

Las Reglas de Rotterdam y su posible implicación en la legislación venezolana

Coralía Indriago González*
Enmilú Karina García Quintana**
Mariana Oca Fernández***

RVDM, nro. 12, 2024, pp. 415-432

Resumen: El Convenio de las Naciones Unidas sobre el Contrato de Transporte Internacional de Mercancías Total o Parcialmente Marítimo, también es conocido como Convenio o Reglas de Rotterdam y se encuadra dentro de los esfuerzos realizados por la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional (UNCITRAL, por sus siglas en inglés), de alcanzar el mayor nivel posible de uniformidad en las normas jurídicas que regulan el comercio internacional, por lo que nos referiremos al segmento de estas normas dedicado al transporte marítimo de carga, para establecer una comparación con la normativa venezolana vigente, en materia de transporte marítimo de mercancías, y determinar cuáles ventajas o desventajas supondría para nuestro país la adopción de las Reglas de Rotterdam.

Palabras clave: Transporte Marítimo de Mercancías, Ley de Comercio Marítimo, Reglas de Rotterdam.

The Rotterdam Rules and their possible implication in venezuelan legislation

Abstract: *The United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea, also known as the Rotterdam Convention or Rules, is part of the efforts made by the United Nations Commission on International Trade Law (UNCITRAL) to achieve the highest possible level of uniformity in the legal norms that regulate international trade, so we will refer to the segment of these standards, dedicated to cargo maritime transport, to establish a comparison with the current Venezuelan regulations on maritime transport of merchandises, and to determine what advantages or disadvantages the adoption of the Rotterdam Rules would mean for our country.*

Keywords: *Cargo Maritime Transport, Maritime Commerce Act, Rotterdam Rules.*

Recibido: 29/2/2024
Aprobado: 30/5/2024

* Abogada, UCAB. Especialista en Comercio Marítimo Internacional, mención Derecho Marítimo, egresada de la Escuela de Estudios Superiores de la Marina Mercante. Máster en Comercio Internacional y Máster en Dirección y Administración de Empresas MBA, ambos en la Universidad Isabel I de Castilla, España.

** Abogada, UCAB. Actualmente cursando la Especialización en Derecho Mercantil, UCAB.

*** Abogada, UBAB. Actualmente cursando la Especialización en Derecho Mercantil, y el Programa de Estudios Avanzados (PREA) en Derecho Corporativo, ambos en la UCAB.

Las Reglas de Rotterdam y su posible implicación en la legislación venezolana

Coralía Indriago González*
Enmilú Karina García Quintana**
Mariana Oca Fernández***

RVDM, nro. 12, 2024, pp. 415-432

SUMARIO:

INTRODUCCIÓN. *1. Origen del Convenio de las Naciones Unidas Sobre el Contrato de Transporte Internacional de Mercancías Total O Parcialmente Marítimo (Reglas de Rotterdam). Situación actual. 2. Las disposiciones de la Ley de Comercio Marítimo (LCM) sobre transporte marítimo de mercancías, en contraste con las disposiciones de las Reglas de Rotterdam. Ventajas y Desventajas que supondría la adopción del Convenio, como norma supranacional, en la legislación de transporte marítimo de mercancías, en Venezuela. 2.1 Jurisdicción. 2.2 Ámbito de aplicación. 2.3. Definiciones. 2.4. Documentación y contrato de transporte marítimo. 2.5. Obligaciones de las partes contratantes 2.5.1 Obligaciones y responsabilidad del cargador. 2.5.2. Obligaciones y responsabilidad del porteador.* **CONCLUSIONES. BIBLIOGRAFIA.**

INTRODUCCIÓN

A través de todos los tiempos el hombre ha estado en busca de normas que regulen las relaciones que derivan de las contrataciones internacionales que se desarrollan día a día, siempre en busca de un marco regulatorio más expedito que se adapte al movimiento constante del comercio internacional.

De este modo, atendiendo a estas necesidades de los particulares y en aras de unificar el derecho mercantil internacional, específicamente las relaciones derivadas del transporte internacional en aguas, en el año 2008 nace el “Convenio de las Naciones Unidas sobre el contrato de transporte internacional de mercancías total o parcialmente

* Abogada, UCAB. Especialista en Comercio Marítimo Internacional, mención Derecho Marítimo, egresada de la Escuela de Estudios Superiores de la Marina Mercante. Máster en Comercio Internacional y Máster en Dirección y Administración de Empresas MBA, ambos en la Universidad Isabel I de Castilla, España.

** Abogada, UCAB. Actualmente cursando la Especialización en Derecho Mercantil, UCAB.

*** Abogada, UBAB. Actualmente cursando la Especialización en Derecho Mercantil, y el Programa de Estudios Avanzados (PREA) en Derecho Corporativo, ambos en la UCAB.

marítimo”¹ o también conocido como “Reglas de Rotterdam”, teniendo como finalidad proporcionar a los Estados Partes una mayor uniformidad al marco legal que los regula.

Sin embargo, hasta la fecha Venezuela no ha suscrito dicho Convenio, y en la actualidad la norma que regula las relaciones contractuales de transporte marítimo de mercancías es la Ley de Comercio Marítimo del año 2006, que como veremos en los sucesivos se asemeja a las Reglas de Rotterdam.

No obstante, si bien las Reglas de Rotterdam aportan la nueva realidad en materia de transporte internacional, en la Ley de Comercio Marítimo vigente en Venezuela se logra observar que allí se desarrollan ampliamente diversos aspectos del mismo.

Así pues, este artículo busca contrastar qué implicaciones tendría la Ratificación del Convenio de las Naciones Unidas sobre el contrato de transporte internacional de mercancías total o parcialmente marítimo, en la Legislación Venezolana.

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

Este Convenio fue adoptado por la Asamblea General de la ONU², en Nueva York, el 11 de diciembre de 2008, y se enmarca dentro de los esfuerzos realizados por esta organización en el Derecho Mercantil Internacional, con el fin de alcanzar una uniformidad en las normas jurídicas que regulan el Comercio Internacional, cuyo principal objetivo fue brindar un alto nivel de seguridad jurídica en las transacciones mercantiles internacionales que se celebran cada vez en mayor medida, entre comerciantes de diversas partes del mundo, gracias a los avances de la tecnología.

Se trata entonces de un intento por desarrollar, actualizar y adaptar a la realidad, otros convenios³ o tratados multilaterales ya existentes en el área de comercio internacional, así como el Convenio Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Conocimientos de Embarque (Bruselas, 25 de agosto de 1924), también

¹ Convenio de las Naciones Unidas sobre el Contrato de Transporte Internacional de Mercancías Total o Parcialmente Marítimo, de fecha 11 de diciembre de 2008.

² «Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional» acceso el 28 de enero de 2024. https://uncitral.un.org/es/texts/transportgoods/conventions/rotterdam_rules

³ Como el Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (Convenio SOLAS), 1974, Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, modificado por el Protocolo de 1978 y por el Protocolo de 1997, Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar (Convenio de formación), en su forma enmendada, incluidas las enmiendas de 1995, Convenio sobre el Reglamento internacional para prevenir los abordajes, 1972, Convenio para facilitar el tráfico marítimo internacional, 1965, Convenio internacional sobre líneas de carga 1966, Convenio internacional sobre búsqueda y salvamento marítimos, 1979.

llamado “las Reglas de La Haya”), y sus Protocolos (“las Reglas de La Haya-Visby”), y el Convenio de la ONU sobre el Transporte Marítimo de Mercancías (Hamburgo, 31 de marzo de 1978), denominado usualmente “las Reglas de Hamburgo”.

Si bien los Convenios antes mencionados están específicamente orientados al transporte y comercio marítimo, la adopción de las Reglas de Rotterdam, supone un objetivo más ambicioso, que es normar no sólo la parte de cualquier operación de comercio internacional que se realice utilizando el transporte marítimo, sino incluir también normas referentes al transporte multimodal.

Normalmente el transporte marítimo es solo una parte de una compleja operación de compra-venta internacional, porque si bien la mercancía puede ser llevada de un puerto marítimo de un país al de otro país, también es necesario que sea transportada al puerto de origen o retirada del puerto de destino, utilizando otros medios de transporte.

Por tal motivo, las Reglas de Rotterdam, buscan reglamentar no solo la operación marítima, sino también las operaciones de transporte conexas, anteriores o posteriores a la navegación por mar.

No obstante, en este trabajo, solamente nos referiremos al segmento de estas normas dedicado al transporte marítimo de carga, para establecer una comparación con la normativa venezolana vigente, en materia de transporte marítimo de mercancías, y determinar cuáles ventajas o desventajas supondría para nuestro país, la adopción de las Reglas de Rotterdam.

El Convenio consta de un Preámbulo, y 96 artículos, estando su versión oficial redactada en 6 idiomas oficiales: árabe, chino, español, francés, inglés y ruso, todos igualmente auténticos.

Es importante tener en cuenta que este Convenio internacional, no admite su suscripción con reservas de ninguna especie, por lo que cada país que suscriba el mismo, espere aceptar el total de su contenido.

Actualmente, las Reglas de Rotterdam han sido suscritas por 25 países, en su mayoría de Europa y África, y ratificadas por 5 países (Benín, Camerún, Congo, Togo, y España), razón por la cual, no ha entrado en vigor, ya que se requiere un mínimo de 20 ratificaciones, para su entrada en vigencia.

La República Bolivariana de Venezuela, no ha suscrito aún este Convenio internacional.

2. Las disposiciones de la Ley de Comercio Marítimo Venezolano sobre transporte marítimo de mercancías, en contraste con las disposiciones del Convenio de Rotterdam y las ventajas y desventajas que supondría la adopción del Convenio, como norma supranacional, en la legislación de transporte marítimo de mercancías en Venezuela

Se procederá a analizar y contrastar, cuáles son las disposiciones legales vigentes en Venezuela en lo que respecta al contrato de transporte marítimo de mercancías, contenidas en la Ley de Comercio Marítimo vigente, frente a las normas contenidas en las Reglas de Rotterdam, sobre esta misma materia.

Para ello, hemos dividido nuestro análisis, en varios aspectos distintos, que consideramos fundamentales dentro de este tipo de contratos, como son: jurisdicción, ámbito de aplicación, definiciones, documentación y contrato de transporte marítimo, y las obligaciones de las partes contratantes (cargador y porteador).

Sobre este particular, debe tenerse muy en cuenta, que en caso de que entrase en vigencia este convenio internacional en Venezuela, el mismo tendría primacía, por encima de la normativa interna, según el Principio de Jerarquía de las Normas, que coloca los tratados internacionales suscritos y ratificados, por encima de las leyes nacionales que se encuentren vigentes, al momento en que el tratado se incorpore y entre a formar parte del ordenamiento jurídico nacional.

De allí la importancia de conocer de qué manera afectaría la entrada en vigencia de las Reglas de Rotterdam en Venezuela, a la legislación venezolana actualmente vigente, en materia de transporte marítimo de mercancías.

De seguidas, el análisis de cada uno de estos aspectos fundamentales.

2.1. Jurisdicción

En lo que respecta a la jurisdicción a la cual deben someterse los procesos judiciales que se susciten con ocasión de un contrato de transporte marítimo, las Reglas de Rotterdam regulan este tema en el Capítulo 14 del Convenio, denominado Jurisdicción, concretamente en sus artículos 66⁴, 68, 69 y 72, mientras que la Ley de Comercio Ma-

⁴ Convenio de las Naciones Unidas sobre el contrato de transporte internacional de mercancías total o parcialmente marítimo, Artículo 66: "A menos que el contrato de transporte contenga un acuerdo exclusivo de elección de foro que cumpla con lo prescrito en el artículo 67 o en el artículo 72, el demandante tendrá derecho a entablar un procedimiento judicial contra el porteador con arreglo al presente Convenio: a) Ante un tribunal competente en cuya jurisdicción esté situado uno de los siguientes lugares: i) El domicilio del porteador; ii) El lugar de la recepción de las mercancías acordado en el contrato de transporte; iii) El lugar de la entrega de las mercancías acordado en el contrato de transporte; o iv) El puerto donde las mercancías sean inicialmente cargadas en un buque, o el puerto donde las mercancías sean finalmente descargadas del buque; o b) Ante el tribunal competente o uno de los tribunales competentes que el cargador y

rítimo venezolano, se refiere a la jurisdicción en su Título I, denominado Disposiciones Generales, específicamente a la jurisdicción en caso de contratos de transporte marítimo, en su artículo 10⁵.

Sobre este particular, es evidente y notoria la importancia y preeminencia que otorga el Convenio, a la voluntad de las partes contratantes, y la libertad que otorga a las mismas, para elegir la jurisdicción a la cual desean someter su controversia.

En tal sentido, el artículo 66, contempla la posibilidad de que el contrato de transporte contenga un acuerdo expreso de elección de foro, de tal manera que, de conformidad con el Principio de Autonomía de la Voluntad de las Partes, éstas escojan libremente en cuál jurisdicción podrán dirimir cualquier controversia. Esta elección de foro, debe cumplir con los requisitos previstos en el mismo Convenio, en sus artículos 67 y 72.

En cuanto al artículo 67, se requiere que dicho acuerdo forme parte de un contrato de volumen en el que las partes y sus direcciones estén perfectamente identificadas y que, alternativamente, o el contrato haya sido individualmente negociado, o bien, en caso de no haber sido negociado individualmente, es decir, que se trate de contratos modelo, o de adhesión, que en el mismo se advierta de manera visible la existencia de tal acuerdo, con especificación de las cláusulas o secciones del contrato que lo incluyen.

Como segunda condición para la validez del acuerdo de elección exclusiva de foro, el artículo 67 *eiusdem*, requiere que el acuerdo designe claramente a los Tribunales de un Estado Contratante, o a uno o más tribunales específicos de un Estado Contratante.

el porteador hayan designado de común acuerdo para decidir sobre las reclamaciones que contra el porteador puedan surgir en el marco del presente Convenio”.

⁵ Ley de Comercio Marítimo venezolano, Artículo 10: “Corresponde a la jurisdicción venezolana conocer en forma inderogable las acciones en materia de contratos de transporte de bienes o de personas que ingresan al territorio venezolano.”

⁶ Convenio de las Naciones Unidas sobre el contrato de transporte internacional de mercancías total o parcialmente marítimo, Artículo 67: “Acuerdos de elección de foro 1. La competencia de un tribunal designado con arreglo al apartado b) del artículo 66 sólo será exclusiva respecto de las controversias entre las partes en el contrato si éstas así lo han pactado y el acuerdo que reconozca dicha competencia: a) Forma parte de un contrato de volumen en el que están claramente indicados los nombres y las direcciones de las partes y que o bien i) ha sido individualmente negociado, o bien ii) advierte de manera visible de la existencia de un acuerdo exclusivo de elección de foro, con especificación de las 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.”

También existe la posibilidad, según el artículo 72 del Convenio, de que las partes, habiendo surgido ya una controversia, de mutuo acuerdo convengan en resolverla ante cualquier tribunal competente.

En el caso de que las partes del contrato de transporte marítimo, no hayan elegido un foro en particular para dirimir sus controversias, el Convenio otorga entonces al demandante que acciona contra el porteador, o contra la parte ejecutante marítima, varias opciones de foros en los cuales pueden interponer sus demandas, según se estipula en los artículos 66 y 68 del citado Convenio.

Por su parte, la Ley de Comercio Marítimo venezolana, establece expresa y categóricamente en su artículo 10, como Principio, la Inderogabilidad de la Jurisdicción venezolana, con respecto a las acciones en materia de contratos de transporte marítimo de bienes que ingresen al territorio venezolano, aunque admite como válida la prórroga contractual de la jurisdicción en jueces o árbitros extranjeros, después de producido el hecho generador de la acción.

Como puede fácilmente observarse, en lo que respecta a la posibilidad de que las partes de un contrato de transporte marítimo puedan o no elegir la jurisdicción en la que dirimirán sus diferencias, las posturas de ambos instrumentos normativos, son radicalmente opuestas.

Las Reglas de Rotterdam, permiten el acuerdo entre las partes, inclusive luego de que ha surgido la controversia, y en caso de que no hayan pactado el foro, permite al demandante elegir entre varios foros enlistados en los artículos 66 y 68 del Convenio, por lo que aun a falta de pacto expreso, se ofrece al demandante un abanico de opciones, para que escoja la que considere más conveniente a sus intereses.

Por el contrario, la posición asumida por el legislador venezolano, es eminentemente restrictiva, ya que obliga al demandante a acudir a la jurisdicción venezolana, inexorablemente, cuando exista una controversia sobre contratos de transporte marítimo de mercancías que ingresen a territorio venezolano.

Ahora bien, en caso de que las Reglas de Rotterdam fueran adoptadas por Venezuela, ¿cuál sería la consecuencia que acarrearía con respecto al tema de la jurisdicción? Para conocer la respuesta, debemos tomar en cuenta el contenido del artículo 3⁷ de la Ley de Comercio Marítimo, que establece que las materias reguladas por esta Ley,

⁷ Ley de Comercio Marítimo venezolano, Artículo 3: *“Las materias objeto de esta Ley que tengan relación con ordenamientos jurídicos extranjeros, se regularán por las normas de Derecho Internacional Público sobre la materia, en particular, las establecidas en los tratados internacionales vigentes en Venezuela; en su defecto se aplicarán las normas de Derecho Internacional Privado venezolano; a falta de ellas, se utilizará la analogía y, finalmente, se regirán por los principios de Derecho Internacional Privado generalmente aceptados.”*

que se relacionen con ordenamientos jurídicos extranjeros, se regirán por los tratados internacionales vigentes en Venezuela.

Esto, siguiendo el esquema jerárquico normativo que rige en nuestro país, en el cual se da preeminencia a las normas contenidas en los tratados internacionales vigentes en la República, por encima del resto del ordenamiento jurídico.

De esta manera, si la República Bolivariana de Venezuela suscribiese el Convenio de la ONU, y procediese a su ratificación, al momento en que éste entrase en vigencia, se produciría *ipso iure* una notoria ampliación de las posibles jurisdicciones a las que pudiera acudir un demandante en caso de tener una controversia, lo que, en nuestra opinión, constituiría un avance hacia la modernización y globalización del Derecho Marítimo Venezolano.

2.2. *Ámbito de Aplicación*

Tanto en la Ley de Comercio Marítimo como en el Convenio, se impone la aplicación de sus normas sobre aquellas contrataciones internacionales que tengan como objeto el transporte marítimo de mercancías, coincidiendo ambos instrumentos jurídicos en declarar nula toda estipulación que contraríe a lo dispuesto en su contenido.

En este sentido, en ambas normativas se nos permite saber cuáles situaciones jurídicas serán objeto de regulación de éstas, pudiéndose delimitar estas situaciones jurídicas de la siguiente manera:

- Que exista un contrato de transporte.

Ambas normas definen al contrato de transporte como aquel en donde un portador se compromete a transportar mercancía de un lado a otro, a cambio del pago de un flete. De allí que, podemos establecer entonces que para la aplicación de ambas normas basta con que exista un acuerdo oneroso cuyo objeto sea el traslado de mercancía de un lugar a otro, por parte del porteador.

Asimismo, podemos observar que ambos instrumentos jurídicos excluyen de su aplicación a los contratos de fletamento.

Ahora bien, en cuanto al ámbito de aplicación del Convenio de las Naciones Unidas, es de relevante importancia hacer mención al artículo 82, en el cual existe una aplicación preferente de determinadas categorías de Convenios Internacionales frente al Convenio de las Naciones Unidas.

- Que se den las condiciones de aplicabilidad contenidas en sus textos.

En el artículo 5⁸ del Convenio y el 198⁹ de la Ley de Comercio Marítimo se encuentran establecidas ciertas condiciones para que las normas en cuestión sean objeto de aplicación a al contrato de transporte previamente analizado.

Dichas condiciones están basadas en que el puerto de carga o de descarga se encuentre dentro del territorio del “Estado Contratante”. Por otro lado, las Reglas de Rotterdam anexa que el Convenio se aplicará igualmente cuando el lugar de entrega y de recepción se encuentren dentro de los espacios del Estado Contratante, mientras que la Ley de Derecho Marítimo no hace mención a estos dos lugares previstos en la Convención.

2.3. Definiciones

El Capítulo 1 de las Reglas de Rotterdam define una gran cantidad de conceptos, lo que hace mucho más fácil su comprensión y ayudará en cuanto a la determinación y alcance de éstas; treinta (30) definiciones para ser exactos, agrupados en un solo capítulo, y al inicio del instrumento.

Conceptos que, si bien podemos observarlos en la Ley de Comercio Marítimo, no existe una definición clara de TODOS los términos importantes, o un capítulo dedicado a las definiciones, lo que nos lleva a buscar entre los artículos de la Ley el entendimiento de éstos y que además su comprensión sea clara, ya que no hay una sistematización y ordenamiento de los mismos.

Por ejemplo, en esta Ley se encuentra el artículo 197, que contiene las definiciones de porteador, porteador efectivo, cargador, consignatario, mercancías, contrato de transporte por agua, conocimiento de embarque, y falta náutica.

Luego encontramos varias definiciones más, diseminadas en el texto de la Ley de Comercio Marítimo, como la definición de Armador, en el artículo 37 *ejusdem*, de copropiedad del buque (art. 75), coparticipación naval (art. 83), embargo preventivo

⁸ Convenio de las Naciones Unidas sobre el contrato de transporte internacional de mercancías total o parcialmente marítimo, Artículo 67: “A reserva de lo dispuesto en el artículo 6, el presente Convenio será aplicable a todo contrato de transporte en el que el lugar de la recepción y el lugar de la entrega estén situados en Estados diferentes, y en el que el puerto de carga de un transporte marítimo y el puerto de descarga de ese mismo transporte estén situados en Estados diferentes, siempre y cuando, de acuerdo con el contrato de transporte, alguno de los siguientes lugares esté situado en un Estado Contratante: a) El lugar de la recepción; b) El puerto de carga; c) El lugar de la entrega; o d) El puerto de descarga...”

⁹ Ley de Comercio Marítimo venezolano, Artículo 198: “Las disposiciones de este Capítulo se aplicarán a los contratos de transporte por agua, siempre que: 1. El puerto de carga o de descarga previsto en el contrato, esté situado en el espacio acuático nacional. 2. Uno de los puertos facultativos de descarga previstos en el contrato, sea el puerto efectivo de descarga y éste se encuentre dentro del espacio acuático nacional. 3. El conocimiento de embarque u otro documento que haga prueba del contrato, estipule que se regirá por las disposiciones de este Capítulo”

(art. 92), arrendamiento a casco desnudo (art. 157), fletamento a tiempo (art. 165), transporte de pasajeros (art. 276) contrato de remolque (art. 312), abordaje (art. 320), definiciones relativas a salvamento (art. 336), etc.

Pero no se definen los términos: agente naviero, privilegios navales, hipoteca naval, fletamento por viaje, y algunos otros, que son de vital importancia para la cabal comprensión del instrumento jurídico.

Esto fuerza a quien desee conocer el alcance de estos conceptos, a recorrer el articulado en busca de lo que requiere, y en ausencia de algunos de ellos, acudir a la Doctrina y la Jurisprudencia, para tratar de esclarecerlos.

Por tal razón, consideramos que de incorporarse a detalle las definiciones que se encuentran en el Capítulo I de las Reglas de Rotterdam a nuestra legislación marítima en materia de transporte de carga, podría coadyuvar al buen funcionamiento de todo lo relacionado con las contrataciones de comercio marítimo, lo que va de la mano con la realidad actual en esta materia.

En tal sentido, puede resaltarse que hay conceptos que van a ayudar incluso a definir responsabilidades, tal como lo señala el escrito de las Respuestas Latinoamericanas a la Declaración de Montevideo que establece que: “Los conceptos de parte ejecutante y de parte ejecutante marítima son importantes para definir el período de responsabilidad del transportador, en la medida en que, conforme al artículo 18 (a), el transportador es responsable por los actos de las partes ejecutantes”¹⁰.

También observamos como las Leyes de Rotterdam traen consigo una breve ampliación de sus definiciones y se aplican al contrato de transporte internacional demercancías, total o parcialmente marítimo, incluyendo el desplazamiento por otros medios de transporte (terrestres, aéreos, ferroviarios) multimodal, lo que implica la vía marítima en combinación con otras formas de transporte, por lo que se entiende que la gestión se hagade “puerta a puerta” y no únicamente de “puerto a puerto”, como las referidas en nuestra legislación.

En este sentido, es importante resaltar que, debido a la globalización, que hace que se relacionen comerciantes de diversas partes del mundo, en las cuales existen legislaciones diferentes, diferentes idiomas, y algunos conceptos jurídicos pueden tener el mismo nombre pero implicar situaciones distintas, aun cuando se trate del mismo idioma, es de vital importancia que al momento de suscribir un contrato mercantil, las partes tengan claramente establecida la significación de cada término.

¹⁰ «Microsoft Word - Las Reglas de Rotterdam» - Una respuesta latinoamericana a la Declaración de Montevideo.doc (comitemaritime.org). Buenos Aires 27 de octubre de 2010.

De allí la tendencia creciente a nivel de contratos internacionales, de incluir una cláusula relativa a las definiciones, en las que las partes contratantes acuerdan y estipulan lo que significa para ellas cada uno de los términos relevantes usados en el contrato. Sin embargo, dado que esto depende de la voluntad de las partes, puede ocurrir que no exista ninguna definición de ciertos términos dentro del contrato, en cuyo caso, es de vital importancia que la legislación supla de manera uniforme, el significado y alcance de los mismos.

De esta manera, instrumentos como las Leyes de Rotterdam, cumplen una gran labor de unificación del derecho internacional privado, por lo que su adopción, también en lo que se refiere a la definición uniforme de los términos del contrato de transporte marítimo, sería de gran beneficio para Venezuela.

2.4. Documentación y Contrato de Transporte Marítimo

En cuanto a la documentación que acompaña a las mercancías que son transportadas por mar, encontramos que tanto las Reglas de Rotterdam como la Ley de Comercio Marítimo venezolana, admiten la utilización del tradicional conocimiento de embarque u otros documentos que acrediten el recibo de las mercancías a ser transportadas (carta de porte marítimo o similares), impreso en papel.

Si bien la Ley de Comercio Marítimo no señala expresamente que el conocimiento de embarque deberá ser un papel (objeto físico), ello puede deducirse de algunas expresiones contenidas en los artículos 232 al 245 *eiusdem*, en la Sección IV sobre Documentos de Transporte, cuando se dice, por ejemplo, que en el conocimiento de embarque el porteador estampará la nota correspondiente, o que debe especificarse el número de ejemplares originales del conocimiento de embarque, y que la firma podrá hacer constar en forma manuscrita, mecánica o electrónica.

Esta utilización de la palabra “electrónica” en el artículo 233 *eiusdem*, es la única mención a la utilización de medios distintos a los tradicionales, en lo que respecta a estos documentos. Aun cuando las especificidades del documento de transporte marítimo se encuentran bastante desarrolladas entre los artículos 232 y 245, ambos inclusive, podemos considerar que en la Ley de Comercio Marítimo venezolana, hay una “zona gris”, en lo que respecta al soporte de los conocimientos de embarque y otros documentos de transporte marítimo, ya que no exige que el documento esté soportado en papel, pero tampoco dispone abiertamente que se pueda emitir esos documentos en formato digital o electrónico.

Por el contrario, las Leyes de Rotterdam sí disponen, de manera expresa, que pueden usarse ambas formas de emitir el documento de transporte: tanto el tradicional en papel, al que se refiere como “documento de transporte”, como un novedoso docu-

mento electrónico, al que denomina “documento electrónico de transporte”, y establece qué condiciones debencumplir éstos últimos, según se evidencia en los artículos 8, 9 y 10, del Convenio. El Convenio también establece en su artículo 35, que el cargador tiene la opción de solicitar alporteador, un documento de transporte, electrónico o no, y negociable, o no negociable. Adicionalmente, la regulación del documento de transporte, electrónico o no, negociable o no, es bastante extensa y detallada, encontrándose plasmada entre los artículos 35 y 42, ambos inclusive.

En este sentido, la adopción de las Reglas de Rotterdam en Venezuela, supondría superar esa “zona gris” de la Ley de Comercio Marítimo, permitiendo de manera expresa la utilización de documentos de transporte electrónico, lo que implicaría un adelanto y modernización del tema documental en materia de transporte marítimo en nuestro país.

En relación con el contrato de transporte marítimo, tanto en las Reglas de Rotterdam, como en la Ley de Comercio Marítimo venezolana, se desarrollan ampliamente diversos aspectos del mismo. Sin embargo, en este trabajo, nos limitaremos a examinar las disposiciones de ambos instrumentos jurídicos, solo desde el punto de vista de las obligaciones de las partes contratantes, lo que consideramos que es el aspecto fundamental de tales contratos.

2.5. Obligaciones de las Partes Contratantes

A continuación, examinaremos un punto medular del contrato de transporte marítimo, como son las obligaciones y responsabilidades que asume cada una de las partes, dentro del mismo, desde el punto de vista del cargador, y del porteador.

2.5.1. Obligaciones y Responsabilidad del Cargador

Principalmente debemos esclarecer el concepto de cargador. En este sentido Codera Martín lo define como:

“...persona o entidad que tiene la obligación de entregar al porteador las cosas objeto del contrato de transporte, debe pagar el porte acordado, salvo que se estipule que lo pague el consignatario, puede interrumpir el transporte, indemnizando al porteador y de variar el destino de las cosas transportadas, siempre que no se aparte de lo acordado...”¹¹.

¹¹ Codera Martín (José M^o), Diccionario de Derecho Mercantil, Ediciones Pirámide, Madrid, 1982 Pág. 59.

Por su parte, la Ley de Comercio Marítimo expresa que el cargador es toda persona que por sí o por medio de otra ha celebrado un contrato de transporte de mercancías por agua con un porteador.

“toda persona que por sí o por medio de otra que actúe en su nombre o por su cuenta, ha celebrado con un porteador un contrato de transporte de mercancías por agua. Así mismo, toda persona que por sí o por medio de otra que actúe en su nombre o por su cuenta, entrega efectivamente las mercancías al porteador.”

Mientras que la Convención lo define como persona que celebre un contrato de transporte con el porteador.

De lo anteriormente expuesto podemos decir entonces que el cargador es aquel que contrate con un porteador para que traslade mercancía por agua, de lo cual surge como consecuencia una serie de obligaciones de relevante importancia, tanto para el cargador como para el porteador.

En este orden de ideas, la Convención prevé en su Capítulo 7 las Obligaciones del cargador, mientras que en la Ley de Comercio Marítimo están contenidas en el Capítulo III, Sección III, indicándose en ambas normas las siguientes obligaciones:

- Entregar las mercancías al porteador para su transporte: El cargador tiene la obligación, salvo pacto en contrario, de poner a disposición del porteador la mercancía preparada para su transporte, en el tiempo, forma y lugar determinado contractualmente.
- En esta entrega se utilizan los INCOTERMS para definir las responsabilidades de los exportadores e importadores en el arreglo del traslado por agua.
- Carga y Descarga: En este punto podemos observar una oposición entre las dos normas, puesto que de acuerdo a la Ley de Comercio Marítimo el porteador es quien asume todos los gastos de las operaciones de carga y descarga, y en el Convenio se señala que el cargador debe entregar las
- mercancías con diligencia y acondicionadas, incluidas las operaciones de carga y descarga.
- Identificación o Descripción de la Mercancía: El cargador tiene la obligación de facilitar al porteador, toda clase de información como cantidad, marca, peso o volumen o cualquier otro documento considerado “razonablemente necesario” de las mercancías
- Información requerida para formular los datos del contrato: Asimismo, el cargador está obligado a suministrar en el momento preciso la información necesaria para los datos del contrato, como su identificación, el nombre del destinatario, etc.

- **Mercancías Peligrosas:** Si las características o la naturaleza de las mercancías a trasladadas, son peligrosas debe el cargador informar al portador antes de que sean entregadas a este.

Sobre este particular, podemos entonces afirmar que las disposiciones de ambos instrumentos, en lo que respecta a las obligaciones del cargador, son bastante similares, destacando como diferencia solo a quién corresponden los gastos de carga y descarga, ya que, en la Ley de Comercio Marítimo, esta obligación es del porteador, mientras que en las Reglas de Rotterdam son del cargador.

Este aspecto, si bien puede generar una carga económica importante para la parte que la asuma, se trata de un aspecto de la operación de transporte que puede ser negociado entre las partes que suscriben el contrato, y modificarlo según su voluntad, por lo que solo adquiriría relevancia, en ausencia de una estipulación expresa en el contrato, de quién debe correr con estos gastos.

2.5.2. Obligaciones y Responsabilidad del Porteador

Sabemos que uno de los principales objetivos de estas normas pudiese ser el de establecer un régimen de responsabilidad del porteador en función de los daños que pueda ocasionar en virtud de la prestación del transporte, lo que a su vez permite establecer una seguridad jurídica a los cargadores.

Hemos establecido que las Reglas de Rotterdam buscan obtener una regulación uniforme en esta materia que lleva consigo distintas modalidades de transporte, diferenciándose en este punto a nuestra legislación, que a partir de la Sección II, señala minuciosamente las obligaciones y responsabilidades a las que hacemos mención en esta parte.

Además, entendemos que Venezuela no es Estado parte de ninguna de las convenciones que regulan la limitación de responsabilidad, por lo que solo es aplicable la legislación nacional como hemos mencionado antes, referente a la Ley de Comercio Marítimo de 2006.

Por lo anterior expuesto, en comparación con las Leyes de Rotterdam, la primera distinción la podemos observar en el art. 202¹² de la Ley de Comercio Marítimo, porque pareciera que la responsabilidad plena es desde el momento que la mercancía está en el lugar de Carga bajo su custodia, y si leemos el art. 12¹³ de las Leyes de Rotterdam, en su

¹² Ley de Comercio Marítimo venezolano, Artículo 202: “La responsabilidad del porteador por las mercancías abarca el período en el cual están bajo la custodia de éste en el puerto de carga, durante el transporte y en el puerto de descarga.”

¹³ Convenio de las Naciones Unidas sobre el contrato de transporte internacional de mercancías total o parcialmente marí-

numeral 1, señala que “desde que el porteador reciba la mercancía”, por lo que pudiese surgir duda, en cuanto al inicio del momento de la responsabilidad.

Asimismo, en las Reglas de Rotterdam, se evidencia que la responsabilidad del porteador está enfocada en la etapa de custodia, haciendo énfasis particular en: la pérdida, el daño o el retraso en la entrega de las mercancías. Es el caso que, el art. 12 señala: “1. El período de responsabilidad del porteador por las mercancías establecido en el presente Convenio comienza en el momento en que el porteador o una parte ejecutante reciba las mercancías para su transporte y termina en el momento de su entrega”¹⁴.

Sin embargo, la legislación venezolana en cuanto al régimen de responsabilidad y obligaciones del porteador se entiende que fue influenciada por la Convención sobre la Limitación de Responsabilidad en materia de Acreencias Marítimas de 1976, y si nos referimos a las Reglas de Rotterdam y la Ley de Comercio Marítimo, podemos decir que se han fundamentado en las disposiciones de Las Reglas de la Haya.

El art. 219 de la Ley de Comercio Marítimo, prohíbe al porteador exonerar o disminuir su responsabilidad de forma distinta a la prevista en ese régimen y si lo concatenamos con el art. 41 *eiusdem*, el cual establece que “El armador podrá limitar contractualmente su responsabilidad, salvo expresa prohibición legal”, habría que realizar un análisis detallado en cuanto a verificar si en efecto la ley permitiría o no, una limitación de la responsabilidad.

Para lo anterior se revisó la Sentencia de fecha 16 de enero de 2017, dictada por el Tribunal Superior Marítimo, en el expediente 2016-000449¹⁵, donde se estableció en otras palabras que en consideración con el artículo 41 de la Ley de Comercio Marítimo, en su relación con los Arts. 211 y 219 *ejusdem*, se entendió que el porteador no debía limitar su responsabilidad “por tonelaje o volumen”, de contrario en los casos en los que no se aplique el régimen de responsabilidad imperativo contemplado en la normativa mencionada, en lo relativo al transporte de mercancías por agua.

timo, Artículo 12: “El período de responsabilidad del porteador por las mercancías establecido en el presente Convenio comienza en el momento en que el porteador o una parte ejecutante reciba las mercancías para su transporte y termina en el momento de su entrega. 2.

a) Si la ley o los reglamentos aplicables en el lugar de la recepción exigen que las mercancías sean entregadas a una autoridad o a un tercero de quien el porteador pueda recogerlas, el período de responsabilidad del porteador comenzará cuando el porteador las recoja de dicha autoridad o tercero. b) Si la ley o los reglamentos aplicables en el lugar de la entrega exigen que el porteador entregue las mercancías a una autoridad o a un tercero de quien el destinatario pueda recogerlas, el período de responsabilidad del porteador terminará cuando las entregue a dicha autoridad o tercero. 3. Para la determinación del período de responsabilidad, las partes podrán estipular el momento y el lugar de la recepción y la entrega, pero será nula toda cláusula del contrato de transporte en la medida en que disponga que: a) El momento de la recepción de las mercancías es posterior al inicio de la operación inicial de carga con arreglo al contrato de transporte; o b) El momento de la entrega de las mercancías es anterior a la finalización de la operación final de descarga con arreglo al contrato de transporte.”

¹⁴ Álvarez Ledo, Tulio. Derecho Marítimo, Tomo I. Segunda Edición, Caracas, 2007. p.576 al 578.

¹⁵ El texto de la STC de 16 de enero de 2017 de octubre, exp. 2016-000449 se entendió que el porteador no debía limitar su responsabilidad “por tonelaje o volumen”.

En virtud de lo anterior, la Legislación venezolana dispone que el porteador podrá limitar su responsabilidad a una cantidad equivalente y en ningún caso se excederá el límite por lo que aplica el límite más elevado, pero este beneficio al límite de la responsabilidad se puede decir que desobedecería, en conjunto con las Normas Las Reglas de la Haya-Visby, en condiciones de desfavorecidas a aquél que alegue su derecho de limitación.

Por otra parte, es menester destacar que nuestra legislación establece que las relaciones entre el porteador y el cargador son de carácter contractual, razón por la cual la responsabilidad pudiese estar enfocada en el incumplimiento de las obligaciones estipuladas en el contrato.

Asimismo, se pudo entender que en lo que respecta a las obligaciones del porteador, las Reglas de Rotterdam y la Ley de Comercio Marítimo se fundamentan en las disposiciones de Las Reglas de la Haya-Visby.

CONCLUSIONES

Ante lo anterior expuesto, se nos hace importante destacar que el objetivo principal de las Reglas de Rotterdam es mostrar un panorama más amplio y moderno sobre las normas internacionales en materia de Derecho Marítimo y el transporte de mercancía por mar, cuyo

fin es optimizar o lograr una uniformidad en virtud de la existencia de tantas regulaciones, que a estos efectos se consideran antiguas y poco adaptadas a la realidad.

Es el caso que las Reglas de Rotterdam han reemplazado disposiciones como las Reglas de La Haya, las Reglas de La Haya-Visby y las Reglas de Hamburgo, estas últimas que han servido como referencia para nuestra actual legislación venezolana en materia de Comercio Marítimo.

Luego de una exhaustiva revisión y lectura del Convenio, podemos afirmar que el mismo establece un régimen jurídico bastante completo, que enfoca de manera concisa los derechos y obligaciones de los cargadores, porteadores, todo ello, en aras de establecer una gran seguridad jurídica a las partes contratantes, que, si bien no estamos negando que nuestra legislación carezca de ella, sin embargo, asumimos con responsabilidad que hace falta adaptarlas a la realidad.

Y más que adaptarlas a la realidad, podemos afirmar que, de nuestra legislación adoptar el Convenio podríamos estar en presencia de formar parte de todos aquellos Estados que lo han suscrito, por lo que facilitaría y coadyuvaría a establecer e impulsar las contrataciones en materia marítima en nuestro país porque de tal forma estaríamos sujetos a una uniformidad en materia de contrato de transporte internacional de mercancías, total o parcialmente marítimo.

BIBLIOGRAFÍA

Alvarez Ledo, Tulio. *Derecho Marítimo*. Caracas: Tomo I. Segunda, 2007.

«Convenio de las Naciones Unidas sobre el Contrato de Transporte Internacional de Mercancías Total o Parcialmente Marítimo.» New York, 2008.

Martin, Codera. *Diccionario de Derecho Mercantil*. Madrid: Ediciones Pirámide, 1982.

Naciones Unidas. Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil *Internacional*. s.f.

https://uncitral.un.org/es/texts/transportgoods/conventions/rotterdam_rules (último acceso: diciembre de 2023).

Una respuesta latinoamericana a la Declaración de Montevideo. «Las Reglas de Rotterdam.» 27 de Octubre de 2010.