persona que actuando en su nombre, o en nombre de otra, por su cuenta o por medio de otro, celebra un contrato de transporte de mercancías con el porteador y quien efectivamente entrega dichas mercancías.

Capitán: Es el máximo responsable del barco, representante del armador ante terceros y ante la propia tripulación, representante legal del barco ante las autoridades. El capitán, aparte de dirigir la navegación como náutico que es, tiene la última responsabilidad sobre todo el barco, sea cual sea el departamento. Por este motivo, hay ciertas decisiones que sólo él puede tomar. Esto le otorga, por otro lado, un estatus y unas prerrogativas importantes.

El artículo 18 de LCM lo define como “*el representante del propietario, del armador del buque y de los cargadores, en todo lo relativo al interés del buque, su carga y al resultado de la expedición marítima.*”

Conocimiento de Embarque: Es un documento propio del transporte marítimo que se utiliza como contrato de transporte de las mercancías en un buque en línea regular. La finalidad de este contrato es proteger al cargador y al consignatario de la carga frente al naviero y dar confianza a cada parte

respecto al comportamiento de la otra. El transporte de mercancías en régimen de conocimiento de embarque está regulado por el Convenio de Bruselas de 1924, que ha sido modificado por las Reglas de La Haya-Visby de 1968, posteriormente por las Reglas de Hamburgo de 1978 y, más recientemente por las Reglas de Rotterdam de 2008, éstas últimas elaboradas por UNCITRAL⁴.

La LCM en su artículo 197 numeral 7 define el conocimiento de embarque como “documento que hace prueba de un contrato de transporte por agua o aquel que lo reemplace y acredita 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.”

Consignatario: De acuerdo a lo establecido en la LCM, es la persona facultada, dentro de un contrato de transporte por agua, para recibir la mercancía.

Contrato de Transporte por Agua: *“Es todo aquel en virtud del cual el porteador se compromete, contra el pago de un flete, a transportar mercancías por agua de un puerto a otro”.*⁵

Contrato de Adhesión: Es un tipo de contrato cuyas cláusulas son redactadas por una sola de las partes, con lo cual la otra se limita tan sólo a aceptar o rechazar el contrato en su integridad. Ejemplos claros de contratos de adhesión están dados por los llamados *contratos de suministro* de servicios públicos (energía eléctrica, agua corriente, gas, telefonía, etc.) o la mayoría de los contratos de seguro y contratos bancarios.

⁴ Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional por sus siglas en ingles.

⁵ Capítulo III. Transporte de Mercancías por Agua. Sección I. Disposiciones Generales. Artículo 197.6. Ley de Reforma Parcial del Decreto 1506 con Fuerza y Rango de Ley de Comercio Marítimo Gaceta Oficial 35308 de fecha 5 de Enero de 2006.

Espacios Acuáticos: Todas las áreas marítimas, fluviales y lacustres de la República Bolivariana de Venezuela.⁶

Mercancías: *“Todo bien susceptible de ser transportado por agua. Cuando estas se agrupan en un contenedor, una paleta u otro equipo de transporte análogo o cuando estén embaladas, el término comprenderá a ese equipo de transporte o ese embalaje, si ha sido suministrado por el cargador. Comprende además a los animales vivos transportados comercialmente por agua”.* (Artículo 197, numeral 5, LCM). Básicamente es cualquier género o mueble susceptible de compra, venta, transporte, depósito, corretaje, mandato, fianza, seguro u otra operación mercantil; fundamentalmente cualquier producto vendible.

Movimiento de Importación: Es la cantidad de carga que se mueve por un puerto nacional procedente de un puerto del extranjero.

Porteador: De acuerdo al numeral 1 del artículo 197 de la LCM porteador es *“toda persona que por sí o por medio de otra que actúe en su nombre, ha celebrado un contrato de transporte de mercancías por agua, con un cargador”.*

3.2. Bases Teóricas

De acuerdo con lo establecido por Sabino (2009)⁷, las Bases Teóricas comprenden “un conjunto de conceptos y proposiciones que constituyen un punto de vista o enfoque determinado, dirigido a explicar el fenómeno o problema planteado”.

⁶ Artículo 3 de la Ley Orgánica de los Espacios Acuáticos.

⁷ Sabino, Carlos, (2009) El proceso de investigación, Lumen-Humanitas (p. 29).

JURISDICCIÓN

La Jurisdicción, “*es una potestad estatal resultante de la soberanía y que consiste en el poder abstracto de componer conflictos intersubjetivos con fuerza de cosa juzgada.*”⁸ Conforme lo antes señalado, la jurisdicción es la función pública que tiene el Estado para administrar justicia, a través de los organismos competentes.

Según el Código de Procedimiento Civil, “*la jurisdicción se caracteriza por ser autónoma, ya que corresponde exclusivamente al Estado, quién lo ejerce dentro de sus propias fronteras. No está sometida al control de los otros poderes*”⁹, no obstante lo anterior, criterios jurisprudenciales han sido contestes en afirmar que los límites de la jurisdicción de un país, le corresponden al Derecho Internacional Público.

En efecto, en el ejercicio de su soberanía cada Estado fija por medio de normas expresas el marco de su propia jurisdicción y la competencia de sus órganos jurisdiccionales, en Venezuela el legislador patrio basado en el principio de la autolimitación autónoma y expresa de la jurisdicción nacional, reconoce la existencia de una jurisdicción directa de los tribunales nacionales, por oposición a una jurisdicción indirecta de los tribunales extranjeros; en el marco de lo anterior la exposición de motivos de la Ley de Derecho Internacional Privado, señala:

“En materia de Derecho Procesal Internacional, se han contemplado, en los capítulos IX, X y XI, los problemas referentes a la competencia procesal internacional o jurisdicción, a la eficacia de las sentencias extranjeras y al procedimiento, respectivamente.”

⁸ Eugenio Hernández-Bretón, en la obra *Ley de Derecho Internacional Privado Comentada*, Tomo II, Caracas, FCJPUCV, Consejo de Desarrollo Científico y Humanístico, UCV, 2005.

⁹ Emilio Calvo Baca, *Código de Procedimiento Civil Venezolano comentado*.

La Ley de Derecho Internacional Privado fija los criterios de jurisdicción de los tribunales venezolanos según lo establecido en el artículo 39 en los siguientes términos: *“Además de la jurisdicción que asigna la ley a los tribunales venezolanos en los juicios intentados contra personas domiciliadas en el territorio nacional, los tribunales de la República tendrán jurisdicción en juicios intentados contra personas domiciliadas en el exterior en los casos contemplados en los artículos 40, 41 y 42 de esta Ley.”*

Finalmente, el artículo 47 de la ley *in commento*, señala de manera expresa los casos en los cuales no se admite derogatoria convencional de la jurisdicción venezolana en favor de tribunales extranjeros o en árbitros que resuelvan en el extranjero, *“en aquellos casos en que el asunto se refiera a controversias relativas a derechos reales sobre bienes inmuebles situados en el territorio de la República, o se trate de materias respecto de las cuales no cabe transacción o que afecten los principios esenciales del orden público venezolano.”* Siendo así que en la legislación patria, la derogabilidad convencional de la jurisdicción es la regla.

En concordancia con lo anterior, el Código de Procedimiento Civil, consagra en su artículo 2 una fórmula que prescribe la prohibición de que la jurisdicción venezolana se derogue convencionalmente en favor de una jurisdicción extranjera o de árbitros que resuelvan en el extranjero, cuando se trate de controversias sobre bienes inmuebles situados en el país, materias que interesen al orden público o las buenas costumbres.

Ahora bien, en materia de derecho marítimo, el artículo 10 de la LCM consagra la inderogabilidad de jurisdicción de los tribunales venezolanos para las acciones en materia de transporte de bienes o de personas que ingresen al territorio de la República de manera expresa conforme lo previsto en el artículo 10 de la Ley de Comercio Marítimo, señala: *“que son nulas las cláusulas de jurisdicción extranjera y las compromisorias contenidas en las*

formas tipo de conocimiento de embarque (de mercancías de importación o cabotaje) y en los billetes de pasaje.”¹⁰

Conforme lo afirma Tatiana B. De Maekelt: *“el contenido del artículo refleja la tendencia, ya superada, de preferir la jurisdicción venezolana, aunque bien podría haber cabido la solución prevista en el artículo 11, es decir, la sumisión al procedimiento arbitral a los tribunales foráneos, una vez producido el hecho generador de la acción.”¹¹*

3.3. Bases Legales

Con el objeto de explicar la vinculación de las leyes involucradas en el presente estudio, se presentan las siguientes bases legales:

Constitución de la República Bolivariana de Venezuela:

Según el orden jerárquico que prevalece en materia legal, en Venezuela todas las leyes están sustentadas en la Constitución de la República Bolivariana de Venezuela; en el caso concreto de esta investigación, el fundamento constitucional de la Ley de Comercio Marítimo se encuentra establecido en el Artículo 11 de nuestra Carta Magna, el cual es del tenor siguiente:

Artículo 11. *“La soberanía plena de la República se ejerce en los espacios continental e insular, lacustre y fluvial, mar territorial, áreas marinas interiores, históricas y vitales y las comprendidas dentro de las líneas de base rectas que ha adoptado o adopte la República; el suelo y subsuelo de éstos; el espacio aéreo continental, insular y marítimo y los recursos que en ellos se*

¹⁰ Aurelio Fernández-Concheso en su obra *El Procedimiento Marítimo Venezolano*, Caracas 2006.

¹¹ Separata de: *Temas de Derecho Internacional Privado Homenaje a Juan María Rouvier*, Colección Libros Homenaje - N° 12, Tribunal Supremo de Justicia Caracas/Venezuela/2003. Regulación de la Jurisdicción en el Sistema Venezolano de Derecho Internacional Privado. Pág. 398 y 399.

encuentran, incluidos los genéticos, los de las especies migratorias, sus productos derivados y los componentes intangibles que por causas naturales allí se hallen.

El espacio insular de la República comprende el archipiélago de Los Monjes, archipiélago de Las Aves, archipiélago de Los Roques, archipiélago de La Orchila, isla La Tortuga, isla La Blanquilla, archipiélago Los Hermanos, islas de Margarita, Cubagua y Coche, archipiélago de Los Frailes, isla La Sola, archipiélago de Los Testigos, isla de Patos e isla de Aves; y, además, las islas, islotes, cayos y bancos situados o que emerjan dentro del mar territorial, en el que cubre la plataforma continental o dentro de los límites de la zona económica exclusiva.

Sobre los espacios acuáticos constituidos por la zona marítima contigua, la plataforma continental y la zona económica exclusiva, la República ejerce derechos exclusivos de soberanía y jurisdicción en los términos, extensión y condiciones que determinen el derecho internacional público y la ley.

Corresponden a la República derechos en el espacio ultraterrestre suprayacente y en las áreas que son o puedan ser patrimonio común de la humanidad, en los términos, extensión y condiciones que determinen los acuerdos internacionales y la legislación nacional.”

Ley de Comercio Marítimo

El Decreto 1506 con Fuerza de Ley emanado de la Presidencia de la República y publicado en Gaceta Oficial N°38351 de fecha 5 de Enero 2006, tiene por objeto regular las relaciones jurídicas que se originan en el comercio marítimo y en la navegación por agua. Con relación al objeto de estudio dispone:

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

Este artículo señala el establecimiento de la inderogabilidad de la jurisdicción venezolana en materia de contratos de transporte de bienes o de personas que ingresan al territorio venezolano y en estos casos no habría posibilidad, de que contractualmente, las partes excluyan mediante acuerdo la jurisdicción que le corresponde a los tribunales venezolanos según lo dispuesto en los artículos 39 y 40 de la Ley de Derecho Internacional Privado.

Artículo 11. *“En los casos en que se admita, la jurisdicción que corresponda a los Tribunales venezolanos podrá ser derogada a favor de tribunales extranjeros, o someter el asunto que se suscite a un procedimiento arbitral, sólo una vez producido el hecho generador de la acción”.*

En casos en que sí se admita la derogación convencional de la jurisdicción venezolana, la misma podrá “declinarse a favor de tribunales o al procedimiento de arbitraje”, pero ello solamente “una vez producido el hecho generador de la acción”.

Artículo 12. *“Además de la jurisdicción que atribuye la Ley de Derecho Internacional Privado en sus artículos 39 y 40, deberán someterse al conocimiento de la Jurisdicción Especial Acuática, las acciones que se intenten con motivo de las disposiciones que regulan el comercio marítimo, la navegación por agua, la exploración y explotación de recursos ubicados en el espacio acuático nacional, así como las acciones sobre buques inscritos en el Registro Naval Venezolano, independientemente de la jurisdicción de las aguas donde se encuentran y sobre los buques*

extranjeros que se encuentren en aguas en las que la República ejerza derechos exclusivos de soberanía y jurisdicción, las operaciones que tengan lugar en las zonas portuarias y cualquier otra actividad que se desarrolle en el espacio acuático nacional”.

En este artículo se contempla a la luz del 39 y 40 de la LDIP¹² que los Tribunales de la República tendrán jurisdicción en juicios intentados contra personas domiciliadas en el exterior en los casos contemplados en los artículos 40, 41 y 42 *ejusdem*; así como lo establecido adicionalmente en este artículo 12 de la LCM.

Decreto con Fuerza de Ley de Procedimiento Marítimo

El Decreto con Fuerza de Ley de Procedimiento Marítimo publicado en Gaceta Oficial N° 5.554 Extraordinario de fecha 13 de noviembre de 2001, con relación al estudio dispone:

Artículo 5. “La Jurisdicción de los Tribunales Marítimos se determinará por lo dispuesto en las leyes respectivas y en los tratados y convenios internacionales. Los tribunales se abstendrán de conocer, cuando en virtud de un tratado o convenio internacional, el asunto se encuentre atribuido con carácter exclusivo a la jurisdicción de otro Estado”.

Estos articulados establecen la Jurisdicción de los Tribunales Marítimos, así como las limitantes del conocimiento de la causa, estableciendo la vinculación a los Tratados Internacionales.

¹² Ley de Derecho Internacional Privado. Gaceta Oficial N° 36.511 de 6 de agosto de 1998.

3.4. Antecedentes Históricos

La Jurisdicción es un término procedente del derecho romano clásico y se refiere a una autoridad judicial específica del pretor en los procesos civiles. Históricamente se ha dividido en tres facultades, la *notio* como facultad de conocer y sustanciar un asunto sometido a su resolución; la *vocatio*, que es la facultad de juzgar propiamente dicha; y por último el *imperium*, que es la facultad de ejecutar lo juzgado.

En este orden de ideas, la jurisdicción era para los romanos una facultad que poseían determinados magistrados y que les permitía intervenir en los procesos de carácter civil que integraban el procedimiento de las acciones de las leyes, es decir, la facultad de decidir el derecho. Ahora bien, la jurisdicción era una emanación de un poder más amplio que poseían también algunos magistrados, el *imperium*, que comprendía, además de la *iuris dictio* un poder de administración y policía, así como ciertas atribuciones especiales emanadas por ley.

A lo largo de la historia, la Jurisdicción siempre ha estado ligada al poder. Primero, al poder religioso, y luego al poder del Estado que tiene la facultad de crear, aplicar y exigir que se cumpla la Ley.

Es así como en relación a la jurisdicción marítima, a principios del siglo XVII Hugo Grocio, postuló su teoría del Mar libre, en la cual sostenía que los mares no eran susceptibles de apropiación, pues no podían ser ocupados como las tierras. Luego, Cornelius Van Bynkershoek, en el siglo XVIII, propone el principio según el cual los mares adyacentes a la costa de un país debían estar bajo su control y soberanía, principio que fue aceptado por muchos países ribereños, aunque luego surgiría el problema de hasta dónde podían ejercer dicho control. Finalmente, el criterio utilizado fue el de las tres millas marinas, o la tesis de la bala de cañón, propuesta por Galiani, que propone dicha anchura por la verdadera posibilidad que tienen los Estados para controlar ese espacio acuático.

Posteriormente, durante el siglo XX los Estados ribereños manifestaron su necesidad de extender el mar territorial en orden de proteger los recursos naturales en él, y por ende su jurisdicción sobre ellos, de ahí, que surgieran innumerables convenciones y tratados internacionales con el fin de unificar el criterio de medición del mar territorial, como la Convención de Ginebra de 1958.

Sin embargo, es hasta el 30 de abril de 1982 cuando en Jamaica durante el onceavo periodo de sesiones de la III Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar es proclamada La “Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR) firmada por más de 119 países, en donde se establece, entre otras cosas, la extensión del mar territorial a 12 millas náuticas, la zona contigua a 12 millas náuticas más, contadas a partir del final del mar territorial y, se establece una zona económica exclusiva de 200 millas contadas a partir del final del mar territorial; otorgando una más amplia jurisdicción a los países ribereños, no sólo por la mayor amplitud del mar territorial, sino que otorga un mayor control y jurisdicción sobre el espacio acuático que se extiende hasta la zona económica exclusiva de cada Estado firmante.

A raíz de este control que obtienen los Estados ribereños sobre el mar territorial, la zona contigua y la zona económica exclusiva, y dada la naturaleza internacional de las relaciones comerciales que se suscitan en el transporte de mercancía por mar, surgen una serie de conflictos jurisdiccionales y de leyes, en la que cada Estado ribereño lo que desea es proteger a sus nacionales y sus espacios acuáticos.

Las Reglas de La Haya, las Reglas Hamburgo, y las Reglas de Rotterdam, son tratados que han surgido de diversas convenciones sostenidas en el seno de las Naciones Unidas en orden de crear una normativa cónsona para todos los Estados en materia de transporte de mercancías por mar.

Reglas de la Haya

Nacidas tras la conferencia de la Asociación Internacional de Derecho Marítimo, celebrada en Bruselas en 1922 y definidas como el conjunto de reglas donde se establecen ciertos derechos, obligaciones y limitaciones que surgen del transporte de mercancías por mar, establecen en su artículo 3 párrafo 8 la nulidad de la jurisdicción acordada entre las partes, si consideran que el cambio de jurisdicción representa una merma de los derechos del propietario de la carga.

Reglas de Hamburgo

En el entendido de que es necesario fijar de común acuerdo ciertas reglas relativas al transporte marítimo de mercancías, y en concordancia con las Reglas de la Haya, se crearon a partir de una conferencia internacional celebrada en la ONU el 31 de marzo de 1978 las Reglas de Hamburgo que entraron en vigor en 1992; en esta convención se estableció en su artículo 21, que el demandante podría ejercitar cualquier procedimiento judicial relativo al transporte de mercancías de conformidad con la ley del Estado en el que el tribunal este situado, siempre que fuera el establecimiento principal del demandado, el lugar de celebración del contrato, el puerto de carga o de descarga, o cualquier otro designado en el contrato. Así mismo estas Reglas admiten que no obstante lo dispuesto surtirá efecto todo acuerdo entre las partes después de presentada una reclamación basada en el contrato de transporte marítimo en el que se designe el lugar en el que se podrá ejercitar la acción.¹³

Reglas de Rotterdam

Más recientemente, en septiembre de 2009 se inició la firma de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Contrato de Transporte Internacional de Mercancías Total o Parcialmente Marítimo, en Rotterdam,

¹³ http://www.uncitral.org/pdf/spanish/texts/transport/hamburg/hamburg_rules_s.pdf Artículo 21.
28/05/2014

Holanda; estas Reglas mantienen la misma línea en materia de jurisdicción que las Reglas de Hamburgo, estableciendo en su artículo 66 como un tribunal competente, aquel en cuya jurisdicción esté situado el domicilio del porteador, el lugar de la recepción o de la entrega de las mercancías acordado en el contrato de transporte, el puerto donde las mercancías sean inicialmente cargadas o finalmente descargadas del buque, o el tribunal competente que el cargador y el porteador hayan designado de común acuerdo.¹⁴

3.5. Antecedentes Jurisprudenciales

La jurisprudencia venezolana respecto a los conflictos de jurisdicción en las causas judiciales por obligaciones derivadas del contrato de transporte de mercancía del extranjero es escasa; no obstante, antes de la promulgación y entrada en vigencia de la LCM, la Sala Político Administrativa de la Corte Suprema de Justicia en fecha 21 de marzo de 1996, en el caso Merrill Lynch , Pierce Ferner & Smith, Inc. Contra F. Penfold y otros, admitió la posibilidad de la derogatoria de la jurisdicción venezolana en favor de tribunales extranjeros, en los siguientes términos:

“...se constata que en el contenido de la cláusula supra transcrita no obstante que la misma fue denominada como Ley Aplicable, en su expresión literal estableció la sumisión expresa a un tribunal extranjero, vale decir, “las Cortes Federales y Estadales con asiento en la ciudad y Condado de Nueva York”; de allí se deriva que la exclusión comprende no solamente a la Ley aplicable, sino a la jurisdicción de otros tribunales, de las controversias que surgieren por el incumplimiento o ejecución del referido instrumento y todo ello, por cuanto la voluntad de las partes contratantes estableció en la referida cláusula contractual,

¹⁴ Convenio de las Naciones Unidas sobre el Contrato de Transporte Internacional de Mercancías Total o Parcialmente Marítimo.

expresamente que el litigio que se originase o tuviere relación con el instrumento denominado Contrato de Compensación de fecha 21 de abril de 1994, será sometido a la jurisdicción de las Cortes Federales y Estadales con asiento en la ciudad y Condado de Nueva York. (...) lo que conduce a declarar la procedencia de la invocada falta de jurisdicción y así se declara.”

Posterior a dicha decisión la Sala Político Administrativa del Tribunal Supremo de Justicia, mediante sentencia N° 01220, de fecha 30 de mayo de 2.000, con Ponencia del Magistrado Carlos Escarrá Malavé, consideró la jurisdicción de los tribunales de la República bajo el marco de lo establecido en la Ley de Derecho Internacional Privado.

En este sentido, destacó la Sala que conforme lo previsto en el artículo 40.2 de la Ley de Derecho Internacional Privado, los tribunales de la República tenían jurisdicción para conocer las causas derivadas del contrato de transporte de mercancía del extranjero, por haber sido ejecutado en territorio venezolano.

Otro aspecto importante considerado por dicha sentencia, fue lo relativo a las cláusulas de jurisdicción suscritas como parte de los conocimientos de embarque, según los cuales se estableció como jurisdicción especial la de la Corte de Justicia de Londres, con exclusión de la jurisdicción de los Tribunales de cualquier otro lugar, salvo que el transportista acudiera a otra jurisdicción o voluntariamente se sometiera a ella en los siguientes términos:

*“En efecto, tal y como lo manifestara la actora en su escrito libelar, la empresa **C.A.V. SEGUROS CARACAS**, acudió a juicio por vía de subrogación, no siendo esa empresa suscriptora del contrato, como tampoco fue suscrito el mismo por las empresas consignatarias de las mercancías, **MORRIS E. CURIEL DE MARGARITA S.A.** y **AZOFRANCA**; por tanto, en ningún caso puede afirmarse que*

mediante el aludido conocimiento de embarque, de manera expresa o tácita, C.A.V. SEGUROS CARACAS, ni sus empresas aseguradas se sometieron a la jurisdicción extranjera, ni hubo una renuncia expresa de su parte a la jurisdicción venezolana para resolver cualquier controversia que se presentase con ocasión del contrato de transporte de mercancía.”

Conforme a lo sostenido, la Sala dejó abierta la posibilidad a los contratantes para renunciar de manera expresa a la jurisdicción venezolana y se sometan a una jurisdicción extranjera a través de las denominadas cláusulas de sumisión establecidas dentro de los conocimientos de embarque; sin embargo, mediante sentencia N° 01953 de fecha 28 de noviembre de 2007, la misma Sala negó la posibilidad de derogar la jurisdicción venezolana, a través de este tipo de cláusulas en los siguientes términos:

“En los contratos de adhesión y los normalizados, la voluntad de los contratantes debe ser manifestada de forma expresa e independiente. No es suficiente entonces, que documentos como el conocimiento de embarque contengan una cláusula que estipule el procedimiento de arbitraje, porque tal cláusula en esos contratos no es eficiente como obligatoria, sino que deberá expresarse en forma independiente y distinta, de manera que evidencie ser el producto de la libre voluntad de los contratantes y no la imposición de quien imprime el documento.”

Bajo este orden de ideas, y a los fines de establecer la validez de un acuerdo sobre jurisdicción que excluya a la venezolana, resulta necesario analizar la naturaleza del documento contentivo de la cláusula compromisoria y que la misma haya sido suscrita y aceptada de forma expresa por las partes.

Otro antecedente jurisprudencial, que toca lo referente a la derogatoria convencional de la jurisdicción venezolana, en el marco de lo dispuesto en el

artículo 11 de la LCM, lo constituye la sentencia de la Sala Político Administrativa del Tribunal Supremo de Justicia N° 00687, de fecha 21 de mayo de 2009, en el caso Astivenca Astilleros De Venezuela, C.A., contra la Sociedad Mercantil Oceanlink Offshore III AS.

Dicha decisión argumenta que en casos que no sean de jurisdicción exclusiva de los tribunales venezolanos, conforme lo previsto en el artículo 47 de la Ley de Derecho Internacional Privado, es decir: en aquellos casos en que el asunto se refiera a controversias relativas a derechos reales sobre bienes inmuebles situados en el territorio de la República, o se trate de materias respecto de las cuales no cabe transacción o que afecten los principios esenciales del orden público venezolano; es válida la derogatoria de jurisdicción ya sea a favor de un tribunal extranjero o al procedimiento de arbitraje:

“En cuanto al alegato formulado por la parte demandante referido a que de conformidad con lo dispuesto en el artículo 11 de la Ley de Comercio Marítimo, no existe norma alguna que “admita” la derogatoria convencional de la jurisdicción de los tribunales venezolanos en el supuesto de hecho que genera la controversia planteada; debe atenderse, en primer lugar, a lo establecido en la norma, la cual reza:

“Artículo 11. En los casos en los que se admita, una vez producido el hecho generador de la acción, la jurisdicción que corresponda a los tribunales venezolanos, podrá declinarse a favor de tribunales o al procedimiento de arbitraje.”

Dicha norma viene a ratificar los argumentos expuestos en el presente fallo, en el sentido de que cuando algún tribunal de la llamada Jurisdicción Especial Acuática esté conociendo de una controversia planteada, podrá declinarse el asunto al procedimiento de arbitraje, siempre que ello sea permitido (“se admita”), esto es, en aquellos

casos en los que no se trate por ejemplo de jurisdicción exclusiva, lo cual, como se explicó, no se da en el caso de autos y que la cláusula de arbitraje sea válida (que como se indicó supra sí lo es), por lo que carece de sentido el razonamiento empleado por la parte demandante, para pretender restar validez a la cláusula de arbitraje, pues es la misma norma (artículo 11) la que faculta la derogatoria de jurisdicción en los procedimientos de arbitraje.”

En este mismo orden de ideas, la Sala Político Administrativa del Tribunal Supremo de Justicia, mediante sentencia de fecha 22 de abril de 2014, en el caso Weitzmann Trading Company, S.A. contra INBEV, afirmó que es posible la derogatoria convencional de la jurisdicción venezolana, siempre que la sumisión sea de manera expresa y conste por escrito, de acuerdo a lo establecido en el artículo 44 de la LDIP, siendo la excepción (inderogabilidad) los casos establecidos en el artículo 47 de la Ley de Derecho Internacional Privado:

“Nuestra legislación establece ciertos límites a la derogatoria de la jurisdicción, consagrados en la norma supra transcrita, la cual contempla tres supuestos en los cuales la jurisdicción de los Tribunales de la República Bolivariana de Venezuela no podrá ser derogada convencionalmente, a saber: i) controversias relativas a derechos reales sobre bienes inmuebles situados en el territorio de la República; ii) materias respecto de las cuales no cabe transacción; y iii) materias que afecten los principios esenciales del orden público venezolano.

Esta inderogabilidad fija los casos en los que una vez establecida la jurisdicción venezolana en virtud de alguno de los criterios atributivos, ésta no puede ser sustraída por la voluntad de los litigantes mediante la sumisión a tribunales extranjeros o a árbitros que resuelvan en el extranjero, contemplando como supuesto de jurisdicción exclusiva el

caso de los derechos reales sobre bienes inmuebles situados en la República.”

4. METODOLOGÍA

El presente aparte, se corresponde con el desarrollo del trabajo en los términos de cómo se hará, con qué y quienes. Comprende el tipo de investigación, técnicas y procedimientos que se utilizarán para conducir la investigación. Se presentan las actividades y procedimientos que la investigadora realizó para responder al objetivo de la misma.

Naturaleza de la Investigación

La presente investigación está enmarcada en el paradigma jurídico dogmático según el criterio de Witker: *"trata de cuestionar una ley o institución jurídica vigente para luego evaluar sus fallas, proponer cambios o reformas legislativas en concreto"*¹⁵. De igual forma, el referido autor conceptualiza la investigación de carácter jurídico como *"aquella que concibe el problema jurídico desde una perspectiva estrictamente formalista, descontando todo elemento fáctico o real que se relacione con la institución, norma jurídica o estructural legal en cuestión"*. Al respecto, Márques señala:

*"La metodología de investigación jurídica debe estar encaminada a ofrecer orientación hacia la necesidad de caracterizar y definir métodos y técnicas, interpretación y análisis; herramientas adecuadas para la práctica del derecho que garanticen al hombre el servicio jurídico, que requiere nuestra sociedad."*¹⁶

En el mismo orden de ideas, Pérez citado por Márques expone que el propósito de la investigación jurídica es:

¹⁵ Witker, A. (1998). Métodos de la Investigación Jurídica. Material Recopilado. UCAB. Caracas.

¹⁶ Márques, S (1997). Manual de Investigación Jurídica. Caracas: Editorial Buchivacoa.

“La actividad o conjunto de diligencias que tiene por objeto la obtención de un saber nuevo en el campo del derecho. Desde el punto de vista científico y mediante el ángulo de su existencia histórica, (fenomenología) puede ser objeto de investigación para determinar lo que es, las causas de su existencia, sus relaciones con otros sistemas jurídicos y los resultados de su aplicación a los hechos concretos de la vida (p. 45).”

Tomando en cuenta lo señalado, se puede decir que una investigación jurídica tiene por finalidad abarcar el campo del derecho, donde se pretende explicar su existencia, así como también puede estar orientado hacia la creación de un nuevo ordenamiento jurídico o reforma de uno ya existente.

Cabe destacar que atendiendo a las características y a los objetivos planteados, la presente investigación es de tipo documental en razón del análisis relacionado con el contenido de los artículos 10 y 11 de la Ley de Comercio Marítimo, sobre la derogabilidad e inderogabilidad de la jurisdicción venezolana en el transporte de mercancías por mar con destino al territorio venezolano, la cual, según Márques (ob, cit), consiste en:

“El estudio de problemas, con el propósito de ampliar y profundizar el conocimiento de su naturaleza, con apoyo principalmente, de trabajos previos, información y datos divulgados por medios impresos, audiovisuales o electrónicos. La originalidad del estudio se refleja en el enfoque, criterios, conceptualizaciones, reflexiones, conclusiones, recomendaciones y en general en el pensamiento de autores (p. 6).”

De esta manera, la investigación documental se puede establecer como el proceso de búsqueda en fuentes impresas con el objeto de reunir información, ordenarla, sistematizarla, describirla e interpretarla de acuerdo a pautas que garantizan la confiabilidad de sus resultados, con el fin de

responder a determinadas interrogantes o llenar un vacío dentro del campo del conocimiento.

Técnicas para la Recolección de la Información

Dadas las características de este estudio y en aras a dar respuesta a las interrogantes planteadas así como a los objetivos propuestos, se utilizarán técnicas e instrumentos propios de la investigación documental. A juicio de Balestrini¹⁷, los protocolos propios utilizados en el diseño bibliográfico son el resumen analítico y el análisis crítico, así como el fichaje, el subrayado y las citas textuales. Las mismas permitirán recoger la información y analizarla según la perspectiva teórica.

Sobre las bases de estas consideraciones, Sabino considera que un instrumento de recolección de datos es "*...en principio, cualquier recurso de que se vale el investigador, para hacerse a los fenómenos y extraer de ellos la información*"¹⁸. De igual manera, se empleó, la técnica de lectura analítica y análisis crítico debido a las características que corresponden al estudio propuesto, el análisis del discurso correspondiente a la investigación jurídico–documental. La técnica de lectura analítica, permitió descubrir la estructura de los textos consultados; así, Balestrini¹⁹ expresa que el análisis crítico de los textos seleccionados permite fundamentar teóricamente la investigación propuesta. La misma, fue mostrada mediante la presentación resumida y la síntesis analítica, permitiendo la evaluación y solidez interna de las ideas asumidas por el autor de cada fuente consultada.

La Universidad Nacional Abierta expresa que la técnica del fichaje permite "*la sistematización bibliográfica, la reunión y selección de los datos,*

¹⁷ Balestrini (1.987). Como Se Elabora Un Proyecto De Investigación. Caracas: Ediciones Consultores Asociados.

¹⁸ Sabino, C (1.984). Metodología De La Investigación. Universidad central de Venezuela. Facultad de Ciencias Económicas y Sociales. Caracas.

¹⁹ Balestrini y otros. (1998). Estudios documentales, teóricos, análisis de discurso y las historias de vida. Primera Edición. Editorial Consultores Asociados.

el ordenamiento y clasificación de las ideas adquiridas y la organización de un fichero de trabajo como fuente permanente de información".²⁰ Esta técnica permitió dar un importante aporte y avance para la investigación dentro del marco referencial.

En el mismo orden de ideas, se empleó como técnica de recolección de información las citas textuales, las cuales se identificarán con las ideas principales de los diferentes autores. Según Izquierdo, *"las citas textuales constituyen el pasaje textual que se reproduce del texto original extraído de la obra bibliográfica"*.

Al realizar las fichas se involucra un estilo personal y una manera muy particular de anotar, lo que se considera realmente más interesante del escrito del autor.

5. ESTRUCTURA DE LA INVESTIGACIÓN

5.1. Principios de inderogabilidad de la jurisdicción venezolana en materia de transporte de mercancías por mar, establecidos en la Ley de Comercio Marítimo (LCM) vigente.

La Jurisdicción en el Derecho Internacional Privado

La palabra jurisdicción proviene del latín *iurisdictio*, "*decir o declarar el derecho*". Es el poder de imperio que tiene cada Estado de juzgar en sus tribunales, y aplicando su derecho, cualquier controversia que hubiere generado una acción. Cabanellas²¹ establece que "*es el conjunto de atribuciones que corresponden en una materia y en cierta esfera territorial*". Explica dicho autor que la palabra se forma de *Jus* y *Dicere*, es decir aplicar

²⁰ Universidad Nacional Abierta. (1.992). Técnicas de Documentación e Investigación. Ediciones de la UNA. Caracas.

²¹ Cabanellas G. (2008) Diccionario Jurídico Elemental. Ob. cit.

o declarar el derecho, por lo que se dice, *jurisdictio* o *jure dicendo* y en criterio de Piero Calamandrei: “es la potestad o función del Estado de administrar justicia, ejercida en el proceso por medio de sus órganos judiciales”.

Es decir, son los órganos judiciales con los que la autoridad mantiene el orden, cuando se produzcan ciertas situaciones entre los justiciables, y estos órganos pueden ejercer, conforme a la ley, una jurisdicción de equidad o una de derecho, por lo que los jueces de equidad, creados por el Estado, forman parte del orden jurisdiccional. A ese fin, la jurisdicción administra justicia, resolviendo conflictos, mediante un proceso contradictorio que es resuelto por una persona imparcial, autónoma e independiente.

En el Derecho Internacional las normas sobre jurisdicción se aplican cuando los tribunales de un Estado deben decidir acerca de si tienen competencia, o carecen de ella, para conocer de un litigio con elementos foráneos. Asimismo, se ocurre a dichas normas en los casos en que el Estado debe cooperar en el cumplimiento (reconocimiento y ejecución) de sentencias extranjeras.

En el vigente sistema venezolano de Derecho Internacional Privado, se ha sustituido la expresión “*competencia internacional*” por el término jurisdicción, con el propósito como dice la Exposición de Motivos de la Ley de Derecho Internacional Privado de evitar la confusión con la competencia interna y porque se considera que es más acorde con la terminología empleada en el Código de Procedimiento Civil.

De acuerdo con la ley procesal civil, la competencia está fundada en criterios objetivos y subjetivos. Los primeros atienden a la naturaleza de la pretensión y su vinculación con el territorio. Existe, de otra parte, un criterio subjetivo general expresado en el hecho de que el demandado tenga su domicilio en Venezuela, y un criterio complementario que toma en cuenta su

simple presencia en el territorio nacional, donde se practica la citación personal:

Al respecto, comenta Rengel Romberg (cit. en Bonnemaïson, 2008):

“Se realiza así en el derecho venezolano el libre acceso de los extranjeros a la jurisdicción de los tribunales, que es una aspiración legítima de todos los Estados, consagrada generalmente en los tratados de defensa de los respectivos nacionales, y se sigue la tradición del derecho venezolano, según la cual, las personas extranjeras gozan en Venezuela de los mismos derechos civiles que las venezolanas (Art. 26 C.C.) y los tribunales civiles de la Nación están obligados a administrar justicia tanto a los nacionales como a los extranjeros, en la medida en que las leyes determinen su competencia. (p.46)”

El principio general sobre jurisdicción implica la asignación a los tribunales de un país determinado el conocimiento de los juicios que se intenten contra personas domiciliadas en ese país. Más allá de esta regla, la jurisdicción puede extenderse a los pleitos instaurados contra personas que tienen su domicilio fuera de los límites territoriales del Estado sentenciador, pero sólo en aquellos supuestos expresamente señalados en la ley.

La jurisdicción en el transporte marítimo

El transporte marítimo, según Tejero (2009), es la acción de llevar personas (pasajeros) o cosas (cargas sólidas o líquidas), por mar de un punto geográfico a otro a bordo de un buque con un fin lucrativo.

En el ámbito mundial, el transporte marítimo es el modo más utilizado para el comercio internacional. Es el que soporta mayor movimiento de mercancías, tanto en contenedor, como gráneles secos o líquidos.

El Transporte Marítimo es ante todo *"un transporte de masas, capaz de trasladar a largas distancias grandes toneladas de mercancías, con tarifas de fletes relativamente bajas, adaptándose a todas las categorías de demanda que exige el Comercio Internacional"*²².

Desde esta perspectiva, el profesor Rodríguez Carrión clasifica los espacios marítimos atendiendo al grado de exclusividad con que los Estados ejercen algún tipo de competencia en dos grupos: por un lado, los espacios que, estando sometidos a normativa internacional, son soberanía exclusiva, plena y excluyente de la intervención de cualquier otro Estado. Los límites a dicha soberanía plena los marca el propio derecho internacional (aguas interiores, mar territorial y estrechos) y, por otro lado, aquellos otros espacios en los que los Estados tienen competencias exclusivas para un determinado fin u objetivo (zona contigua, plataforma continental y zona económica exclusiva).

Así pues, la jurisdicción marítima correspondiente a cada Estado rivero está establecida tanto en tratados y convenios internacionales, como es el caso de las Reglas de Hamburgo y Rotterdam; como en leyes nacionales, como es el caso de la LCM, que en sus artículos 12 y 13 establece que además de la jurisdicción establecida en los artículos 39 y 40 de la Ley de Derecho Internacional Privado, el Estado venezolano tiene jurisdicción para conocer sobre las acciones que se intenten con motivo del comercio marítimo, la navegación por agua, la exploración y explotación de recursos ubicados en el espacio acuático nacional, las acciones sobre buques inscritos en el Registro Naval Venezolano indiferentemente de las aguas territoriales en las que se encuentren, sobre los buques extranjeros que se encuentren en aguas venezolanas, y las operaciones que tengan lugar en las zonas portuarias en las que sea parte un propietario o armador de un buque cuyo embargo preventivo pueda realizarse en el territorio

²² López G. Miguel (1999) La Marina Mercante: Baluarte para Impulsar el Desarrollo Económico de Venezuela.

nacional; expresando tácitamente la competencia judicial internacional de los tribunales venezolanos en los casos de transporte de mercancía.

El Conocimiento de Embarque Marítimo o B/L por sus siglas en inglés (Bill of Lading) es un documento negociable de transporte marítimo puerto a puerto, que funciona como un recibo de las mercancías embarcadas, como certificado del estado en que se encuentra dicha mercancía, como prueba de la existencia del contrato de transporte, y como título de propiedad de la carga transportada.²³

Como todo contrato, el Bill of Lading debe contener una serie de datos para su validez, tales como el nombre y la matrícula del buque, puertos de carga y descarga, nombre del cargador y del consignatario, descripción detallada de las mercancías, la cantidad o el peso, el número de bultos y su estado aparente. Así mismo debe reflejar el costo del flete, y la forma de pago. Las Reglas de Rotterdam también admiten documentos electrónicos de transporte, siempre y cuando la emisión y el subsiguiente empleo del mismo se hagan con el consentimiento del porteador y del cargador.

Sea un conocimiento de embarque electrónico o físico, los requerimientos para su validez son los mismos, y tanto tratados internacionales como leyes nacionales admiten la remisión contractual a una jurisdicción acordada entre las partes, bajo el principio de libertad contractual, principio básico del derecho privado, que establece que las personas son libres para negociar las condiciones de sus contratos, limitaciones, modalidades, formalidades, plazos, y demás particularidades que regirán la relación jurídica creada por el contrato.

Sin embargo, para que esa remisión contractual a la elección de foro sea exclusiva, de acuerdo con el artículo 67 de las Reglas de Rotterdam, tiene que cumplirse una de las siguientes condiciones:

23

http://azure.afi.es/ContentWeb/EmpresasUnicaja/conocimiento/embarque/maritimo/contenido_sidN_10_52425_sid2N_1052384_cidIL_954961_ctylL_139_scidN_954961_utN_3.aspx 29/05/2014

“a) Forma parte de un contrato de volumen en el que están claramente indicados los nombres y las direcciones de las partes y que o bien: i) ha sido individualmente negociado, o bien ii) advierte de manera visible de la existencia de un acuerdo exclusivo de elección de foro, con especificación de las cláusulas o secciones del contrato de volumen que lo incluyen; y b) Designa con claridad a los tribunales de un Estado Contratante, o a uno o más tribunales específicos de un Estado Contratante.

2. Una persona que no sea parte en el contrato de volumen sólo quedará vinculada por un acuerdo exclusivo de elección de foro concertado con arreglo al párrafo 1 del presente artículo cuando:

a) El tribunal elegido esté situado en alguno de los lugares indicados en el apartado a) del artículo 66; b) El acuerdo figure en el documento de transporte o en el documento electrónico de transporte; c) Dicha persona haya sido adecuada y oportunamente informada sobre cuál es el tribunal ante el que debe entablarse la acción y sobre el carácter exclusivo de su competencia al respecto; y d) La ley del tribunal que conozca del caso prevea que dicha persona puede quedar obligada por un acuerdo exclusivo de elección de foro.”

Esto en virtud de que en la mayoría de los casos el conocimiento de embarque es emitido unilateralmente por el transportista, y la cláusula de elección de foro es colocada al dorso como un objeto realmente no negociado por las partes, sino más bien como parte de un contrato de adhesión el cual el cargador se ve obligado a aceptar y el cual lo coloca en desventaja frente al transportista.

En la navegación marítima, además, es bastante frecuente la presencia de un elemento de extranjería en las relaciones que de ella derivan, por lo que debemos hacer referencia igualmente a las fuentes de

derecho internacional, que a los efectos que nos interesan no son otras que las de carácter privado conflictual.

En este sentido no existirían problemas si cada Estado aplicara siempre para resolver los litigios sus propias normas internas o nacionales, solo habría que determinar la competencia judicial internacional para fijar el ordenamiento jurídico aplicable. Sin embargo, esto no ocurre así sino que una vez que dicha competencia judicial queda determinada, en ocasiones existen ciertos puntos de conexión que nos llevan a la aplicación de la ley de un país distinto de aquel que es inicialmente competente para resolver el litigio. Para determinar la ley aplicable a la relación jurídica en cuestión se deben acudir a las normas de derecho internacional privado.

Derogabilidad e inderogabilidad de la jurisdicción venezolana en el transporte de mercancías por mar

Según la Real Academia Española, la inderogabilidad es la cualidad de inderogable. Es la potestad no derogable que tiene un Estado para conocer sobre un caso concreto, la cual no puede ser relajada entre las partes ni a favor de otro Estado ni de un arbitraje.²⁴

Cabanellas, refiere que inderogable es *“aquello que no puede ser derogado”*; aunque señala que *“realmente no hay ley positiva eterna, y todas son derogadas por reforma legal o por la violencia”*²⁵ (ib.).

Ahora bien, cuando se habla de inderogabilidad y derogabilidad de la jurisdicción marítima, en el primer caso (principio de inderogabilidad de jurisdicción o jurisdicción exclusiva), se trata según el Artículo 47 de la Ley de Derecho Internacional Privado:

²⁴ Diccionario de la Real Academia Española. (2010) Vigésima Edición.

²⁵ Cabanellas de Torres Guillermo (2009). Diccionario Jurídico Elemental. Editorial Heliasta (p. 198).

“La jurisdicción que corresponde a los Tribunales venezolanos, según las disposiciones anteriores, no podrá ser derogada convencionalmente a favor de Tribunales extranjeros, o de árbitros que resuelvan en el extranjero, en aquellos casos en que el asunto se refiera a controversias relativas a derechos reales sobre bienes inmuebles situados en el territorio de la República, o se trate de materias respecto de las cuales no cabe transacción o que afecten los principios esenciales del orden público venezolano.”

Atendiendo a la derogabilidad de la jurisdicción, en criterio de Manuel Oropeza: *“Cuando le doy jurisdicción a un Estado, es prórroga, pero al hacerlo, le resto jurisdicción a los demás, y eso se llama derogabilidad”*.²⁶

Es reconocido, afirma Mugerwa, en Derecho Internacional, que todo Estado soberano tiene el derecho de ejercer jurisdicción sobre su territorio y sobre todas las personas y cosas que se encuentren dentro de él, supeditado, desde luego, a las inmunidades que reconozca el Derecho internacional. En tal sentido, este derecho a ejercer territorialmente la jurisdicción es una consecuencia refleja del deber de los Estados de abstenerse de ejercerla en el territorio de los demás.

Generalmente, los Estados no tienen problemas en aceptar el efecto positivo de la voluntad procesal de las partes, permitiendo a los particulares someterse a la autoridad de sus tribunales. En Venezuela, por ejemplo, tal posibilidad está establecida en el artículo 318 del Código Bustamante. En este caso, se admite que las partes se sometan a los tribunales de un Estado determinado, siempre que, exista una vinculación con él, se considerará la nacionalidad o el domicilio de uno de los litigantes en el foro.

²⁶ Manuel Oropeza. Resumen Derecho Internacional Privado. Disponible en: <http://www.monografias.com/trabajos93/resumen-derecho-internacional-privado/resumen-derecho-internacional-privado2.shtml> 05/12/2013

Sin embargo, existen ciertas reservas con la aceptación del efecto negativo, es decir, existen casos en los cuales, teniendo jurisdicción los tribunales venezolanos no puede ésta ser derogada convencionalmente a favor de tribunales extranjeros o si puede serlo, tal derogatoria se somete a las más estrictas limitaciones.

Tal prohibición, deriva de la expresa manifestación de voluntad del legislador y puede darse de dos maneras; en primer lugar, prohibiendo la derogatoria convencional de la jurisdicción o en segundo lugar, estableciendo supuestos de jurisdicción exclusiva debemos considerar que, aunque durante mucho tiempo, doctrina y jurisprudencia confundieron ambos términos, hoy día son perfectamente diferenciables, pues la inderogabilidad busca proteger el ejercicio de la jurisdicción venezolana sin excluir la posibilidad de activar una jurisdicción extranjera; mientras que la exclusividad no tolera el ejercicio de una jurisdicción extranjera cuando se atribuya jurisdicción a los tribunales nacionales. No puede, sostiene Hernández Breton²⁷ (2004), *“haber simetría o identidad entre inderogabilidad y exclusividad de la jurisdicción venezolana”*.

Ahora bien, en lo que respecta a la inderogabilidad de la jurisdicción en el transporte de mercancías por mar en Venezuela, en la Ley de Comercio Marítimo, (LCM)²⁸ los principales aspectos contemplados en ella, según Patricia Martínez, pueden resumirse así:

“Una importante innovación es la establecida en el artículo 10 de la LCM, la inderogabilidad de la jurisdicción venezolana para conocer de las acciones en materia de contratos de transporte de bienes o de personas que ingresan al territorio venezolano, con lo cual podrá alegarse la nulidad de cualquier cláusula contractual

²⁷ Hernández-Breton, ob. cit.

²⁸ Ley de Comercio Marítimo, publicada en Gaceta Oficial Extraordinaria N° 5.551 del 5 de enero del 2006.

que establezca la competencia de los tribunales extranjeros cuando sean competentes los nacionales.

Al respecto es preciso indicar que al principio de la autonomía de la voluntad no se le reconoce en la actualidad el carácter absoluto que se le atribuía en el pasado, por cuanto en todas las modernas legislaciones priva la idea de la protección al débil jurídico, como ocurre en la legislación laboral y aún en materias de índole mercantil como la de seguros, banca, oferta pública de títulos valores, transporte, arrendamiento, etc., en los cuales la ley ha establecido limitaciones a la libertad de contratación, para garantizar la defensa de los derechos del débil jurídico.

Con esta norma, se establece por vía legislativa una normativa de equidad, que protege los derechos e intereses de los nacionales en el comercio internacional al favorecer la situación de los beneficiarios de los conocimientos para que puedan accionar ante los Tribunales de su domicilio, sin tener que hacerlo ante los tribunales de otra jurisdicción, en virtud de cláusulas pre redactadas de sumisión a tribunales extranjeros.”²⁹

5.2. Principios de inderogabilidad de la jurisdicción en materia de transporte de mercancías por mar en Chile.

Refiere a este respecto Seguel³⁰ que en la reformada Ley de Arbitraje Chilena, hoy día Ley Chilena N° 18.680 del 22 de diciembre de 1987, sustitutiva del Libro III del Código de Comercio de ese país relativo al Comercio Marítimo, se refuerza la presencia del arbitraje como mecanismo alternativo de solución de controversias, cuestión que intenta conseguir básicamente a través de las siguientes cuatro líneas matrices: 1) Ampliando

²⁹ La Reforma de la Legislación Marítima Venezolana. Patricia Martínez Souto.

³⁰ Seguel Alejandro. (2001) Revista Abogado. Chile

las materias de arbitraje forzoso; 2) Perfeccionando el sistema de designación de los árbitros; 3) Estableciendo las bases legales para el desarrollo del arbitraje institucional; y, 4) Adoptando una serie de medidas para la permanencia del tribunal arbitral.

Esta Ley de arbitraje, continúa Segel³¹, tiene repercusiones entre otras cosas sobre el comercio marítimo, regulados en el Libro III del Código de Comercio Chileno, la misma establece que se aplicará al arbitraje comercial internacional, sin perjuicio de cualquier tratado multilateral o bilateral vigente en Chile. En ella se enuncia:

1. Las disposiciones de esta ley, con excepción de los artículos 8º, 9º, 35 y 36, se aplicarán únicamente si el lugar del arbitraje se encuentra en el territorio nacional.

2. Un arbitraje es internacional si las partes en un acuerdo de arbitraje tienen, al momento de la celebración de ese acuerdo, sus establecimientos en Estados diferentes, o uno de los lugares siguientes está situado fuera del Estado en el que las partes tienen sus establecimientos:

a) El lugar del arbitraje, si éste se ha determinado en el acuerdo de arbitraje o con arreglo al acuerdo de arbitraje;

b) El lugar del cumplimiento de una parte sustancial de las obligaciones de la relación comercial o el lugar con el cual el objeto del litigio tenga una relación más estrecha, o

c) Las partes han convenido expresamente en que la cuestión objeto del acuerdo de arbitraje está relacionada con más de un Estado.

³¹ Id.

En el Libro III Código de Comercio Chileno (1987) se establece el principio de la nulidad de la Cláusula que establezca la competencia de los tribunales extranjeros cuando sean competentes los nacionales ya que, la legislación interna no debe necesariamente adoptar los principios de los tratados internacionales si éstos siguen orientaciones distintas, como es el caso del Código de Bustamante y del Tratado de Varsovia, y que siguen direcciones contrarias precisamente en materia de competencia jurisdiccional, pues el primero admite, con algunas restricciones, la derogatoria convencional de la jurisdicción, en tanto que el de Varsovia establece la facultad del demandante para escoger la jurisdicción entre varias alternativas, entre ellas el “Tribunal del lugar de destino”, considerándose nulos los pactos en contrario.

En el mismo orden de ideas, continúa señalando Segels,³² que el Código Bustamante en el propio artículo 318, admite la derogatoria convencional de la jurisdicción y exime de la obligatoriedad de su aplicación cuando exista, en el “derecho local”, disposición en contrario.

5.3. Principios de inderogabilidad de la jurisdicción en materia de transporte de mercancías por mar en Argentina.

A la percepción de la autora de esta investigación, la Ley de Navegación Argentina³³ merece un particular estudio, ya que nuestra ley tomó como modelo la ley argentina. En efecto, en la Ley Argentina se establece:

³² Ob.cit

³³ Ley de Navegación y Legislación Concordante. (1978) Editorial La Ley. Tucumán, Buenos Aires, Argentina.

Contratos de utilización de buque, fletamento y transporte

ARTÍCULO 614. “Los tribunales nacionales son competentes para conocer en los juicios derivados de los contratos de utilización de los buques, cuando las obligaciones respectivas deban cumplirse en la República, salvo la opción que tiene el demandante por los tribunales del domicilio del demandado.

En los contratos de fletamento total o parcial, o de transporte de carga general o de bultos aislados en un buque cualquiera, o de personas y, en general, en todo contrato en que el transportador asuma la obligación de entregar los efectos en destino, es nula toda otra cláusula que establezca otra jurisdicción que la de los tribunales argentinos.” (Negrilla del autor)

En el mismo, se observa su punto de coincidencia con el artículo 10 de la Ley de Comercio Marítimo venezolana cuando señala que corresponderá a la jurisdicción venezolana conocer en forma inderogable de las acciones en materia de contratos de transporte de bienes o de personas que ingresan al territorio venezolano comparable a “es nula toda otra cláusula que establezca otra jurisdicción que la de los tribunales argentinos”. Ello se podría interpretar, a juicio de la autora de la presente investigación, como que es “inderogable” la jurisdicción Argentina.

Igualmente en el artículo 621 de la Ley Argentina se establece, que producido un hecho generador de una causa cuyo conocimiento corresponda a los tribunales nacionales, los residentes en el país pueden convenir, con posterioridad al mismo, someterlo a juicio de árbitros o de tribunales extranjeros, si así les resultare conveniente.

Esta disposición es coincidente con el Artículo 11 de la LCM³⁴ el cual reza que en los casos en que se admita, la jurisdicción que corresponda a los tribunales venezolanos podrá ser derogada a favor de tribunales extranjeros, o someter el asunto que se suscite a un procedimiento arbitral, sólo una vez producido el hecho generador de la acción.

En estos dos artículos, se plantea una precaución adicional del legislador a fin de asegurar cierta igualdad de condición negociadora de las partes involucradas en el asunto y evitar la imposición de una cláusula derogatoria por la parte contractualmente fuerte.³⁵

5.4. Alcance y significado de las normas sobre inderogabilidad de la jurisdicción venezolana en materia de transporte de mercancías, sus implicaciones legales y prácticas.

La ley venezolana es muy clara, la jurisdicción en materia de transporte de mercancías que ingresan al territorio venezolano es inderogable, casi absolutamente, al menos que, como es establecido en la misma ley, “una vez producido el hecho generador de la acción”, el tribunal decline su jurisdicción en favor de otro o de un arbitraje comercial a pedido de las partes.

Lo que esto significa es que, a pesar de lo que pudiera estar estipulado en los contratos de transporte, siempre que exista una controversia, tendrán jurisdicción los tribunales venezolanos cuando sea mercancía que entre el país, considerándose cualquier cláusula en contrario nula.

³⁴ Ley de Comercio Marítimo venezolana ob. cit.

³⁵ Hernández-Breton, Eugenio, (2004) Problemas contemporáneos del Derecho Procesal Civil Internacional Venezolano, Caracas, Edit. Sherwood, Colección Cuadernos, Nº 8, p. 119.

³⁵ Calamandrei (1996), Piero, Derecho procesal civil, (Trad. E. Figueroa Alfonzo), México, Edit. Pedagógica Iberoamericana, Colección Clásicos del Derecho, p. 2.

Luego de “una vez producido el hecho generador de la acción”, y si es el deseo de las partes, el tribunal venezolano está en la potestad de declinar su competencia en favor de un tribunal de otra jurisdicción o de un arbitraje comercial, dependiendo del caso, pero siempre que así sea solicitado, y una vez se hayan comprobado todas las garantías procesales pertinentes.

Legalmente, cualquier disposición en contrario es nula, pues lo que el legislador persigue con esta inderogabilidad es proteger al consignatario venezolano de tener que someterse a tribunales extranjeros a los que no tiene fácil acceso, o cuyas costas procesales podrían implicar una desventaja en su defensa.

En la práctica, esto significa que las cláusulas sobre jurisdicción insertas en los contratos de adhesión (BIL) a los que son sometidos los consignatarios por parte de los portadores quedan sin validez con respecto a la determinación previa de una jurisdicción distinta a la venezolana.

Ahora bien, debe recordarse que en el artículo 10, el legislador trató proteger al consignatario venezolano de tener que someterse a una jurisdicción a la que no podría asistir, sin embargo el artículo 11 por su lado, le permite, si es el caso y su deseo que, “una vez producido el hecho generador de la acción”, permitir que la querrela sea declinada a una jurisdicción o un arbitraje comercial en el que las partes estén de acuerdo, dando un respaldo y mayor seguridad jurídica al consignatario venezolano, pero al mismo tiempo respetando la voluntad de las partes.

Es importante recordar que el derecho marítimo se puede considerar como una rama del derecho mercantil, y como el conjunto de normas que rigen los problemas que puedan surgir a raíz de las relaciones entre entes de derecho privado dedicadas al tráfico marítimo, por ende la autonomía de la voluntad de las partes es muy importante, y en virtud de ello la LCM contempla lo que se conoce como *Forum Non Conveniens*, particularmente en los casos de abordaje, que no es más que la facultad que tiene el juez

venezolano de declinar su jurisdicción a favor de un juez extranjero si considera que el asunto está más vinculado con la jurisdicción extranjera.

Este es el mismo precepto por el que se rige el artículo 11 cuando establece que se podrá derogar la jurisdicción en favor de un tribunal extranjero una vez producido el hecho generador de la acción, porque se considera que las partes expresen su voluntad al solicitar la declinatoria de la jurisdicción a favor de otro tribunal o arbitraje según el que ellos consideran es más conveniente; como es el caso de salvamentos efectuados en aguas jurisdiccionales venezolanas, donde la misma Ley establece que tiene jurisdicción salvo acuerdo entre las partes.

La complicación surge al incluir la frase “en los casos en que se admita”, pues el único precepto de la LCM que no lo admite es el artículo 10, al establecer de forma inderogable que será jurisdicción del tribunal venezolano conocer sobre los hechos de transporte de bienes o personas que entren al territorio venezolano, dejando entonces sin efecto el artículo 11 frente al 10, y si se aplica literalmente el texto de la Ley el artículo 10 no entra entre “los casos que se admita”.

Por ende, todas las demás declaratorias de jurisdicción venezolana de la ley son admisibles en el artículo 11, pues ninguna establece el precepto “de forma inderogable”, y su jurisdicción puede ser derogada en favor de otros tribunales, por ser “casos en que se admita”, sea el caso de conflictos que surjan por la navegación de buques en aguas territoriales; la exploración y explotación de recursos ubicados en el espacio acuático nacional; así como las acciones sobre buques inscritos en el Registro Naval Venezolano, o inclusive cuando las partes sean un propietario o armador de un buque de bandera extranjera, en los casos en que dicho buque pudiera ser embargado preventivamente en el territorio venezolano; en los casos de abordaje, de los buques sea de matrícula nacional, o que uno de los buques sea embargado en puerto venezolano con motivo del abordaje, o después del abordaje uno

de los buques llegue eventualmente a puerto venezolano; en caso de averías, etc.

La frase “en los casos que se admita” del artículo 11 es totalmente innecesaria, pues ninguna declaración de jurisdicción en la LCM es absoluta, excepto la del artículo 10, y por ende se convierte en una posición en contrario de “una vez conocido el hecho del mismo”.

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

Conclusiones

Al estudiar la inderogabilidad de la jurisdicción venezolana en el transporte de mercancías por mar que ingresen al territorio venezolano a la luz de la Ley de Comercio Marítimo, tomando en consideración los objetivos de la presente investigación, y sobre la base de las fuentes jurídicas analizadas, se concluyó atendiendo a los objetivos del estudio lo siguiente:

1. En relación a los principios de inderogabilidad de la jurisdicción venezolana en materia de transporte de mercancías por mar, establecidos en el Código de Comercio de 1955 y la Ley de Comercio Marítimo (LCM) vigente, se concluye que el artículo 10 de la LCM establece la inderogabilidad de la jurisdicción venezolana en el transporte de bienes (mercancías) y personas por mar que entren al territorio venezolano, con lo cual, los tribunales venezolanos poseen jurisdicción exclusiva para la decisión de controversias en esta materia; en este orden de ideas, es vital reconocer el valor del artículo in comento, ya que excluye la posibilidad de las partes para acordar contractualmente la declinación de la jurisdicción venezolana en favor de otra; e incluso la posibilidad de someterse a arbitraje comercial.

Sin embargo, la propia ley en su artículo 11 plantea una excepción al establecer la posibilidad de declinar en favor de una jurisdicción extranjera cuando se haya producido el hecho generador de la acción, y “en los casos en que se admita”, esto es, en aquellos casos en los que no se trate por ejemplo de jurisdicción exclusiva, otorgándole la posibilidad a los destinatarios venezolanos, de escoger el foro de su conveniencia, sólo cuando se haya presentado la causa ante un tribunal venezolano competente y se haga dicha solicitud.

Así mismo, la norma plantea la excepción a la inderogabilidad de la jurisdicción venezolana por cláusula de arbitraje, en los casos de conflictos derivados de contratos de transporte de mercancías por mar que ingresan al territorio venezolano, facultando así la derogatoria de jurisdicción en los procedimientos de arbitraje.

2. Atendiendo a la inderogabilidad de la jurisdicción en materia de transporte de mercancías por mar, previsto en las Leyes de Chile y Argentina, se obtuvo como conclusión que en Chile ello está regulado en la Ley Chilena N° 18.680 del 22 de diciembre de 1987, la cual establece que se aplicará al arbitraje comercial internacional, sin perjuicio de cualquier tratado multilateral o bilateral vigente. Asimismo, en Argentina se aplica la Ley de Navegación, conforme a la cual, la misma coincide con la Ley de Comercio Marítimo venezolana en cuanto a la inderogabilidad de la jurisdicción Argentina en materia de transporte de bienes o personas que entre al país.

3. Con respecto al alcance y significado de las normas sobre inderogabilidad de la jurisdicción venezolana en materia de transporte de mercancías, sus implicaciones legales y prácticas, es evidente que la LCM refleja claramente el carácter tuitivo al imponer al porteador su obligada comparecencia al juicio que le inicie el actor ante el tribunal competente que elija, sin posibilidad de una imposición contractual por parte del transportista, tal y como lo establece el artículo 10 de la LCM. Sin embargo, una vez

planteada la reclamación se permite que las partes acuerden continuar el juicio en un tribunal distinto al que originalmente conocía del asunto, tal como lo establece el artículo 11 de nuestra LCM.

Ahora bien, el artículo 10 de la LCM, fue creado para proteger a los nacionales, y con el propósito de no desconocer las reglas de competencia procesal internacional, la prohibición absoluta de la derogatoria convencional de la jurisdicción venezolana en él establecida, fue alivianada con el precepto contenido en el artículo 11, en el cual se establece la admisión de la declinatoria de la jurisdicción venezolana con posterioridad al hecho generador de la acción, dando cabida al principio de la autonomía de la voluntad en la contratación internacional.

Sin embargo, el problema surge cuando el mismo artículo 11 comienza con la frase “en los casos en que se admita”, creando una letra muerta y dando ambigüedad al artículo, pues si el artículo 10 prohíbe absolutamente la declinación de la competencia de los tribunales venezolanos, éste podría ser considerado un caso en que no se admite la declinación de la jurisdicción establecida en el artículo 11.

Recomendaciones

La autora, a tenor de los artículos 10 y 11 de la LCM, sostiene que se debe solicitar la reforma legislativa del artículo 11 ante la Asamblea Nacional, en aras de corregir y modificar del artículo la frase “en los casos en que se admita”, para poder tener un ordenamiento de derecho marítimo coherente e irrefutable, y así implementar el conocimiento, no solamente de estos artículos, sino de todo el marco legal, en los casos vinculantes.

La modificación de los artículos 10 y 11 en los siguientes términos:

Artículo 10. Corresponde a la jurisdicción venezolana conocer en forma inderogable de las acciones en materia de contratos de transporte de

bienes o de personas que ingresan al territorio venezolano, con las excepciones que establezca la ley.

Artículo 11. A pesar de lo dispuesto en el artículo anterior, la jurisdicción que corresponda a los tribunales venezolanos podrá ser derogada a favor de tribunales extranjeros, o someter el asunto que se suscite a un procedimiento arbitral, sólo una vez producido el hecho generador de la acción.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Álvarez-Gayou, J. (2003) Cómo hacer investigación cualitativa. Fundamentos y metodología. México: Paidó.
- Balestrini (1987). Como Se Elabora Un Proyecto De Investigación. Caracas. Ediciones Consultores Asociados.
- Balestrini y otros. (1998). Estudios documentales, teóricos, análisis de discurso y las historias de vida. Primera Edición. Editorial Consultores Asociados.
- Beurier (2008), Droits Maritimes (Derechos Marítimos), DALLOZ (Páris), 2ª edición.
- Bynkershoek, Cornelius Van (2007). A Treatise on The Law Of War (Un Tratado sobre el Derecho de Guerra). Lawbook Exchange.
- Cabanellas de Torres, Guillermo (2009). Diccionario Jurídico Elemental. Editorial Heliasta.
- Calamandrei, Piero (1996). Derecho Procesal Civil, (Trad. E. Figueroa Alfonzo), México, Edit. Pedagógica Iberoamericana, Colección Clásicos del Derecho, p. 2.
- Calvo Baca, Emilio. Código de Procedimiento Civil Venezolano comentado.
- Castro M., Fernando. (2001). El Proyecto de investigación y su esquema de elaboración. Colson C.A, Caracas.
- Diccionario de la Real Academia Española. (2010) Vigésima Edición.
- Fernández-Concheso, Aurelio. El Procedimiento Marítimo Venezolano, Caracas 2006.
- Fernández-Concheso, Aurelio. (2006) Ley Orgánica de los Espacios Acuáticos e Insulares comentada Ediciones Clyde-Lex Caracas.
- García de Enterría, Eduardo y Tomás Ramón Fernández, "Curso de derecho administrativo", T. I, 13ª ed., 2004, Madrid, Civitas, p. 44.
- Hernández Sampieri, y otros, (2006). Metodología de la Investigación. México. Editorial McGraw Hill.

- Hernández-Breton, Eugenio, (2004) Problemas contemporáneos del Derecho Procesal Civil Internacional Venezolano, Caracas, Edit. Sherwood, Colección Cuadernos, N° 8.
- Hernández-Bretón, Eugenio, en la obra Ley de Derecho Internacional Privado Comentada, Tomo II, Caracas, FCJPUCV, Consejo de Desarrollo Científico y Humanístico, UCV, 2005.
- Hernández S. Roberto, C. Fernández y P. Baptista. (2000). Metodología de la Investigación. Mc. Geaw Hill, México.
- Hurtado, J. (2000). Metodología de la Investigación Holística.
- López García, Miguel. La Marina Mercante: Baluarte para Impulsar el Desarrollo Económico de Venezuela, 1999.
- Martínez, Miguel. Validez y confiabilidad en la metodología cualitativa. *Paradigma*, Dic. 2006, vol.27.
- Martínez, Patricia, La Reforma de la Legislación Marítima Venezolana, 2006. www.luiscovaa.com
- Márques, S (1997). Manual de Investigación Jurídica. Caracas: Editorial Buchivacoa.
- Munch, Lourdes y E. Ángeles. (1993). Métodos y técnicas de investigación. Trillas, México.
- Nkambo Mugerwa, Peter James, Sujetos de Derecho Internacional, en: Manual de Derecho Internacional Público, editado por Max Sorensen, (Trad. Dotación Carnegie para la Paz Internacional) México, Fondo de Cultura Económica, 3ª reimp. 1985, pp. 260.
- Parella, Santa (2006). Metodología de la Investigación Cuantitativa. FEDUPEL.
- Pick, Susan Y A. L. López. (1990). Cómo Investigar en Ciencias Sociales. Edit. Trillas, Caracas.
- Ripert. George (1979) Compendio de Derecho Marítimo. Tipográfica Editora Argentina. Buenos Aires. Argentina.
- Rosas, David (1997) *Historia del Derecho marítimo mexicano*. Colima: Gobierno del Estado Libre y Soberano de Colima.

- Sabino, C (1984). Metodología De La Investigación. Universidad Central de Venezuela. Facultad de Ciencias Económicas y Sociales. Caracas.
- Sabino, Carlos, (2009) El proceso de investigación, Lumen-Humanitas.
- Savigny. (2005) Sistemas del derecho Romano actual. Editorial Comares.
- Separata de: Temas de Derecho Internacional Privado Homenaje a Juan María Rouvier, Colección Libros Homenaje e - N° 12, Tribunal Supremo de Justicia Caracas/Venezuela/2003. Regulación de la Jurisdicción en el Sistema Venezolano de Derecho Internacional Privado.
- Seguel Alejandro. (2001) Revista Abogado. Chile
- Simone, Osvaldo (2006) Compendio del derecho de la Navegación. Editorial Abaco.
- Simone, Osvaldo (1980) Las Reglas de Hamburgo Ediciones Novum Forum.
- Tamayo Y Tamayo, Mario. (1998) Diccionario de la investigación científica. Limusa, México.
- Tamayo Y Tamayo. (1987) El Proceso de la investigación científica. Limusa. México.
- Tejero Anaya, (2009). El transporte de mercancías. (Enfoque logístico de la distribución) Pozuelo de Alarcón. Madrid, España.
- Universidad Nacional Abierta. (1992). Técnicas de Documentación e Investigación. Ediciones de la UNA. Caracas.
- Universidad Pedagógica Experimental Libertador. (2011) Manual de Trabajos de Grado de Especialización y Maestría y Tesis Doctorales, Fedupel, Caracas.
- Villarroel R. Francisco (2006). Tratado de Derecho Marítimo. Editorial Catia La Mar. Universidad Marítima del Caribe.
- Véliz A. (2005) Como hacer y defender una tesis. Editorial Texto, C.A. Caracas Venezuela.
- Witker, A. (1998). Métodos de la Investigación Jurídica. Material Recopilado. UCAB. Caracas.

Leyes y decretos

Constitución de la República Bolivariana de Venezuela 1999

Ley de Reforma Parcial del Decreto 1506 con Fuerza y Rango de Ley de Comercio Marítimo Gaceta Oficial 35308 de fecha 5 de Enero de 2006.

Ley de Derecho Internacional Privado. Gaceta Oficial N° 36.511 de 6 de agosto de 1998.

Ley Orgánica de los Espacios Acuáticos Marítimos e Insulares Decreto 6.126 con Rango y Fuerza de Ley publicada en la Gaceta oficial N° 5.890 de fecha 30/07/2008.

Ley de Procedimiento Marítimo. Decreto N° 1.551 Gaceta Oficial N° 5.554 Extraordinario de fecha 13 de noviembre de 2001.

Reglas de Hamburgo. Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías, 1978.

Reglas de Rotterdam. Convenio de las Naciones Unidas sobre el Contrato de Transporte Internacional de Mercancías Total o Parcialmente Marítimo. Septiembre 2009.

Ley de Navegación y Legislación Concordante. (1978) Editorial La Ley. Tucumán, Buenos Aires, Argentina.