



UNIVERSIDAD CATÓLICA ANDRÉS BELLO
VICERRECTORADO ACADÉMICO
DIRECCIÓN GENERAL DE LOS ESTUDIOS DE POSTGRADO
ÁREA DE DERECHO
POST GRADO EN DERECHO PROCESAL

TRABAJO ESPECIAL DE GRADO

**VALOR PROBATORIO DEL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE
EN LOS RECLAMOS DE CARGA ENMARCADOS EN EL
RÉGIMEN JURÍDICO APLICABLE A LOS CONTRATOS DE
TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR AGUA**

Presentado por

Marcos Moisés De Armas Arqueta

Para optar al Título de

Especialista en Derecho Procesal

Asesor

Freddy Belisario Capella

Caracas, julio 2014



**UNIVERSIDAD CATÓLICA ANDRÉS BELLO
VICERRECTORADO ACADÉMICO
DIRECCIÓN GENERAL DE LOS ESTUDIOS DE POSTGRADO
ÁREA DE DERECHO
ESPECIALIDAD EN DERECHO PROCESAL**

APROBACIÓN DEL ASESOR

Por la presente hago constar que he leído el Trabajo Especial de Grado, presentado por el ciudadano **Marcos Moisés De Armas Arqueta C.I. V-6.074.039**, para optar por el Grado de Especialista en Derecho Procesal, cuyo título definitivo es: **Valor Probatorio del Conocimiento de Embarque en los Reclamos de Carga Enmarcados en el Régimen Jurídico Aplicable a los Contratos de Transporte de Mercancías por Agua**; y manifiesto que dicho Trabajo reúne los requisitos y méritos suficientes para ser sometido a la evaluación por parte del jurado examinador que se designe.

En la Ciudad de Caracas, a los 29 días del mes de abril de 2014.

Freddy Belisario Capella

C.I:

Dedicatoria

*A CARMEN CATALINA RODRÍGUEZ de ARQUETA (+), mi abuela
materna, quien
siempre quiso que concluyera esta especialización.*

*AL DOCTOR HANS LEU BOENIG (+), quien fue el motor que me
impulsó para que la comenzara.*

Marcos De Armas

Agradecimientos

A Elizabeth Méndez, quien con su apoyo se optimizó el Presente trabajo.

Marcos De Armas



**UNIVERSIDAD CATÓLICA ANDRÉS BELLO
VICERRECTORADO ACADÉMICO
DIRECCIÓN GENERAL DE LOS ESTUDIOS DE POSTGRADO
ÁREA DE DERECHO
ESPECIALIDAD EN DERECHO PROCESAL**

**VALOR PROBATORIO DEL CONOCIMIENTO DE
EMBARQUE EN LOS RECLAMOS DE CARGA ENMARCADOS
EN EL RÉGIMEN JURÍDICO APLICABLE A LOS CONTRATOS
DE TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR AGUA**

Autor: Marcos Moisés De Armas Arqueta

Asesor: Freddy Belisario Capella

Año: 2014

Resumen

El conocimiento de embarque es un documento privado que se ha venido utilizando desde hace mucho tiempo en el comercio internacional, para dar fe del embarque de la mercancía en el Buque correspondiente, desde el puerto señalado para ser transportado a otro puerto de destino, estableciendo las fechas y los montos a cancelar por flete, sin embargo este documento es utilizado como recibo de la mercancía embarcada, como documento probatorio de la celebración del contrato de transporte de mercancía por agua y como título valor representativo de las mercancías entregadas sin poseer un régimen registral, la investigación documental se realizó de manera amplia hasta puntualizar si el conocimiento de embarque cumple con los requisitos para ser considerado como documento fundamental al momento de la interposición de la demanda, las sentencias emanadas al respecto hasta la fecha son escasas para dar criterios jurisprudenciales contundentes, pero la doctrina consultada da aportes importantes que ayudan a mantener el criterio a favor de la utilización del conocimiento de embarque como documento fundamental de la demanda. La Constitución de la República Bolivariana de Venezuela, el Código de Procedimiento Civil, los aspectos novedosos de la Ley de Procedimiento Marítimo, como marco legal, junto con la literatura permitieron desarrollar una investigación documental, sobre la estructura del documento más importante en los contratos de transporte de mercancías por agua.

Palabras Claves: Conocimiento de embarque, documento fundamental, procedimiento marítimo, valor probatorio.

Índice General

	pp.
Aprobación Del Asesor	ii
Dedicatoria	iii
Agradecimientos	iv
Resumen	v
Índice General	vi
Introducción	1
Capítulo I. Normativa que Regula la Naturaleza y las Funciones del Conocimiento de Embarque Aplicable a los Contratos de Transporte de Mercancía por Agua	4
1.1 Convenios Internacionales Aplicables	7
1.1.1 La Convención de Bruselas de 1924 o Reglas de la Haya	7
1.1.2 Protocolo de Bruselas de 1968 o Reglas de la Haya/Visby	9
1.1.3 Convención de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías de 1978 o Reglas de Hamburgo	15
1.1.4 Reglas de Róterdam	20
1.2 Legislación Venezolana	22
1.2.1 Constitución de la República Bolivariana de Venezuela	26
1.2.2 Ley Orgánica de los Espacios Acuáticos	29
1.2.3 Ley de Comercio Marítimo	32
1.2.4 Ley de Procedimiento Marítimo	34

	pp.
Capítulo II Aspectos esenciales, naturaleza y funciones del Conocimiento de Embarque de acuerdo a lo estipulado en el derecho marítimo venezolano	36
2.1 Aspectos Esenciales del Conocimiento de Embarque	38
2.2 Naturaleza del Conocimiento de Embarque	42
2.3 Funciones del Conocimiento de Embarque	43
2.3.1 El Conocimiento de Embarque como título de propiedad de la mercancía transportada	45
2.3.2 El Conocimiento de Embarque evidencia la existencia de un contrato de transporte marítimo	46
2.3.3 El Conocimiento de Embarque como recibo de transferencia de la mercancía	48
2.3.4. El Conocimiento de Embarque como Título Valor	49
2.4. Responsabilidad del Porteador en el Transporte de Mercancías por Agua	50
2.5. Carga de la prueba en las reclamaciones derivadas del transporte de mercancías por agua	57
2.6. Transferencia de la carga de la prueba al demandante	63
2.7. El Contrato de Fletamento y el Conocimiento de Embarque	63
2.8. Diferencias entre el Contrato de Fletamento y el Conocimiento de Embarque	67
2.9. Valor Probatorio del Conocimiento de Embarque	67

	pp.
Capítulo III Criterios de las decisiones de los tribunales de la jurisdicción especial acuática y del Tribunal Supremo de Justicia en cuanto al valor probatorio del Conocimiento de Embarque a la luz del derecho positivo venezolano	90
3.1 Criterio de los Tribunales de la Jurisdicción Acuática	92
3.2 Criterios del Tribunal Supremo de Justicia	105
Capítulo IV El procedimiento en la normativa adjetiva referente a la valoración probatoria del Conocimiento de Embarque en Venezuela	109
4.1 El Procedimiento Marítimo	109
4.2 Valoración de la Prueba en el Procedimiento Marítimo	114
Capítulo V Suficiencia del Conocimiento de Embarque como el instrumento fundamental de la demanda, cuando se trata de reclamos de cargas, surgidas de un contrato de transporte de mercancía por agua	122
5.1 Documentos fundamentales permitidos en la Demanda	122
5.2 El Conocimiento de Embarque y los Requisitos de los documentos fundamentales permitidos	124
5.3 Aspectos del Conocimiento de Embarque como documento fundamental Permitido	124
Conclusiones y Recomendaciones	127
Referencias	129
Anexos	133

Introducción

Para la realización del presente Trabajo Especial de Grado se tomó en consideración la realidad existente en la regulación positiva del comercio internacional; la dificultad existente en la unificación de criterios internacionales del transporte de mercancía, los controles y los documentos requeridos como pruebas de las obligaciones adquiridas por los comerciantes y transportistas en torno a los contratos de transporte de mercancía por agua, específicamente el Conocimiento de Embarque que siendo un documento privado, viene a complementar jurídicamente los vacíos existentes en el contrato de transporte, teniendo múltiples funciones que se han tratado de unificar a través de los convenios internacionales.

El derecho mercantil tiene la costumbre dentro de sus fuentes legislativas a diferencia de otros derechos y el Conocimiento de Embarque es un reflejo de esa costumbre que aún no se ha terminado de plasmar de forma precisa e internacional en derecho positivo. Es un documento elaborado por las partes que hace plena prueba de las condiciones del contrato de servicio acordado, se han realizado algunas aproximaciones o exigencias en cuanto a los contenidos y especificaciones del documento, sobre todo a nivel de convenios internacionales que de una u otra manera han influido en las legislaciones de los países relacionados.

El objetivo central del trabajo se enfocó hacia el valor probatorio del Conocimiento de Embarque, que aún siendo un documento no registrado ni autenticado, se tiene como válido y esencial al momento de demostrar el alcance de las responsabilidades de las partes, cuando se realizan reclamos de cargas con ocasión de los contratos de transporte de mercancías por agua; para lo cual se presenta una revisión de los diferentes contenidos del derecho positivo aplicable, tanto sustantivo como adjetivo, determinando los aspectos esenciales, la naturaleza y las funciones del referido Conocimiento de Embarque.

Venezuela es uno de los pocos países que cuenta con una jurisdicción acuática, que integra la parte tradicional marítima y oceánica, correspondiente al comercio internacional, y la parte lacustre y fluvial realizada dentro del territorio nacional. El Conocimiento de Embarque ha sido utilizado de manera generalizada en los diferentes espacios en que se desenvuelve el transporte de mercancía por agua, es decir tanto en relaciones nacionales así como internacionales, lo novedoso de la jurisdicción y la dificultad de precisar un documento que posee variadísimas presentaciones y funciones hace relevante el resultado de la presente investigación, resultando de gran importancia la compilación jurídica y su correspondiente análisis.

La jurisdicción acuática y la legislación que la crea y regula, presentan una serie de aspectos inéditos en materia jurídica, por ello se aborda lo relativo a la calidad de prueba que puede atribuírsele al Conocimiento de Embarque por parte del juez de la causa, con base en conocimientos doctrinales, jurisprudenciales, legales e incluso experiencias internacionales que apoyan la debida regulación normativa, permitiendo tener un mejor dominio de la valoración de la prueba en los casos de los contratos de transporte marítimo de mercancías.

Partiendo de lo hasta acá referido, la investigación se estructuró en cinco capítulos, tal como se indica a continuación.

Capítulo I. Se hace el planteamiento de la normativa que regula la naturaleza y las funciones del conocimiento de embarque aplicable a los contratos de transporte de mercancía por agua; en el Capítulo II. Se explican los aspectos esenciales, la naturaleza y las funciones del Conocimiento de Embarque de acuerdo a lo estipulado en el derecho marítimo venezolano; Capítulo III. Comprende los Criterios de las decisiones de los tribunales de la jurisdicción especial acuática, del Tribunal Supremo de Justicia en cuanto al valor probatorio del Conocimiento de Embarque a la luz del derecho positivo venezolano, en el Capítulo IV. Se presenta el procedimiento en la normativa adjetiva referente a la valoración probatoria del Conocimiento de

Embarque en Venezuela, finalmente se presenta el Capítulo V. Suficiencia del Conocimiento de Embarque como el instrumento fundamental de la demanda, cuando se trata de reclamos de cargas, surgidas de un contrato de transporte de mercancía por agua. Finalmente se incluyen las Conclusiones y Recomendaciones, seguidas de las Referencias utilizadas durante la investigación y los Anexos que facilitan una mejor comprensión del tema tratado.

Capítulo I

Normativa que Regula la Naturaleza y las Funciones del Conocimiento de Embarque Aplicable a los Contratos de Transporte de Mercancía por Agua

Desde los orígenes del Derecho Marítimo se puede decir que éste ha sido el cuerpo normativo que rige las relaciones del hombre con el mar. El Derecho Marítimo se integra, o en su defecto se interrelaciona, con el Derecho del Mar constituido por un cuerpo de normas de Derecho Internacional que regula principalmente las relaciones jurídicas entre los diversos Estados que interactúan comercialmente, dejando relegado al que ocurre entre particulares, aunque afecta directamente a los comerciantes y transportistas.

Para conocer el origen del Derecho Marítimo hay que situarse en tiempos inmemoriales; lo que siempre ha sido necesario es que las naciones alcancen acuerdos sobre todo en lo relacionado con los buques, sus tripulaciones y cargamentos en innumerables transacciones capaces de generar disputas, donde los primeros acuerdos se basaban en los usos y costumbres tradicionales que se habían desarrollado a partir de las soluciones prácticas a problemas corrientes, muchos de estos usos y costumbres pasaron a formar parte del Derecho Romano, y a través de la tradición y del legado escrito se fueron desarrollando hasta nuestros días.

Después que la actividad marítima se recuperara durante la edad media comenzaron a plantearse conflictos y se dictaron leyes generales para solucionarlos. Poco a poco las leyes del mar se fueron compilando, siendo las colecciones jurídicas más conocidas las del primer Derecho Marítimo: las leyes del Mediterráneo que permitieron ser cuna del comercio y la civilización, las leyes de Oleron y Visby, el Libro Negro del Almirantazgo; este último consiste en una compilación inglesa elaborada durante los siglos XIV y XV. También se crearon foros especiales para

administrar las leyes del mar por ejemplo el Tribunal Británico del Almirantazgo.

La navegación se ha desarrollado en edades remotas, principalmente sobre los grandes ríos y las aguas próximas a naciones distantes, inicialmente para hacer frente a las exigencias de la alimentación con el aprovechamiento de los productos de la pesca, secundada por la experiencia autóctona de la náutica y la astronomía empírica, que se transformaron rápidamente en actividades marítimas.

En efecto, los usos y costumbres del mar se habían difundido ampliamente y eran practicados por todos los pueblos situados a las orillas de ríos y mares, asiduos navegantes por tradición, mucho antes que las formas comerciales alcanzaran fijeza como instituciones jurídicas.

A pesar de lo antiguo del tema del transporte marítimo, y los múltiples estudios realizados al respecto a nivel mundial, en Venezuela la jurisdicción marítima data de pocos años siendo creada en el año 2001, correspondiendo hasta entonces la competencia en esta materia a los tribunales civiles, siendo relevante lo establecido en las normas procesales civiles, en algunos instrumentos legales precarios, como es el caso del Libro Segundo del Código de Comercio (1955), en el Código Napoleónico y diversos tratados y convenios internacionales, entre otros; no obstante, el primer proyecto de ley es presentado por una asociación civil vinculada al problema.

(...) la Asociación Venezolana de Derecho Marítimo, fundada en 1977 y cuyo objetivo es precisamente la reforma del Derecho Marítimo, se avocó a la preparación de un proyecto de Ley Orgánica de la Navegación. Este proyecto se culminó en 1987, aun cuando, nunca llegó a convertirse en ley debido, entre otras razones, a los acontecimientos políticos que sacudieron al país en la década de los noventa (Fernández-Concheso, 2006, p.30).

La Ley de Navegación (1998) y la Ley de Protección y Desarrollo de la Marina

Mercante Nacional (1998) mejoran aspectos administrativos de la legislación, hasta que nuevamente algunas personas vinculadas con la asociación civil venezolana de derecho marítimo, Oficiales de la Marina Mercante Nacional y algunos integrantes de la Armada programan un nuevo proyecto de ley, que posteriormente sería sancionado y puesto en vigencia.

Es así como el 26 de junio del año 2000 fue promulgada la Ley de Reactivación de la Marina Mercante Nacional. El artículo 8 de esta Ley, ordenó al Ejecutivo elaborar las propuestas para la adecuación de la legislación marítima nacional a las realidades de hoy. En virtud de ese mandato, el 31 de julio del año 2000, el Ministerio de Infraestructura designó cuatro comisiones, una relatora del área marítima administrativa, una del área marítima mercantil, una de los espacios acuáticos y una encargada del apoyo técnico (Fernández-Concheso, 2006, p. 30).

Finalmente en el año 2001, el entonces Presidente de la República Bolivariana de Venezuela, Tcnel. Hugo Chávez Frías, debidamente autorizado por la Ley Habilitante del año 2000, sancionó los instrumentos legales, conformando así el nuevo marco normativo venezolano para la jurisdicción marítima, que fueron revisados posteriormente con la Ley Habilitante del 2007.

(...) en el mes de septiembre de año 2001, en el contexto de la Ley Habilitante, el Presidente de la República sancionó los ocho instrumentos normativos que conforman la nueva legislación marítima venezolana, con la cual, y en uno de ellos, la Ley Orgánica de los Espacios Acuáticos e insulares (2001), se ordenó la creación de la jurisdicción acuática que se concretó en los Tribunales Marítimos, y en otro, la Ley de Procedimiento Marítimo, se reguló la forma del proceso a ventilarse ante los mismos, cristalizando así un proceso de modernización que ha llevado a nuestra legislación marítima a estados impensables años atrás, de forma que se

puede catalogar, sin duda, como una de las mas modernas de América Latina y el mundo (Fernández-Concheso, 2006, p. 31).

Los cambios sufridos en la legislación patria han venido a desarrollar un proceso directo y específico para el tratamiento de las causas en la nueva jurisdicción, conforme a lo contemplado en la legislación aplicable, tanto sustantiva como adjetiva; sin embargo, debido a las innovaciones en la jurisdicción marítima, los estudios realizados al respecto son ensayos que podrán generar arraigo en la medida que se produzcan más sentencias relacionadas entre sí, confirmando las tesis desarrolladas y expuestas a través de la jurisprudencia. Hasta ahora son pocos los intentos de abordar el tema específico del valor probatorio del conocimiento de embarque y más específicamente su valoración como prueba fundamental del contrato de transporte de mercancía por agua, diferenciándolo de otros contratos celebrados en el comercio internacional.

1.1 Convenios Internacionales Aplicables

Las convenciones internacionales que pueden ser consideradas de modo vinculable al valor probatorio del conocimiento de embarque son básicamente las Reglas de la Haya, las Reglas de la Haya-Visby; las Reglas de Hamburgo y las Reglas de Rotterdam.

1.1.1 La Convención de Bruselas de 1924 o Reglas de la Haya

Esta convención es aplicable a los contratos de transporte por agua con conocimiento de embarque que involucre al menos a un Estado contratante. Cuando este documento o uno similar es detentado por el fletador, será sólo un recibo de la mercancía, estando sometida esa relación a las condiciones del contrato de fletamento, siendo en este caso más importante las especificaciones del contrato que lo estipulado en el

conocimiento de embarque, que se tiene como complemento del contrato de transporte.

Las Reglas de la Haya 1924, conocidas como el Convenio Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Conocimiento de Embarque, que fue suscrito en la ciudad de Bruselas, Bélgica el 25 de agosto de 1924, establece una serie de definiciones que permiten unificar criterios referente a ciertos conceptos comunes, necesarios para llevar adelante las constantes transacciones comerciales que requieren de transporte marítimo.

Artículo 1º En la presente Convención las siguientes palabras se emplean en el sentido preciso que se indican a continuación:

- a) “Transportador” comprende al propietario del buque o el fletador, quien forma parte de un contrato de transporte con un cargador;
- b) “Contrato de transporte” se refiere únicamente al contrato de transporte documentado por un conocimiento de embarque o cualquier documento de título similar, en la medida que tal documento se refiera a un transporte de mercancía por mar; incluyendo cualquier conocimiento de embarque o documento similar emitido en virtud de un contrato de fletamento, desde el momento que tal conocimiento de embarque o documento de título similar, regule las relaciones entre el transportador y el tenedor del mismo;
- c) “Mercancía” comprende bienes, objetos, mercancías y artículos de cualquier naturaleza, con excepción de los animales vivos y del cargamento que en el contrato de transporte se declara transportado sobre cubierta y así es transportado.

d) “Buque” significa cualquier embarcación empleada para el transporte de mercancías por mar;

e) “Transporte de mercancías” comprende el tiempo transcurrido desde el momento en que las mercaderías son cargadas a bordo del buque hasta su descarga del buque.

1.1.2 Protocolo de Bruselas de 1968 o Reglas de la Haya/Visby

El actual Protocolo de Bruselas celebrado en fecha 23 de febrero de 1968 es una reforma del anterior Convenio suscrito el 25 de agosto de 1924, siendo las Partes del Convenio Internacional las encargadas de redactar las normas para la Unificación de Ciertas Reglas sobre Conocimientos de Embarque. Estipulando como definición del Convenio lo siguiente:

Artículo 1.- A los efectos del presente Protocolo, por Convenio se entiende el "Convenio Internacional para la Unificación de ciertas Reglas en materia de Conocimiento de Embarque", firmado en Bruselas el 25 de agosto de 1924 y modificado por el Protocolo de Bruselas de 23 de febrero de 1968.

El conocimiento de embarque es reconocido por los firmantes del convenio como el documento fundamental para determinar los límites de las responsabilidades de las partes, destacando que se pretende especificar con mayor claridad los límites de la responsabilidad del porteador y de la embarcación, sobre todo en los casos en que el valor de la mercancía no haya sido declarado con anterioridad y no conste en el conocimiento de embarque.

Artículo 2.- 1. La letra (a) del párrafo 5 del artículo 4 del Convenio se sustituye por el texto siguiente: «a) Salvo que la naturaleza y valor de las mercancías hayan, sido declaradas, por el cargador con anterioridad al

embarque y así conste en el conocimiento, ni el porteador, ni el buque serán, en ningún caso, responsables de la pérdida o daño de las mercancías o con ellas relacionadas por una suma superior a 666,67 unidades de cuenta por bulto o unidad, o a dos unidades de cuenta por kilogramo de peso bruto de las mercancías perdidas o dañadas, aplicándose el límite más elevado.»

Las modificaciones realizadas se hacen sobre el texto de la Convención de Bruselas de 1924, conocida como Reglas de la Haya, en su mayoría se refieren a la manera de efectuar el cálculo correspondiente al monto del resarcimiento debido y el procedimiento para la conversión estándar en los diferentes rubros monetarios, estableciendo un patrón de oro a fin de determinar las cantidades aplicables, tanto para los países que suscriben el referido convenio, como para aquellos que no lo han hecho.

Se presentan en la estructura del nuevo texto revisado, una vez realizadas las consultas con los países intervinientes para adecuarlo a las realidades existentes en el comercio internacional, permitiendo una mayor versatilidad del instrumento jurídico; anexando una serie de modificaciones en relación con la forma de aplicación de la norma, que permite determinar con mayor exactitud y precisión los criterios de aplicación práctica, manteniendo su articulado y estructura original, de igual manera se considera el tipo de cambio aplicable para los pagos y la respectiva conversión a las correspondiente moneda, según la legislación de los países que intervienen en los diferentes contratos de mercancías transportadas por agua, siendo considerado el conocimiento de embarque como el documento que representa de manera eficiente los extremos y las responsabilidades emanadas del contrato de transporte por agua.

...cuando el conocimiento de embarque sea formalizado en un Estado contratante, cuando el transporte tenga lugar desde un puerto de

un Estado contratante, o cuando el conocimiento de embarque estipule que el contrato se regirá por las disposiciones de las Reglas de la Haya o de cualquier otra legislación que les dé efecto. Viene a poner fin a la incorporación de las cláusulas paramount en los contratos de transporte de mercancía por agua, manteniéndose la exclusión del transporte de animales vivos y de la carga en cubierta, declarada en el conocimiento y transportada efectivamente de esa forma. (Villarroel, 2006, p. 494).

El Protocolo de Bruselas realizado con la venia de las partes contratantes, es el resultado de las exigencias realizadas y acordadas en reunión. En el artículo 3º, párrafo 4, se añade el texto siguiente: “Sin embargo, no será admisible prueba en contrario cuando el conocimiento haya sido transferido a un tercero de buena fe”, refiriéndose al conocimiento de embarque, una vez más se hace valer su validez como documento fundamental.

En el artículo 2º, en el párrafo 6, el cuarto apartado queda derogado incorporando la salvedad de que el porteador y el buque involucrados en el contrato de transporte, estarán en todo caso exonerados de toda responsabilidad con respecto a las mercancías, salvo que se ejerza una acción dentro del año siguiente a su entrega o a la fecha en que deberían haber sido entregadas, o en la fecha acordada dentro de este plazo, que podrá ser prorrogado si las partes así lo acuerdan con posterioridad al hecho que haya dado lugar a la acción y antes del vencimiento del lapso establecido.

En el artículo 3º, después del párrafo 6, se añade un segundo párrafo 6 bis, que se refiere a la posibilidad de ejercer acciones de indemnización contra terceros, incluso después de haber expirado el plazo de un año señalado en el párrafo precedente, en un plazo determinado por el tribunal que conozca del caso, el cual no podrá ser inferior a tres (3) meses a partir del día en que el accionante quien ejerce la solicitud de la indemnización haya cancelado lo reclamado o haya recibido notificación de citación. El párrafo 5 del artículo 4º, quedó sustituido por el texto siguiente:

A menos que el cargador haya declarado la naturaleza y el valor de las mercancías antes de su embarque y que esta declaración haya sido incluida en el conocimiento, ni el porteador ni el buque responderán en ningún caso del las pérdidas o daños causados a las mercancías o que afecten a éstas por una cantidad superior al equivalente a 10.000 francos poincaré, por bulto o unidad o de 30 francos poincaré por kilogramo de peso bruto de las mercancías perdidas o dañadas, siendo aplicable el limite más elevado.

La cantidad total a ser entregada será calculada en función del valor que tienen las mercancías en el lugar y en la fecha en que hayan sido descargadas, siempre conforme al contrato celebrado, respetando el lugar y en la fecha en que debieron haber sido descargadas estipuladas en el contrato de transporte marítimo de mercancías o en su defecto conforme al conocimiento de embarque. Una manera más versátil para su cálculo se refiere, al valor de las mercancías determinadas según su cotización en bolsa, según el precio en el mercado común para la fecha de la transacción, o el correspondiente al valor usual de mercancías similares en naturaleza y calidad.

En el convenio se unifica el criterio de carga independientemente a su volumen o composición, refiriéndole a un bulto o una unidad a los efectos de referirse a cualquier modo de embalaje, contenedores, quintales, barriles u otros similares que puedan contarse para efectos de control, de igual manera unifica el criterio monetario refiriéndose a que un por franco se entenderá una unidad equivalente a 65.5 miligramos de oro de 900 milésimas. La fecha de conversión en moneda nacional de la cantidad concedidas será la que determine la ley del tribunal que conozca el caso o la voluntad de las partes libremente manifestada.

De igual manera como se establece la responsabilidad, el porteador ni el buque podrán beneficiarse de la limitación de responsabilidad establecida en este párrafo,

en caso que se demuestre que los daños se deben a una acción u omisión del porteador, ya con intención de provocar daños, ya temerariamente y a sabiendas de que probablemente se producirían daños, caso en el que se podrá proceder a solicitar la reparación correspondiente. La declaración anticipada del valor de la mercancía, si está incluida en el conocimiento de embarque, constituirá una presunción *iuris tantum*, que se considerará válida hasta que se admita prueba en contrario, pero no obligará al porteador, quien podrá impugnarla.

En todo caso ni el porteador ni el buque serán responsables de las pérdidas o daños causados a las mercancías o de cualquier otro riesgo asociado si en el conocimiento de embarque el cargador ha hecho alguna declaración falsa sobre la naturaleza o el valor de la mercancía en pleno conocimiento de ello. Se añade el artículo 4° bis entre los artículos 4° y 5° del Convenio, que establece:

Artículo 4° bis. Las exoneraciones y limitaciones de responsabilidad establecidas en el presente Convenio serán aplicables a toda acción ejercida contra el porteador, para la indemnización de las pérdidas o daños sufridos por mercancías que sean objeto de un contrato de transporte, se funde la acción en responsabilidad contractual o en responsabilidad extracontractual.

Si se ejerce tal acción contra un empleado o agente del porteador, tal empleado o agente podrá prevalerse de las exoneraciones y limitaciones de responsabilidad que el porteador pueda invocar conforme al presente Convenio.

El total de las cantidades que haya de pagar el porteador y sus empleados y agentes, no excederá en ese caso del límite establecido en el presente Convenio.

No obstante, el empleado o agente del porteador no podrá prevalerse de las disposiciones del presente artículo si se demuestra que los daños se deben a una acción u omisión del empleado o agente que ha tenido lugar, ya con intención de provocar daños, ya temerariamente y a sabiendas de que probablemente se producirán.

Se deroga el artículo 9° del Convenio quedando sustituido por el texto siguiente: "El presente Convenio se aplicará sin perjuicio de las disposiciones de convenciones internacionales o leyes nacionales sobre la responsabilidad por daños nucleares", haciendo evidente la preponderancia que debe tener el Convenio dentro de la legislación nacional de cada uno de los países involucrados.

En el artículo 10 del Convenio se incluye que las disposiciones del Convenio se aplicarán a todo conocimiento de embarque relacionado al contrato de transporte de mercancías por agua entre puertos de dos Estados diferentes, siempre y cuando cumplan con los siguientes requisitos:

- a) El conocimiento sea formalizado en un Estado contratante, o
- b) El transporte tenga lugar desde un puerto de un Estado contratante, o
- c) El conocimiento estipule que el contrato se regirá por las disposiciones del presente Convenio o de cualquier otra legislación que las aplique o les de efecto, sea cual fuere la nacionalidad del buque, del porteador, del cargador, del consignatario o de cualquier otro interesado.

Cada Estado contratante aplicará las disposiciones del presente Convenio a los mencionados conocimientos.

Este artículo no impedirá que un Estado contratante aplique las disposiciones del presente Convenio a los conocimientos, no comprendidos en los párrafos precedentes.

Las controversias que surjan entre dos o más partes contratantes sobre la interpretación o aplicación del Convenio serán sometidas al arbitraje a petición de una de ellas, mientras no pueda ser resuelta mediante negociación u otro medio alternativo de resolución de conflictos. Las partes tienen un lapso para ponerse de acuerdo sobre la organización de arbitraje u otro método de intervención, en consecuencia si dentro de los seis (6) meses siguientes a la fecha de la petición del arbitraje, no se ha logrado verificar, entonces cualquiera de ellas podrá acudir a la Corte Internacional de Justicia presentando una solicitud conforme al Estatuto de la Corte, con el fin de resolver lo planteado.

Artículo 9. -Cada Parte contratante podrá, en el momento en que firme el presente Protocolo o se adhiera a él, declara que no se considera obligada por su artículo 8°. Las demás Partes contratantes no estarán obligadas por ese artículo para con cualquier Parte contratante que haya formulado tal reserva.

Toda Parte contratante que haya formulado una reserva conforme al párrafo precedente podrá en todo momento retirarla mediante notificación dirigida al gobierno belga.

1.1.3 Convención de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías de 1978 o Reglas de Hamburgo

Se evidencia en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías 1978, Reglas de Hamburgo, la diferencia entre el contrato de transporte de mercancía por agua y el contrato de fletamento, en principio por la

participación de las compañías aseguradoras y el valor asignado al documento de conocimiento de embarque, que puede en algunos casos sustituir al principal, en el contrato de transporte se conservan las responsabilidades habituales, mientras que en el de fletamento se reparten frente a las aseguradoras intervinientes, conforme a los contratos celebrados.

Esta convención en sus artículos 1 y 2, siguiendo el principio previamente establecido por las convenciones anteriores, excluye de su campo de aplicación a los contratos sujetos a la aplicación de la póliza de fletamento. Sin embargo, regulará la relación entre el porteador (fletante) y el tenedor legítimo del conocimiento de embarque, cuando este último no sea el fletador, si no un tercero al contrato de fletamento, a quien se le transfirió el documento de transporte.

El artículo 9 de la Convención de 1978 prevé que la carga puede ser transportada sobre cubierta solo cuando existe un acuerdo celebrado con el cargador o con los usos del comercio de que se trate, o si lo exigen las disposiciones legales vigentes. (Villarroel, 2006, p. 494).

La Convención de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías de 1978, conocido también como las Reglas de Hamburgo fue aprobado por una conferencia diplomática el 31 de marzo de 1978, entró en vigor el 1° de noviembre de 1992 este Convenio establece un régimen jurídico uniforme para los derechos y obligaciones de los cargadores, porteadores y consignatarios vinculados por un contrato de transporte marítimo de mercancías, estableciendo una serie de conceptos necesarios para la unificación internacional del comercio marítimo.

Artículo 1. Definiciones.

En el presente Convenio:

1. Por "porteador" se entiende toda persona que por sí o por medio

de otra que actúe en su nombre ha celebrado un contrato de transporte marítimo de mercancías con un cargador.

2. Por "porteador efectivo" se entiende toda persona a quien el porteador ha encomendado la ejecución del transporte de las mercancías, o de una parte del transporte, así como cualquier otra persona a quien se ha encomendado esa ejecución.

3. Por "cargador" se entiende toda persona que por sí o por medio de otra que actúe en su nombre o por su cuenta ha celebrado un contrato de transporte marítimo de mercancías con un porteador, o 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 en relación con el contrato de transporte marítimo.

4. Por "consignatario" se entiende la persona autorizada para recibir las mercancías.

5. El término "mercancías" comprende los animales vivos; cuando las mercancías se agrupan en un contenedor, una paleta u otro elemento de transporte análogo, o cuando estén embaladas, el término "mercancías" comprenderá ese elemento de transporte o ese embalaje si ha sido suministrado por el cargador.

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

7. Por "conocimiento de embarque" se entiende un documento que hace prueba de un contrato de transporte marítimo y acredita que el porteador ha tomado a su cargo o ha cargado las mercancías, y en virtud del cual éste se compromete a entregarlas contra la presentación del documento. Constituye tal compromiso la disposición incluida en el documento según la cual las mercancías han de entregarse a la orden de una persona determinada, a la orden o al portador.

8. La expresión "por escrito" comprende, entre otras cosas, el telegrama y el télex.

De manera específica la Convención de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías de 1978, establece los límites en los que se desenvuelve el conocimiento de embarque, su definición y el valor probatorio que posee el documento dentro de los procedimientos judiciales establecidos. Se establece en su artículo 16. Conocimientos de embarque: reservas y valor probatorio:

1. Si el conocimiento de embarque contiene datos relativos a la naturaleza general, las marcas principales, el número de bultos o piezas, el peso o la cantidad de las mercancías y el porteador o la persona que emite el conocimiento de embarque en su nombre sabe o tiene motivos razonables para sospechar que esos datos no representan con exactitud las mercancías que efectivamente ha tomado a su cargo o, en caso de haberse emitido un conocimiento de embarque "embarcado", las mercancías que efectivamente ha cargado, o si no ha tenido medios razonables para verificar esos datos, el porteador o esa persona incluirá en el conocimiento de embarque una reserva en la que se especifiquen esas inexactitudes, los motivos de sospecha o la falta de medios razonables para verificar los datos.

2. Si el porteador o la persona que emite el conocimiento de

embarque en su nombre no hace constar en ese conocimiento el estado aparente de las mercancías, se considerará que ha indicado en el conocimiento de embarque que las mercancías estaban en buen estado aparente.

3. Salvo en lo concerniente a los datos acerca de los cuales se haya hecho una reserva autorizada en virtud del párrafo 1 de este artículo y en la medida de tal reserva:

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

b) No se admitirá al porteador la prueba en contrario si el conocimiento de embarque ha sido transferido a un tercero, incluido un consignatario, que ha procedido de buena fe basándose en la descripción de las mercancías que figuraba en ese conocimiento.

4. El conocimiento de embarque en el que no se especifique el flete o no se indique de otro modo que el flete ha de ser pagado por el consignatario, conforme a lo dispuesto en el apartado k) del párrafo 1 del artículo 15, o en el que no se especifiquen los pagos por demoras en el puerto de carga que deba hacer el consignatario, establecerá la presunción, salvo prueba en contrario, de que el consignatario no ha de pagar ningún flete ni demoras. Sin embargo, no se admitirá al porteador la prueba en contrario cuando el conocimiento de embarque haya sido transferido a un tercero, incluido un consignatario, que haya procedido de buena fe basándose en la falta de tal indicación en el conocimiento de embarque.

El conocimiento de embarque como documento jurídico, que admite prueba en contrario, que puede sustituir como instrumento fundamental al contrato de transporte de mercancías por agua, no así al de fletamento, debido a las características propias de los contratos indicados, su valor como prueba se hará firme con el transcurrir del tiempo, siempre que no se haya realizado el reclamo correspondiente, conforme a lo previsto en la ley adjetiva civil. La Convención de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías de 1978 (Reglas de Hamburgo) no solo establece una definición del conocimiento de embarque, sino que además prevé las reservas en su aplicación y el valor probatorio que tiene al momento de suplir al documento del contrato de transporte de mercancía por agua.

1.1.4 Reglas de Rotterdam

El comercio a nivel mundial desde sus albores ha mantenido una tendencia a la globalización incluso en las normas que lo regulan, los medios probatorios de las obligaciones derivadas de los contratos han sido reguladas de diferentes formas y en el caso de transporte de mercancía por agua, tal como se ha mencionado en los apartes que anteceden, existe el Convenio de las Naciones Unidas sobre el transporte marítimo de mercancías 1978, Reglas de Hamburgo, resultado de discusiones y acuerdos internacionales que modificaron las Reglas de la Haya 1968 y anteriormente por el Convenio de Bruselas 1924.

Sin embargo, más recientemente fue aprobado el Convenio de las Naciones Unidas sobre el Contrato de Transporte Internacional de Mercancías Total o Parcialmente Marítimo denominado también como las Reglas de Rotterdam, Aprobado en la Asamblea General del 11 de diciembre de 2008, ratificado el 23 de septiembre de 2009, con el que se pretende regular lo atinente al transporte de mercancías por agua y mas allá, por tanto trata todo lo relacionado con los documentos de transporte de las mercancías.

Si bien, aún éstas no entrarán en vigor hasta tanto haya un mínimo de 20 países que las ratifiquen, las Reglas de Rotterdam constituyen un marco jurídico uniforme, actualizado a las nuevas realidades comerciales y tecnologías, con en el que se busca un mayor equilibrio entre los distintos actores del negocio marítimo, incluyéndose la contenedorización de la carga, a través de diferentes sistemas que incluyen la refrigeración, los documentos electrónicos de transporte y en general, se traducen en un régimen universal aplicable al transporte internacional de mercancías, total o parcialmente marítimo. Al respecto Emparanza (2010) señala que las Reglas de Rotterdam ponen en evidencia la conciencia existente respecto a que:

... los contratos de transporte marítimo de mercancías se extienden en documentos y, por ello, les dedica una parte importante de sus preceptos. El nuevo Convenio comienza con una amplia definición del documento de transporte, que ahora ya no viene referida al tradicional conocimiento de embarque (art. 1.14). Establece (en el cap. 3º) un lacónico apunte de régimen de los documentos electrónicos (arts. 8 a 10); el capítulo 8º (documentos de transporte y documentos electrónicos de transporte) trata de diversos temas heterogéneos relacionados con la documentación, y, en este caso con detalle, regula también temas estrictamente cartulares, como la legitimación para el ejercicio del derecho a la entrega de las mercancías (arts 45 y ss., del cap. 9º, que también trata de otras cuestiones), se establece igualmente por primera vez en el ámbito marítimo una profusa regulación de los “derechos de la parte controladora” (cap. 10º, arts. 5º y ss.), y, por último, regula la “transferencia” o transmisión de derechos (cap. 11, arts. 57 y 58). (p. 169).

El documento de las Naciones Unidas establece las directrices acordadas en la emisión y contenido del conocimiento de embarque su reserva y valor probatorio, las garantías proporcionadas por el cargador y los documentos distintos al conocimiento de embarque que pueden servir como elementos de prueba, convicción o indicio de la

contratación de un transporte marítimo, las partes involucradas en el contrato de transporte de mercancía por agua, de los cuales se puede mencionar: el cargador, el porteador, el porteador efectivo y el consignatario relacionados con la mercancía que en definitiva ha sido transportada por lo general en un buque u otra embarcación naviera.

1.2 Legislación Venezolana

En Venezuela la legislación marítima se viene desarrollando desde que la actividad acuática presenta cierta importancia dentro del comercio como actividad económica; establecidos los límites territoriales de la República correspondientes a los de la Capitanía General de Venezuela antes de la transformación política del 19 de abril de 1810, con las respectivas modificaciones resultantes de los acuerdos internacionales válidamente celebrados no sujetos a nulidad.

El Derecho Marítimo venezolano tiene por objeto la sistematización de las normas legales referentes a los buques, su traslación y su navegación en adecuación con el Derecho Marítimo Internacional pues ello es gran importancia para los intereses del país, considerando el progreso y desarrollo alcanzado por el comercio por agua, de allí que los medios de comunicación y el transporte, exigen la actualización de este sector, facilitando los medios electrónicos los soportes de las transacciones realizadas, los avances que se producen conjuntamente con los adelantos tecnológicos pues, a su vez, provocan una novedosa transformación en el tráfico de mercancías y el comercio internacional de diferentes materias primas por agua.

El avance en el uso de los materiales de construcción, de las diferentes embarcaciones, ha permitido desarrollar equipos con mayor seguridad al momento de realizar los transportes de mercancías por agua. Los avances en materia de conducción de buques, diseño de motores y equipos navales, la aparición de grandes buques con modernos medios de propulsión, la construcción de graneleros y buques-tanques de grandes dimensiones, dieron origen a nuevas formas de comercialización

en el mar, simplemente necesario para ciertos productos que son imposibles de trasladar por otro medio, dando así nacimiento a situaciones jurídicas que requieren ser solucionadas con un ordenamiento legal cónsono con esta realidad.

Es por ello que la uniformidad del Derecho Marítimo es un objetivo común de Venezuela y otros países que poseen alto volumen de comercialización por este modo de transporte, debiendo reconocer que ha sido de gran utilidad la labor de las instituciones internacionales con las cuales el país mantiene estrechas relaciones, motivando al compromiso del Estado venezolano en cuanto a la necesidad de introducir innovaciones en el Derecho Marítimo.

La condición de uniformidad dimana de la circunstancia que los diferentes ordenamientos jurídicos domésticos confieren, de manera imprescindible, análogas soluciones legales ante semejantes relaciones procedentes de la navegación. Esa circunstancia se patentiza ante el forzoso movimiento de los buques que conduce a someter muchas de las relaciones provenientes de su navegación a distintas legislaciones nacionales. Al encontrarse el buque en los espacios acuáticos de un Estado diferente al de su bandera, muchas de esas relaciones deben ser solventadas por los preceptos de la ley del lugar donde el buque está ubicado, o del lugar donde ocurrió el acto que da origen a un derecho o debían ser regulados según las leyes del país en que habían de ser ejecutados.

En el derecho nacional básicamente la materia de comercio se encuentra regulada en el Libro Segundo del Código de Comercio, inspirado en el Código Napoleónico de 1804, que en su segundo libro, hoy derogado, establecía disposiciones específicamente para el área marítima; no obstante, a partir de la ley habilitante del año 2000 el Ejecutivo Nacional dictó una serie de normas que permiten desarrollar la jurisdicción especial acuática en la que destaca la introducción del concepto de poder acuático del Estado, llamado así por la capacidad del Estado

Venezolano para utilizar y controlar el espacio acuático en procura de alcanzar objetivos de desarrollo, seguridad y defensa.

Esos propósitos requieren de la estructuración de políticas y estrategias adecuadas y, en consecuencia tal responsabilidad extiende a todos los organismos públicos y privados, los cuales, en conjunción con la disponibilidad de recursos, pudieran elevar las fuentes de riquezas, aumentar el nivel de ingresos de la población y fortalecer la soberanía del País.

Geopolíticamente hablando, el poder acuático del Estado venezolano está influenciado por factores que se constituyen en fortalezas o debilidades para su desarrollo pleno. El primer factor es la situación política tanto nacional como internacional, serían las tensiones económicas internas y externas, los problemas limítrofes, los intereses particulares de sectores económicos influyentes, las pretensiones de Estados por ingresar a los espacios acuáticos con intenciones de explotación y el poder naval disponible.

En un segundo factor se incluye a la configuración geográfica de los espacios acuáticos tales como: la extensión de las costas, los lagos y los ríos, las disponibilidades y facilidades portuarias, las vías de comunicación desde los centros industriales y de consumo a los puertos, las flotas navieras y de pesca, la disponibilidad turística, la infraestructura para construcciones y reparaciones navales, la tecnología naval, desarrollo de investigaciones científicas y centros de estudios dedicados a los espacios acuáticos, como componentes principales.

En este contexto, uno de los temas que más perjudica a la Marina Mercante Nacional es el auge que ha tenido, en las grandes compañías de armadores, la denominada “Bandera de Conveniencia”, surgida a consecuencia de la Economía de Libre Mercado que se impone sobre las Ventajas Comparativas, ello implica una globalización de todos los factores de la producción, en busca de maximizar

eficiencia, abaratar mano de obra, obtener mayor seguridad para sus capitales y mejores precios de los productos en cualquier parte del mundo.

Al eliminar las fronteras económicas, todos los capitales perdieron su nacionalidad primaria; la idea global es competir en la producción, distribución y venta, lo que supone precios competitivos en las materias primas y una mayor eficiencia tecnológica. Este proceso involucró a las empresas navieras y la mayoría de las que subsisten son las empresas transnacionales o multinacionales que tienen su sede en países desarrollados y cuyos capitales están depositados en los llamados “paraísos fiscales” y de allí surge la llamada “bandera de conveniencia”.

Ahora bien, es preciso señalar que en Venezuela a lo largo del tiempo se han tomado diversas medidas para proteger el sistema marítimo, aunque los resultados no hayan tenido la efectividad deseada. Como ejemplo se puede mencionar la actuación llamada coloquialmente paternalista del Estado en materia naviera, luego de que se promulga la Ley de Protección y Desarrollo de la Marina Mercante en fecha el 24 de julio de 1973, reglamentada mediante decreto 1570 del 9 de enero de 1974, y modificada en septiembre de 1998.

En dicha ley se establecieron normas de diversa índole, relativas a la construcción y reparación naval y a la obligación de transportar cargamentos en buques de bandera nacional. Venezuela era signataria del Acuerdo de Cartagena, el cual en las decisiones 288 y 314 contrariaba a la reserva de carga prevista en la Ley de Protección y Desarrollo de la Marina Mercante y, aunque las mismas decisiones recomendaron a los países firmantes la posibilidad de eliminar los tributos aduaneros y otras cargas fiscales aplicables a los buques a ser nacionalizados; los resultados evidencian la disminución de las flotas en la región.

Por ello se puede inferir que el verdadero desarrollo de la marina mercante no consiste en aplicar medidas proteccionistas, ni que sea Estado el principal armador de la flota mercante nacional, sino que este sea el que fije las políticas y establezca las

normas que incentiven a los particulares a participar en condiciones favorables en la actividad naviera.

Con base en este razonamiento, seguidamente se presentan en forma de resumen analítico las normas nacionales aplicables al objeto de estudio de la presente investigación, siendo las mismas: Constitución de la República Bolivariana de Venezuela; Ley Orgánica de los Espacios Acuáticos; Ley de Procedimiento Marítimo y Ley de Comercio Marítimo.

1.2.1 Constitución de la República Bolivariana de Venezuela

La Constitución de la República Bolivariana de Venezuela de 1999 y su enmienda de 2009 presentan el principio de aplicación de los tratados internacionales para facilitar las relaciones de intercambio con otras naciones, diversificar el mercado, facilitar las políticas establecidas con respecto a la integración latinoamericana, la correcta distribución de productos y la apertura a nuevos mercados que ofrecen alternativas de tecnología, permitiendo la competencia y colaboración entre países y demás organismos internacionales dedicados a diseñar contratos y otras manifestaciones de voluntad de manera ordenada.

El artículo 154 de la Constitución de la República Bolivariana de Venezuela (1999) relativo a la adopción de la legislación establecida a través de acuerdos internacionales, conjuntamente con el artículo 3 de la Ley de Comercio Marítimo (2006) permite la incorporación de las normas de Derecho Internacional Público de forma directa y las del Derecho Internacional Privado por defecto de las primeras. Adicionalmente el artículo 4 de la Ley de Comercio Marítimo permite utilizar como medio de prueba los diversos dictámenes de peritos de aquellos hechos o elementos que constituyan costumbres comerciales.

Artículo 154. Los tratados celebrados por la República deben ser

aprobados por la Asamblea Nacional antes de su ratificación por el presidente o presidenta de la República, a excepción de aquellos mediante los cuales se trate de ejecutar o perfeccionar obligaciones preexistentes de la República, aplicar principios expresamente reconocidos por ella, ejecutar actos ordinarios en las relaciones internacionales o ejercer facultades que la ley atribuya expresamente al Ejecutivo Nacional.

Pero independientemente de la responsabilidad internacional asumida, la Carta Magna en el artículo 11 declara su soberanía plena en sus aguas jurisdiccionales, es decir el mar territorial, las aguas interiores y los lagos y ríos y en el artículo 12 se establece que las costas marinas son del dominio público, debiendo establecerse una política integral respecto a los espacios fronterizos entre ellos los marítimos.

El espacio geográfico alude a los espacios continentales, insulares y marítimos, quedando el territorio como componente del primero de los citados. Se deslinda el espacio insular como parte de la organización político-territorial de Venezuela y además como espacio sujeto a la soberanía Nacional. Se establece el concepto de las líneas de base recta para definir las aguas interiores de Venezuela, sometiendo a su soberanía todo el espacio marino entre nuestras costas y las islas venezolanas.

Por otra parte, en lo que concierne a los recursos naturales exportables, el artículo 302 de la constitución dispone:

El Estado se reserva, mediante la ley orgánica respectiva, y por razones de conveniencia nacional, la actividad petrolera y otras industrias, explotaciones, servicios y bienes de interés público y de carácter estratégico. El Estado promoverá la manufactura nacional de materias primas provenientes de la explotación de los recursos naturales no renovables, con el fin de asimilar, crear e innovar tecnologías, generar empleo y crecimiento económico, y crear riqueza y bienestar para el pueblo.

Esa disposición en concordancia con lo establecido en el mismo texto constitucional en el Título IV, Capítulo II, artículo 156 ordinal 26, que señala como competencia del Poder Público Nacional a las políticas navieras del Estado; puede interpretarse como la potestad que tiene el Estado venezolano de reservarse las exportaciones, los servicios y los bienes de interés público y los de carácter estratégico para el beneficio nacional.

Venezuela por su posición geográfica en el Caribe es una especie de encrucijada a los nodos claves en las vías marítimas intercontinentales que unen al pacífico con el Atlántico, a Norte y Sur América, Europa y África, su excelente mapa lacustre y fluvial lo que junto a los tratados en el marco de la comunidad marítima internacional, que forman lo que algunos expertos han denominado el “ambiente nacional”, pudieran servir de base para que Venezuela se convierta en una “Potencia Acuática en el Caribe”.

Esa visión encuentra soporte en el Plan de la Nación, al incluir de modo explícito la figura del poder acuático dentro de la Concepción Estratégica Nacional, y la Concepción Estratégica Naval; ello incluye una abierta y clara definición del espacio acuático en las leyes y planes de ordenamiento orientados a enlazar armónicamente la formulación de las políticas de desarrollo nacional con las políticas acuáticas.

La Ley Orgánica de los Espacios Acuáticos enunciada tácitamente en la exposición de motivos de la nueva Carta Magna, la Comisión de Asuntos acuáticos del Consejo Nacional de los Espacios Acuáticos, son entre otras cosas, factores fundamentales para el logro del Poder Acuático.

Todo ello es parte de un contexto que responde a lo planteado en la hoy derogada Ley de Reactivación de la Marina Mercante Nacional del año 2000 que en su artículo primero presentaba como objeto establecer los principios conforme a los cuales se reactivaría la Marina Mercante, a la vez que declaraba de interés nacional

todo lo relativo al transporte por agua nacional e internacional y demás actividades conexas, relacionadas directamente a la actividad marítima y acuática nacional.

Desde el punto de vista del tema particular que aborda este trabajo, la Constitución de la República Bolivariana de Venezuela (1999) establece una serie de regulaciones referentes al debido proceso y al derecho de acceso que tienen los particulares a los diferentes órganos de administración de justicia como norma macro.

1.2.2 Ley Orgánica de los Espacios Acuáticos

Publicada como Decreto N° 6.126, con Rango, Valor y Fuerza de Ley Orgánica en la Gaceta Oficial de La República Bolivariana de Venezuela N° 5.890 Extraordinaria de fecha 31 de julio de 2008, esta reforma parcial se presenta como una ley macro que ofrece los lineamientos en materia acuática, considerando que el Estado debe procurar la mejor utilización de los espacios acuáticos, con el fin de garantizar el uso racional de los recursos para un desarrollo sostenible y promover una verdadera conciencia acuática nacional en virtud del gran potencial marítimo, fluvial y lacustre, que posee la República Bolivariana de Venezuela, gracias a sus amplias costas y extenso mar a lo largo de la parte norte de su geografía.

Administrativamente la LOEA delimita su ámbito de aplicación, ordena la creación de la jurisdicción especial acuática y los tribunales competentes y establece que la autoridad acuática es el Ministerio del Poder Popular con competencia en materia de infraestructura y transporte en relación a la navegación marítima, fluvial y lacustre, destinada al transporte de personas y bienes, a la pesca, al turismo, al deporte, a la recreación y a la investigación científica; y portuaria; siendo en la actualidad el ministerio competente el del Poder Popular para el Transporte Acuático y Aéreo y se instituyen mecanismos para regular las diferentes actividades que se desarrollan en los espacios acuáticos, con el fin de lograr su desarrollo.

De la exposición de motivos de la LOEA vale recordar algunos aspectos que permiten comprender el trasfondo que soporta la creación de la jurisdicción marítima.

- La República Bolivariana de Venezuela ha desarrollado una serie de normativas aplicables dentro del espacio acuático, fluvial, lacustre e insular, así como en aquellas contiguas a la plataforma continental, donde se tiene un derecho de supervisión, ante la evolución de la actividad marítima internacional y las transformaciones en el ámbito económico, político y social.
- Se han establecido políticas y acciones referidas al dominio del espacio marítimo, insular, fluvial y lacustre, y con el uso del espacio acuático en términos generales, como principal vía de transporte del comercio internacional, las comunicaciones y como fuente de recursos, En el uso cotidiano de estos espacios acuáticos que corresponden al territorio nacional, se materializa que aproximadamente trece mil setecientos (13.700) buques entran y salen anualmente de puertos venezolanos, en una dinámica de intercambios comerciales y de otras índoles con el resto del mundo.
- Más de cuatrocientos (400) buques pesqueros que a diario realizan sus faenas en los espacios acuáticos venezolanos y en alta mar deben ser considerados conjuntamente con los crecientes desarrollos de los proyectos de exploración y explotación de combustibles fósiles en el mar Caribe, el océano Atlántico y en la faja petrolífera del río Orinoco, pues todo ello genera la ampliación de la flota mercante y petrolera nacional y el número de intercambios comerciales realizados.
- El aumento de las actividades de producción de hidrocarburos y otros productos que requieren de una alta frecuencia de traslados marítimos, inciden en la vida económica de los venezolanos de forma significativa, la

política exterior multipolar de la República ha generado aspectos como la complementariedad internacional presentes en la cuenca del mar Caribe, auspiciada por las diferentes asociaciones establecidas a nivel estratégico en la zona, evidenciando el reconocimiento de la importancia geopolítica que reviste la comunicación marítima, lacustre y fluvial para los venezolanos lo que permite afirmar que se está iniciando un proceso de volcamiento hacia los espacios acuáticos e insulares, propios de una política de desarrollo integral, que busca la superación de los individuos de una sociedad generando diversificación de medios de ingresos.

- Las políticas de desarrollo se sintetizan en los beneficios que ayudan a mejorar las condiciones de vida de los ciudadanos y una manera de generar el progreso de los ámbitos productivos es mediante la revisión y adecuación de los instrumentos jurídicos.

Partiendo de las referidas premisas de la exposición de motivos de la LOEA, surge la Jurisdicción Acuática venezolana. Se estableció originalmente en 2001 la creación de tres (3) tribunales superiores marítimos y cinco (5) tribunales de primera instancia, en la reforma de 2002 se habla sólo de los tres (3) superiores, sin especificar cantidad de tribunales de primera instancia, pero aún así resultó obligante la elaboración de normas para regular el procedimiento ordinario que se debe seguir en la Jurisdicción Acuática, en aquellas circunstancias que se originen el desarrollo de las actividades. Al respecto Villarroel (2006) ha dicho:

Mediante la Resolución de la Sala Plena del Tribunal Supremo de Justicia se resolvió la creación de un Tribunal de Primera Instancia Marítimo y un Tribunal Superior Marítimo con Competencia Nacional y sede en la ciudad de Caracas, tomando en consideración que el número de causas que cursaban en todos los tribunales del país no ameritaban para ese momento un número mayor de tribunales marítimos...

Tal Resolución es la N° 2004-0010 publicada en Gaceta Oficial N° 38.021 del 13 de septiembre de 2004 que ordena la creación de un (1) Tribunal Superior Marítimo y un (1) Tribunal de primera Instancia con competencia nacional y sede en la ciudad de Caracas, que son los únicos existentes hasta el presente, debiendo destacarse que en la reforma de la Ley Orgánica de los Espacios Acuáticos de 2008, se suprimió toda referencia al número de tribunales marítimos que estaba contenida en la derogada ley del año 2002.

Entre los aspectos considerados como de mayor importancia para esta materialización, fundamentalmente se tomó lo geográfico, es decir la jurisdicción en el espacio acuático nacional y los buques nacionales y extranjeros en aguas jurisdiccionales, pues como se señalara en párrafos anteriores, por las aguas nacionales existe un alto tráfico marítimo, entonces se observa coherencia en el texto legal, específicamente en el numeral 3 del artículo 128 de la Ley Orgánica de los Espacios Acuáticos, otorga competencia a los Tribunales Marítimos de Primera Instancia, “cuando se trate de buques extranjeros que se encuentren en aguas jurisdiccionales de la República”.

1.2.3 Ley de Comercio Marítimo

La norma que deroga el libro segundo del Código de Comercio es la Ley de Comercio Marítimo sancionada el 9 de noviembre del año 2001, publicada en Gaceta oficial Número 5.551 Extraordinaria, parcialmente reformada y publicada en la Gaceta Oficial No. 38.351 de fecha 5 de enero de 2006. Ésta constituye el marco normativo sustantivo empleado por los tribunales de la jurisdicción en la actualidad.

La legislación nacional en materia de derecho marítimo recoge durante su transformación muchas de las consideraciones establecidas y realizadas en los tratados internacionales, permitiendo la unificación e integración de las diferentes realidades que conforman el área de aplicación jurídica de la jurisdicción marítima,

como podemos observar.

Artículo 198. Las disposiciones de este capítulo se aplicarán a todos los contratos de transporte por agua, siempre que: 1) El puerto de carga o de descarga previsto en el contrato de transporte por agua esté situado en el espacio acuático nacional. 2) Uno de los puertos facultativos de descarga previsto en el contrato de transporte por agua esté situado en el 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.

Este artículo señala de forma genérica el ámbito de aplicación de la Ley de Comercio Marítimo (2006), permitiendo incluir a los contratos de transporte internacional y al cabotaje nacional, inclusive por vía fluvial y lacustre, conservando esta norma muchas de las disposiciones contenidas en los tratados internacionales vigentes.

Por otra parte, de acuerdo al artículo 199 de la Ley de Comercio Marítimo, como lo señalaban las Reglas de la Haya/Visby y las Reglas de Hamburgo, la nacionalidad de la nave, del porteador, del porteador efectivo, del cargador, del comisario o de cualquier otra persona interesada no afecta la aplicación de la Ley.

El artículo 201 de la Ley de Comercio Marítimo (2006) mantiene la regla general, sostenida en todas las convenciones internacionales, según la cual la normativa sobre el transporte acuático no se aplica a los contratos de fletamento ni regula la relación entre fletante y fletador. Sin embargo, si se aplicaría a los contratos de transporte evidenciados bajo conocimiento de embarque, emitidos en virtud de un contrato de fletamento, cuyo tenedor sea un tercero.

1.2.4 Ley de Procedimiento Marítimo

El procedimiento precariamente regulado por lo establecido en el Libro Segundo del Código de Comercio (1955) y lo adjetivo contenido en nuestro Código de Procedimiento Civil (1990), sufren una serie de adecuaciones propuestas desde el Ejecutivo Nacional por vía de decretos leyes dictados en virtud de la ley habilitante a partir del año 2000.

Se establece la creación de un régimen procesal Especial dentro del derecho marítimo que en su parte sustantiva, necesita de unos procedimientos especiales y adecuados que permitan proteger eficazmente los derechos de los sujetos que intervienen en el, estos procedimientos especiales contenidos en la Ley, permiten tratar con celeridad y hacer efectivos los fallos dictados en ciertos casos, el buque durante la navegación de ultramar tiene la cualidad de cambiar constantemente de jurisdicción, lo que imposibilita en determinados casos establecer la ley aplicable y la ejecución de las sentencias dictadas, por lo que se hace necesario establecer criterios del derecho internacional para la resolución de los conflictos. Se está en presencia de un derecho difícil de entender y explicar, especialmente porque está estructurado de muchas figuras inexistentes en otras ramas de las ciencias jurídicas (como la avería gruesa, la limitación de responsabilidad y la fortuna de mar) y también por el nivel de progreso que dichas figuras han adquirido con el transcurso de los años. Esta dificultad se hace más ostensible con las expresiones de carácter técnico concernientes al buque, navegación y al transporte y comercio marítimo.

A lo antes expuesto se tiene que añadir que casi íntegramente los contratos, manuales, acuerdos, sentencias y demás instrumentos que se emplean en la actividad marítima están elaborados en un inglés técnico, lo que realmente hace más espinoso su entendimiento. Este conglomerado de aspectos hace que esta disciplina se nos presente como una parcela bastante complicada de afrontar, especialmente si no se

tienen los instrumentos indispensables y se tiene una exigua jurisprudencia doméstica que impide ahondar en el laberinto de este derecho.

El uso del conocimiento de embarque, como principal documento dentro del comercio internacional, permite determinar de manera anticipada la legislación aplicable por estar involucradas las leyes del puerto de salida y del puerto de llegada, pero en Venezuela, el artículo 10 de la Ley de Comercio Marítimo (2006) asigna inderogablemente a la jurisdicción nacional todo lo relativo al transporte de bienes y personas que ingresan a nuestro territorio.

Los jueces de las circunscripciones acuáticas así creadas cuentan con una herramienta que le facilitará la ardua tarea de administrar justicia a quienes efectúen actividades en este medio, sobre los buques inscritos en el Registro Naval Venezolano independientemente de las aguas donde se encuentren; y sobre los buques extranjeros que se encuentren en aguas bajo jurisdicción nacional; conocerá, además, de los derechos y acciones derivados de las operaciones que tengan lugar en las zonas portuarias, y de cualquier actividad sobre todo el espacio acuático nacional en la medida que las mencionadas leyes del ámbito acuático le den competencia.

Capítulo II

Aspectos esenciales, naturaleza y funciones del conocimiento de embarque de acuerdo a lo estipulado en el derecho marítimo venezolano

La costumbre es una de las fuentes en el derecho mercantil y en lo que respecta al conocimiento de embarque, su uso está documentado desde hace muchos años y su práctica se ha generalizado alrededor del mundo en el comercio internacional, convirtiéndose en un documento negociable que acredita la titularidad de derechos sobre una mercancía transportada en un buque y las correspondientes responsabilidades asociadas, presume la existencia y el contenido del contrato de transporte marítimo.

Se considera importante destacar que el Derecho Marítimo clásico ha definido el conocimiento de embarque como aquel documento por medio del cual el capitán del buque reconoce (de aquí dimana el nombre de conocimiento) haber recibido a bordo de la construcción flotante determinados efectos para su transporte, los cuales, una vez concluido éste, se compromete a entregar al legítimo tenedor del título.

Según explica Ray (1992), inicialmente el conocimiento se estimó como un mero recibo de las mercancías a bordo, indispensable incluso en el supuesto de ir dichos efectos acompañados por sus respectivos propietarios. En el ordenamiento jurídico anglosajón el conocimiento de embarque no constituía un documento negociable, como sucedía con la letra de cambio, no solamente en el sentido de que el conocimiento podía conferirle al siguiente beneficiario un derecho mejor que el que tenía su antecesor, sino que la doctrina inglesa estimaba que la negociación del conocimiento, se verifica a través de la cesión o traspaso, que es diferente a la de los títulos valores a la orden, como la letra de cambio o el cheque cuya transferencia se hace utilizando la figura jurídica del endoso.

Cuando el Medioevo comenzó a languidecer, el conocimiento de embarque

fue asumido como un título valor fundamentado en el compromiso del capitán de entregar los efectos que iban a bordo del buque una vez que finalizaba el transporte. El compromiso de entrega debidamente suscrito por el Capitán en su propio nombre se transformó, de esa manera, en la declaración esencial del conocimiento de embarque, convirtiéndolo así de un mero recibo en título de legitimación frente al jefe de la expedición marítima.

Hasta el siglo XVIII el conocimiento de embarque era un documento nominativo, es decir, llevaba el nombre de la persona que lo poseía, y consiguientemente las mercancías iban consignadas a una persona específica, sin embargo, en el siglo en referencia el conocimiento de embarque comenzó a extenderse al portador y tener la condición de negociable.

En los conocimientos de embarque del siglo XVIII comienzan a surgir cláusulas por medio de las cuales el porteador queda exceptuado de responsabilidad en determinados supuestos y con el transcurso de los años dichas cláusulas se van haciendo más ostensibles. Ya hacia finales del siglo XVIII la tenencia del conocimiento de embarque confiere, además, un derecho de posesión y de disposición de los efectos que van a bordo del buque, los cuales están representados por el conocimiento en todos los actos jurídicos en que la tradición es imprescindible.

Los aspectos del conocimiento de embarque de ser un documento que evidencia el contrato de transporte, de constituir un recibo de las mercancías embarcadas y de representar el título de propiedad de las mercancías, sin el cual no se pueden retirar dichos efectos, aparecen en los actuales ordenamientos jurídicos marítimos. El conocimiento de embarque en los tiempos presentes se ha transformado en el título exclusivo para establecer los derechos y obligaciones del porteador, del capitán y el cargador en todo el contenido del contrato de transporte marítimo, y no únicamente con relación al hecho de la carga. (Garrigues, 1987, pp. 667-668).

A título ilustrativo, de acuerdo a las Reglas de Hamburgo, el conocimiento emitido en virtud de un contrato de transporte marítimo es considerado como un recibo de las mercancías, por tanto estas Reglas sólo son aplicables si se reconoce la cualidad de título valor cuando circula, es decir al pasar a manos de un tercero.

2.1 Aspectos Esenciales del Conocimiento de Embarque

El conocimiento de embarque requiere de una transacción de transporte de mercancía por agua, aunque su sola existencia da evidencia de la celebración del contrato, en el contrato de transporte marítimo intervienen muchos actores, de los cuales el derecho procura proteger al débil jurídico, que en la relación señalada resulta ser el cargador o consignatario.

En Venezuela los términos mercancías y conocimiento de embarque están definidos en la Ley de Comercio Marítimo. El primero se presenta en el numeral 5 del artículo 197 que indica que mercancías es “...todo bien susceptible de ser transportado por agua...”, lo que de acuerdo con Villarroel (2006, p. 496) “abarca a la unidad o equipo de transporte, como al contenedor o al embalaje, si ha sido suministrado por el cargador, y a los animales vivos transportados comercialmente por agua”.

En cuanto al conocimiento de embarque propiamente, según establece la Ley de Comercio Marítimo (2006) se define de la siguiente manera:

Artículo 197.- A los efectos de esta Ley se entiende por:

7. Conocimiento de embarque: documento que hace prueba de un contrato de transporte por agua o aquel que lo reemplace y acredita que el porteador ha tomado a su cargo las mercancías, y en virtud del cual este 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 porteador.

El armador del contrato de transporte es quien impone las condiciones contractuales. La responsabilidad del porteador por vía de consecuencia, es la obligación de indemnizar en caso de daño sufrido, el daño puede verificarse en la mercancía, la pérdida de la mercancía o el retraso en la entrega, estableciéndose un sistema de equilibrio de intereses, donde intervienen también los aseguradores de la carga, quienes en definitiva soportan, en la mayoría de los casos, el impacto económico de los daños o pérdidas sufridos.

El conocimiento de embarque o *bill of lading* (por sus siglas en inglés BL), es uno de los documentos más versátiles en el comercio marítimo y en el campo aduanero internacional. Este documento, hace prueba de la propiedad de las mercancías, prueba las condiciones y características de las mercancías por el cargador al armador, constituye título en manos del porteador y del Capitán y es modo de prueba del contrato de transporte de mercancías por agua, posee información sobre las condiciones en que serán transportados los bienes y representa la mercancía transportada, al permitirle a su poseedor la disposición de las mercaderías transportadas.

El conocimiento de embarque es un documento privado, que no cumple con mayores formalidades de registro y para que tenga valor entre las partes interesadas en el cargamento y terceros intervinientes, debe ser elaborado cumpliendo ciertas formalidades, entre las cuales es costumbre que sea hecho por escrito en número no menor de cuatro ejemplares, cada uno de los cuales deberá ser firmado por el Capitán y por el porteador. Sobre el particular, Freire y González (2003), señalan que el conocimiento de embarque debe expresar los aspectos siguientes:

- El número de ejemplares impresos que se firman.
- La fecha, con expresión de lugar, día, mes y año, incluye hora.
- El nombre y el domicilio del Capitán y del funcionario emisor.
- La clase, nacionalidad, nombre y toneladas de la nave.

- El nombre del cargador y del consignatario, plenamente identificados.
- El lugar de la carga y el de su destino especificando los puertos.
- La naturaleza y cantidad de los objetos que se han de transportar, señalando sus marcas y números.
- El flete convenido por el transporte de la mercancía.

En la actualidad el conocimiento de embarque electrónico, entre otros documentos, es uno de los más usados para probar la existencia de un contrato de transporte marítimo de mercancías, puede usarse para establecer los niveles de responsabilidad en relación a la ocurrencia de daños, ya que en él deben estar estipuladas las obligaciones y características del servicio de transporte; cómo y qué tipo de mercancía se ha embarcado, que personas son las responsables de retirarla al momento de llegar a puerto.

Cuando ocurre una avería; entendida como una erogación extraordinaria que debe ser cubierta en virtud de un daño sufrido por la embarcación o por la carga, dentro de los límites establecidos en el contrato de transporte por agua, estas pueden clasificarse como: gruesas o comunes y simples o particulares, donde la obligación del porteador surge como consecuencia de los daños sufridos por la mercancía, por la pérdida de la mercancía o retraso en la entrega, correspondiéndole en todo caso la carga de la prueba para liberarse de la presunción de culpa en su contra.

En forma resumida se puede decir que el conocimiento de embarque constituye un recibo de las mercancías transportadas, una vez firmado por el capitán; es un documento de titularidad de los bienes declarados y hace fe entre a las partes respecto a las condiciones de transporte convenidas; ante las autoridades de la aduana, su posesión legítima hace presumir la propiedad y su presentación será necesaria para el cumplimiento de las obligaciones contraídas.

Una vez que las mercancías se encuentran a bordo, el transportista, el capitán o el porteador efectivo, deberá a pedido del embarcador, extender un conocimiento de embarque que al menos indique las principales características para la identificación de las mercancía, siempre que tales marcas o señales estén estampadas claramente sobre las mismas, en las cajas o embalajes en que estén contenidas, de tal forma que se mantengan legibles corrientemente hasta el fin del viaje, de manera que puedan ser identificadas fácilmente.

Es importante que se encuentre señalado el número de bultos o de piezas, la cantidad, peso, medidas, color o identificación del contenedor, según sea el caso, tal como fueron dadas por escrito al momento de realizar el embarque. En caso de que existan condiciones especiales deberán indicarse, como por ejemplo el orden y las condiciones necesarias para la correcta transportación, en tal caso no basta con el aparente buen estado de las mercaderías, si no se contemplan tales previsiones la responsabilidad la asume el porteador, por tanto las partes están obligadas a declararlas para poder exigir el cumplimiento.

Así, el porteador, capitán o agente del transportista estarán obligados a señalar en el conocimiento de embarque las especificaciones necesarias para el correcto cumplimiento de lo contratado, pero no será necesario colocar ninguna marca, número, cantidad o peso cuando se tenga base razonable para sospechar que no sean exactas para representar las mercaderías recibidas, o que él no haya tenido medios razonables de comprobar, ya que al hacerlo se entiende que está aceptando lo indicado.

Cuando la mercancía se encuentra a bordo, el BL elaborado por el porteador, capitán o agente del transportista, estampará sobre éste la palabra «embarcado» o cualquier otra correspondiente. Tal documento debe ser anotado en el puerto de embarque con el nombre o nombres del buque o buques en los cuales las mercancías hayan sido embarcadas y la fecha o fechas en que se realizaron, son considerados como equivalentes al conocimiento de embarque «embarcado».

2.2 Naturaleza del Conocimiento de Embarque

Antes de entrar a considerar el asunto del epígrafe, resulta conveniente expresar lo que más adelante se concreta, que el título valor es aquel documento fundamentalmente transmisible indispensable para ejercitar el derecho literal y autónomo en él mencionado.

Ya entrando en materia, es importante enfatizar que en lo tocante a la naturaleza jurídica del conocimiento de embarque, la doctrina moderna ha sostenido de manera reiterativa que se trata de un título valor representativo de las mercancías, en nuestro caso de mercancías que se movilizan utilizando el transporte marítimo.

Se debe tener presente que la condición de título representativo de la mercancía y la efectividad real de los derechos que se estipulan en dicho documento, no le arrebatan su carácter de título valor, puesto que aquellas cualidades no rivalizan con el derecho de crédito incorporado en el título, el cual estriba en requerir la entrega de las mercancías. Sobre el tema bajo examen, Broseta (1978) ha señalado:

Los títulos de tradición otorgan a quien los posee legítimamente la tenencia de aquellas mercaderías a las que se haga mención, facultándole para exigir su restitución y además le confieren el poder disponer de éstas, por transmisión simple del título, como por ejemplo mediante las figuras de: cartas de porte, conocimientos de embarque y resguardos de Almacenes Generales de Depósito.

En concreto, la naturaleza jurídica del conocimiento de embarque es la de un título valor que incorpora el derecho a la entrega de las mercancías en el puerto de destino y que las representa, es decir, es un título de tradición que concede a su poseedor legítimo la posesión mediata de las mercancías y, en consecuencia, por medio de la disposición del título, éste puede disponer de ellas. (Broseta, op. cit. pp. 544-545).

El documento de conocimiento de embarque, con la inscripción de «embarcado» expresa normalmente que se ha cargado satisfactoriamente una mercancía en un buque, hace prueba de un contrato de transporte marítimo, donde el porteador la ha recibido de la manera indicada y se establecen las condiciones, entre ellas el régimen de responsabilidad, pudiendo realizarse la entrega a persona determinada, a la orden o al portador.

Por otra parte, debido a los múltiples avances del comercio internacional se requiere que los propietarios de los buques o las empresas destinadas a estas labores presten sus servicios de transporte a comerciantes que no poseen naves para llevar los diferentes productos que comercian, siendo por lo general embarcados en cada navío, mercancías que pertenecen a un número diverso de clientes, donde se hace necesario la correcta identificación de las características de la mercancía para no confundirla con la de otro, entonces el conocimiento de embarque equivale en cierto sentido al ticket de abordaje de los pasajeros, solo que se refiere a la mercancía.

El conocimiento de embarque es usado hoy día de forma digital, constituye un contrato de adhesión al contrato de transporte de mercancía que continúa siendo el principal por su naturaleza e importancia, es un instrumento negociable que acredita la propiedad de la mercancía transportada y sirve como recibo de la entrega de la mercancía, razón por la que es ampliamente utilizado en el comercio internacional. El documento tiene valor *iuris tantum*, que admite prueba en contrario.

2.3 Funciones del Conocimiento de Embarque

Autores consultados tales como Álvarez Ledo (2007), Arroyo (2009), Guzmán (2007), entre otros, mantienen que son tres las funciones del conocimiento de embarque, a saber: 1) sirve como título de propiedad de la mercancía transportada; 2) evidencia la existencia de un contrato de transporte marítimo, recogiendo las características principales del mismo y; 3) funge como recibo de transferencia de la mercancía, constituyendo de esta manera, al ser presentado a la orden, el instrumento

esencial del comercio internacional, necesario para las aduanas y como para los respectivos controles financieros.

El conocimiento de embarque en sus múltiples funciones documentales, recoge incluso los extremos de la responsabilidad del porteador, siendo esencial en algunos casos incorporar a este documento las especificaciones del transporte y el modo o tratamiento a la mercancía, so pena de tener que probar la existencia de estos acuerdos con elementos distintos al conocimiento de embarque por haber olvidado u omitido incorporarlas en el texto.

El artículo 210 de la Ley de Comercio Marítimo, incorporando a nuestro derecho en el párrafo 5 establece que el porteador no será responsable de la pérdida, el daño o retraso en la entrega resultante de los riesgos especiales inherentes a este tipo de transporte. Este artículo señala igualmente una presunción a favor del porteador al indicar que:

Cuando el porteador pruebe que ha cumplido las instrucciones del cargador y que la pérdida, el daño o el retraso en la entrega se atribuyan a tales riesgos, se presumirá que la causa de los mismos, a menos que exista prueba de culpa o negligencia del portador, sus empleados o agentes, con exclusión de la falta náutica no relacionada con las obligaciones mencionadas en el artículo 204.

La ley de Comercio Marítimo, en su artículo 221, siguiendo el artículo 9 de las reglas de Hamburgo, tampoco excluye de su campo de aplicación al transporte de carga en cubierta, pero lo condiciona a un acuerdo celebrado con el cargador o con los usos del comercio de que se trate, o si lo exigen disposiciones legales vigentes. Solo en el primer caso, el porteador incluirá una declaración expresa a tal efecto en el conocimiento de embarque y otros documentos que haga prueba del contrato de transporte por agua. Como sanción, señala el artículo que a falta de esa declaración expresa el porteador deberá probar que se ha celebrado un acuerdo para el transporte

sobre cubierta. Con respecto a los terceros, incluido un consignatario, que haya adquirido el conocimiento de embarque de buena fe, el porteador no podrá invocar tal acuerdo (Villarroel, 2006, p.496).

2.3.1 El Conocimiento de Embarque como título de propiedad de la mercancía transportada.

Debido a la ausencia de un documento registrado y un régimen de registros de mercancías, el conocimiento de embarque se constituye en el título representativo de las mercancías y de su titularidad, donde la posesión equivale a título, ya que con la transmisión del conocimiento se transmite la posesión y la propiedad de la mercancía.

Es por ello que la doctrina ha señalado que funge como el soporte del comercio marítimo a la vez que se convierte en la base sobre la que reposan las obligaciones y derechos del porteador y el cargador, a la vez que es un requisito indispensable para acceder a créditos o financiamientos bancarios.

El conocimiento de embarque ha recibido el tratamiento de título representativo de las mercancías declaradas y así se tiene por costumbre en el derecho marítimo internacional, incorporando lo conducente en las correspondientes legislaciones internas para hacer efectivo el acuerdo. Como ejemplo, en la República de Colombia señala el artículo 644 del Código de Comercio:

Los títulos representativos de mercancías atribuirán a su tenedor legítimo el derecho exclusivo de disponer de las mercancías que en ellos se especifiquen (...) También le darán derecho, en caso de rechazo del título por el principal obligado, a ejercitar la acción de regreso por el valor que en el título se fijó a las mercancías.

La entrega de las mercancías debe realizarse de acuerdo a lo establecido en el conocimiento de embarque, de la manera estipulada, siendo en todo caso responsabilidad

del transportador la adecuada entrega, que no podrá relevarse por cláusula contractual, siendo nula en caso de convenirse. El titular del BL podrá en la medida de lo acordado: asumir responsabilidades y compromisos relacionados con la mercancía recibida, comportándose como el dueño o actuando en representación de aquel.

Entonces, de conformidad con el ordinal 7 del artículo 197 de la Ley de Comercio Marítimo, ya citado, al ser el conocimiento de embarque un título representativo de las mercancías transportadas, la posesión de dicho instrumento conlleva a los efectos que allí se describen; no obstante, cabe acotar que el conocimiento de embarque únicamente se estima un título representativo de la mercancía cuando es emitido “*a la orden*” del consignatario, o cuando es emitido al portador.

En los supuestos, en que el conocimiento de embarque señala que la mercancía debe ser entregada al consignatario, y no aparece en dicho documento la expresión “*o a su orden*”, da a entender que el conocimiento de embarque fue emitido de manera nominativa, y, por consiguiente no podrá ser traspasado por dicho consignatario a un endosatario posterior, en otras palabras, se está en presencia de un conocimiento de embarque no negociable.

2.3.2 El Conocimiento de Embarque evidencia la existencia de un contrato de transporte marítimo

El conocimiento de embarque es evidencia suficiente del contrato celebrado entre el porteador y el cargador para el transporte de una mercancía por agua, no se constituye como el contrato de transporte, hace evidente su existencia, aun cuando éste se haya realizado de forma verbal; así lo señala la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (op. cit.):

... no se considera como el contrato propiamente dicho, sino como documento probatorio de sus condiciones, tras haber sido aceptado por el cargador. El verdadero contrato suele celebrarse cuando se reserva

espacio en el buque, antes de que el porteador firme el conocimiento, y sus condiciones deben deducirse de los anuncios de salidas de buques del porteador y de los arreglos que se hayan hecho. (p. 5).

El conocimiento de embarque lo emite el porteador, con el número de copias necesarias para las transacciones que se pretenden realizar, firmadas por el capitán del buque y por el cargador, su formato varía dependiendo del porteador, siendo utilizados con más frecuencia el formato digital.

Normalmente, todos los conocimientos de embarque tienen en su cara frontal la información relativa al transportador, la identificación del cargador, del consignatario, de los puertos de embarque y de desembarque, del nombre de la nave transportadora, la descripción de las mercancías, el valor de los fletes o la indicación de si estos han sido prepagados, la fecha en que se realizó el embarque, la fecha de expedición del conocimiento, además, en su cara posterior, normalmente contiene las cláusulas del contrato de transporte marítimo, a manera de condiciones generales del servicio, que han sido previamente redactadas por el transportador y que normalmente no son objeto de ninguna negociación con el cargador en cuanto a sus términos. (Guzmán. 2007, p. 158).

El contrato de transporte marítimo constituye en la mayoría de los casos un contrato de adhesión, las condiciones las establece de forma genérica el transportador, y el cliente o cargador se adhiere a ellas; la existencia de un conocimiento de embarque lo que prueba es la colocación a bordo de un buque de una mercancía con la intención de ser llevada de un puerto a otro, por ello es evidente la existencia de una intención de negociación, de contratar el transporte de una mercancía, así como un ticket de pasajero en un tren evidencia la existencia de las voluntades de contratar un servicio de transporte, el conocimiento de embarque indica la relación existente entre el cargador y el porteador de una mercancía, la identificación del objeto de la relación jurídica, los sujetos de derecho relacionados y las condiciones del servicio que debe prestarse por

una de las partes y los costos o erogaciones que debe cubrir el solicitante para que sea realizado efectivamente el servicio.

2.3.3 El Conocimiento de Embarque como recibo de transferencia de la mercancía

Cuando se entrega la mercancía al porteador, éste debe emitir el conocimiento de embarque, comenzando en consecuencia la ejecución del objeto del contrato de transporte, así se constituye el BL en recibo de la mercancía entregada, desde ese momento el porteador responde por ella y los daños que pueda ocasionar su traslado, debiendo entregarla en el destino en las mismas condiciones en que la recibió.

Cualquier otro documento que se elabore con anterioridad al embarque, no podrá ser considerado como un conocimiento de embarque, podrá constituir un recibo de carga, o de intención de carga, a menos que éste sea realizado de tal manera que permita incluir los requisitos esenciales, sea presentado en el momento del embarque y sobre él se estampe la conformación de haber embarcado satisfactoriamente la mercancía, con las indicaciones mínimas para identificarlas y las condiciones en las cuales será transportada, señalando el puerto, hora, buque de embarque y datos similares de entrega, de tal modo que puedan hacerse posteriores reclamos.

El cargador podrá exigir de quienes embarquen la mercancía para transportarla el conocimiento de embarque correspondiente tal como lo indica el artículo III, regla 3, de las Reglas de la Haya-Visby: “Después de haber recibido y tomado a su cargo las mercancías, el transportador, o el capitán o el agente del transportador deberá, a pedido del cargador, expedir al cargador un conocimiento de embarque” que cumpla con las especificaciones señaladas.

El conocimiento de embarque a pesar de su importancia no es solicitado en todo momento por el cargador, podrá usar otros documentos, tales como facturas certificados de origen, o el mismo contrato de transporte de mercancías por agua; no

obstante la tradición o costumbre ha hecho del conocimiento de embarque el documento por excelencia al momento de hacer valer alguna de las pretensiones que motiven la demanda ante los organismos jurisdiccionales del Estado.

Cuando la carga entregada está embalada o en contenedor de forma tal que se impida la identificación precisa de la mercancía o sus características y condiciones, solo podrá verificarse su estado al momento de la apertura del contenedor, en este caso no opera la presunción de culpabilidad sobre el transportador y corresponderá al cargador la carga de la prueba, pudiendo recurrir al conocimiento de embarque y las especificaciones realizadas en él sobre la mercancía y las condiciones en las que debía ser transportada, así como las demás especificaciones sobre el servicio de transporte realizado.

Podrán establecerse sobre el conocimiento de embarque todas las especificaciones que se consideren necesarias, incluso reservas, sobre todo si se desconoce la naturaleza de la mercancía transportada, por ello aunque el conocimiento de embarque constituye una presunción de que la carga fue recibida en buen estado, esta presunción admite prueba en contrario por la parte interesada, a menos que exista la transferencia a un tercer adquirente de buena fe, caso en el cual no se presume, sino que se asume que las cargas fueron recibidas en buenas condiciones por parte del porteador.

2.3.4 El Conocimiento de Embarque como Título Valor.

“Se entiende como título valor el documento en el cual un derecho está incorporado de tal manera que mientras el título exista, no puede ser ejercido ni transferido independientemente de él.” (Enciclopedia Jurídica OPUS, 1994).

Se ha dicho que el conocimiento de embarque es un título valor representativo de las mercancías objeto del transporte. Así, el conocimiento de embarque confiere a su tenedor el derecho a retirar las mercancías en el puerto de destino. Este derecho

sólo nace desde que se ha elaborado el conocimiento de embarque, sólo puede ser demostrado mediante la exhibición del conocimiento por el consignatario y sólo puede ser transferido mediante la cesión del conocimiento.

2.4 Responsabilidad del Porteador en el Transporte de Mercancías por Agua

De acuerdo a lo establecido en la Ley de Comercio Marítimo, las reclamaciones o acciones derivadas de la inconformidad respecto a la recepción de la carga por parte del consignatario están taxativamente contempladas.

Artículo 249. Cuando el consignatario haya recibido las mercancías, se presume, salvo prueba en contrario, que el porteador ha entregado las mismas tal como aparecen descritas en el documento de transporte, a menos que el consignatario dé aviso por escrito al porteador de cualquier pérdida o daño evidente, especificando la naturaleza de ellos a más tardar, en el día laborable siguiente a la fecha en que las mercancías hayan sido puestas en su poder.

En el caso de pérdida o daños no evidentes en el momento de la entrega de la mercancía, se debe dar aviso por escrito al porteador dentro de los tres (3) días continuos siguientes a la fecha en que las mercancías hayan sido puestas en poder del consignatario.

De lo anterior se desprende que la responsabilidad del porteador en el transporte de mercancías por agua puede darse por los siguientes motivos:

Por pérdidas o daños que sufran las mercancías. Esta situación acontece en los siguientes casos:

- Cuando las mercancías hayan sido transportadas sobre cubierta y el porteador no pueda invocar acuerdo expreso, según lo dispone el artículo 222 de la misma Ley de Comercio Marítimo.

- Por retraso en la entrega de las mercancías. De acuerdo al artículo 212, esta situación tiene lugar “cuando las mercancías no han sido entregadas en el puerto de descarga dentro del plazo previsto en el contrato de transporte por agua o a falta de éste, el que se llegare en común acuerdo entre el porteador y el cargador”.

Ahora bien ¿cómo afloran y se solucionan las reclamaciones concernientes a las mercancías?

En relación con esta pregunta, es importante señalar que el propietario de las mercancías o sus representantes suelen retirar las mercancías de manos del porteador o de su agente naviero cuando el buque que las transporta toca el puerto de destino. Ordinariamente, esa actividad de retirar las mercancías tiene lugar en un muelle de propiedad pública o privada o de la autoridad portuaria o de un almacén al cual han sido trasladadas para su depósito y custodia, una vez realizados los trámites aduaneros correspondientes para efectos de la nacionalización de la mercancía.

Cuando el porteador o su agente naviero hacen entrega de las mercancías a su propietario en el puerto de destino, éste ordinariamente las encuentra en aparente buenas condiciones.

A pesar de lo anteriormente expuesto, el propietario de esos efectos comerciales puede encontrarse con las siguientes situaciones:

- Las mercancías están incompletas, es decir, se descargaron menos mercancías que las debidas,
- Las mercancías han experimentado daños, en la medida en que pueda afirmarlo a juzgar por la apariencia externa.

El almacén acostumbra a emitir un recibo donde se certifica el depósito de la mercancía y su calidad y cantidad concretas, es decir que dicho documento reflejará

la condición de las mercancías recibidas del buque y además deja constancia que son menos de las debidas. Este instrumento que recibe el nombre de Acta de Recepción, constituye el documento justificativo de que las mercancías no se han entregado en buen orden, en que el demandante fundamente su reclamación.

En el supuesto de que haya falta de las mercancías, el procedimiento a seguirse es el siguiente:

- El propietario de la mercancía, al tener el certificado de daños o de faltas, formula una reclamación contra el porteador por pérdida de sus mercancías, denominado Aviso por escrito, según el artículo 249 de la Ley de Comercio Marítimo.
- El porteador comienza entonces las investigaciones pertinentes para precisar si las mercancías fueron realmente embarcadas, si se las estibó mal en el buque, si se las descargó en escalas anteriores o si siguió su transporte hasta otro puerto.

En la hipótesis en que las mercancías han experimentado daños, el procedimiento habitual es el siguiente:

- El propietario de la mercancía solicita que se realice una inspección de las mercancías aparentemente dañadas, en presencia de un representante del porteador y de aquellas personas que deben estar presentes de conformidad con el ordenamiento jurídico aplicable.
- Precisado cuales han sido los daños y debidamente evaluados, se levanta el acta correspondiente y, de ser posible, se da un criterio sobre las posibles causas de los daños.

Conviene expresar que el acta levantada constituye una prueba entre otras, pero suele configurar con el informe del almacén, el fundamento para todo examen crítico

de un litigio respecto de una reclamación referente a determinado cargamento. Para determinar la responsabilidad es esencial precisar los motivos de las pérdidas o daños así como el instante y lugar en que ocurrieron. Es entonces cuando comienza a dimanar la generalidad de los conflictos y de los equívocos entre los propietarios de la carga y los porteadores, justamente porque es espinoso determinar dónde, cómo y cuando se produjeron las pérdidas o daños y sobre cuál de las partes recae la carga de la prueba, elementos todos ellos primordiales para el establecimiento de la responsabilidad.

Es imperativo decir que una las cuestiones difíciles con que suele encontrarse el propietario de las mercancías, ya esté discutiendo su reclamación con el porteador interesado o bien haya iniciado un procedimiento judicial, radica en la carga de la prueba en cuanto al fundamento de su reclamación contra el porteador. ¿Cuándo y en qué medida le incumbe a él y cuando y en qué medida incumbe al porteador?

Es claro que en el procedimiento de reclamación, la carga de la prueba corresponde *ab initio* al demandante. En este orden de ideas es preciso señalar que en algunos casos es necesario realizar contratos adicionales o especiales para el transporte de las mercancías por agua, principalmente cuando las propias características de la mercancía la hacen peligrosa o cuando requieren cuidados o condiciones especiales, siendo este contrato específico más relevante que el conocimiento de embarque para la determinación de responsabilidades, vinculadas con la relación jurídica de las partes.

De forma genérica, el artículo 209 de la Ley de Comercio Marítimo se refiere a las mercancías que podríamos denominar de naturaleza o condiciones especiales, como por ejemplo, las mercancías peligrosas, corrosivas o también aquellas sumamente voluminosas, con respecto a las cuales las disposiciones referentes al transporte por agua no son aplicables, siempre que tales mercancías justifiquen la celebración de un convenio especial (Villaruel, 2006, p. 496).

Según el artículo 222 de la Ley de Comercio Marítimo (2006) cuando el porteador no pueda invocar un acuerdo expreso para el transporte sobre cubierta, simplemente será responsable de la pérdida o del daño de la mercancía, así como del retraso en la entrega, estableciéndose una presunción que no podrá desvirtuar alegando alguna de las causas de exoneración del transportista previstas en el artículo 206 de la misma ley. Al respecto indica Villarroel (2006) “...no podrá ampararse de la limitación de responsabilidad, debido a que su conducta considera una acción u omisión del porteador, en el sentido del artículo 218, es decir, realizada con dolo o culpa grave.” El porteador es el experto en el negocio del transporte y como tal responde de lo que pretende asegurar, entregar la mercancía en puerto seguro.

Según Chami (2010), limitar la responsabilidad es establecer un tope cuantitativo en la extensión del resarcimiento; de esta manera, se fija legalmente la cifra más allá de la cual no corresponderá abonar indemnización alguna en concepto de daños y perjuicios provocados por el deudor; en este caso, el transportista. Esta limitación es uno de los caracteres del sistema de responsabilidad del contrato de transporte por agua.

En éste, las manifestaciones de voluntad según los requisitos del BL deben ser por escrito y no se aceptan de forma verbal son pocos los casos en los cuales podemos presumir un acuerdo entre el cargador y el porteador sin necesidad de tenerlo por escrito, por ejemplo, cuando se trata de un buque porta contenedores parece obvio el acuerdo de cargar el contenedor sobre cubierta, señala Villarroel (2006). De lo que se evidencia la importancia del documento de conocimiento de embarque, que permite complementar, los términos en los cuales queda efectivamente celebrado el contrato, ayudando en algunos casos también identificar las personas vinculadas y las obligaciones contraídas por cada uno de ellos, frente al contrato principal.

También se incluye en el artículo 8 de la Ley de Comercio Marítimo una unidad de cuenta única en caso de los perjuicios ocasionados con motivo de la actividad

marítima, se establecen en la norma los mecanismos para calcular cuánto es el límite máximo, estableciendo como una Unidad de Cuenta Única la empleada por el Fondo Monetario Internacional en sus diversas transacciones, la cual consiste en la unidad que se denomina de Giro, porque sigue las fluctuaciones y el ritmo de la inflación y otros patrones básicos que se producen alrededor del mundo, correspondiéndole al Banco Central de Venezuela la conversión a Moneda Nacional de la referida Unidad de Cuenta. Osorio (2006) explica que:

Los Derechos Especiales de Giro (DEG) son un recurso de crédito dentro del Fondo Monetario Internacional (FMI), constituyen una nueva divisa internacional puesto que envuelven la creación de una unidad contable dentro del Fondo Monetario Internacional, que los países prestatarios pueden emplear para el pago de obligaciones internacionales a favor de otros países miembros. El sistema se adoptó oficialmente en julio de 1969, cuando entró en vigor la necesaria enmienda del convenio Constitutivo del Fondo. Se decidió establecer una clase de activo internacional de reserva semejante al oro y con un valor fijado en función de este metal (la unidad DEG es equivalente a 0.888 871 gramos de oro fino). (p.147)

Según la Convención de Bruselas de 1924, conocida como Reglas de la Haya, el cálculo correspondiente al monto del resarcimiento debido y el procedimiento para la conversión estándar se rigen por el artículo 2, literal d.

«d) La unidad de cuenta mencionada en este artículo es el Derecho Especial de Giro definido por el Fondo Monetario Internacional. La suma mencionada en la letra (a) de este aparato se convertirá en moneda nacional según el valor de dicha moneda en la fecha que se determinará por la ley del lugar del tribunal competente. El valor en Derechos Especiales de Giro de moneda nacional de un Estado miembro del Fondo

Monetario Internacional se calculará según el método de valoración del Fondo Monetario Internacional, para sus propias operaciones y transacciones, en la fecha de que se trate.

No obstante, cuando el Estado no sea miembro del Fondo Monetario Internacional y su legislación no permita aplicar las disposiciones anteriormente previstas, puede, en el momento de la ratificación o adhesión del Protocolo de 1968 o incluso posteriormente, declarar que los límites de responsabilidad previstos en este Convenio y aplicables en su territorio, se calcularán de la forma siguiente: (i) 10,000 unidades monetarias para las sumas de 666,67 monedas de cuenta mencionada en la letra (a) del párrafo 5 del presente artículo; (ii), 30 unidades monetarias, para la suma de las dos unidades de cuentas mencionadas en la letra (a) del párrafo 5 del presente artículo.

La unidad monetaria referida anteriormente corresponde a 65,5 miligramos de oro 900 milésimas. La conversión en moneda nacional de las cantidades anteriormente citadas se realizará según la legislación del Estado en cuestión.

Por otra parte existe un sistema de limitación de la responsabilidad que viene a sustituir al sistema de abandono del buque en especie, resultando improcedente excepto por la prerrogativa de que el capitán es el último en abandonar la embarcación. Se limita en el sistema la responsabilidad del armador diferente de la responsabilidad sin limitación que se encuentra en el ordenamiento jurídico común, debido a sus factores de riesgo.

El Decreto Ley de Comercio Marítimo (2001) elimina el sistema de limitación de abandono del buque en especie, quedando ratificado en la reforma parcial de la Ley en 2006, de manera que se permite colocar una cantidad de dinero a disposición de los acreedores, para el pago de las deudas del armador, constituyendo un fondo

que solo podrá ser en dinero efectivo, en instrumentos o títulos valores, que hayan sido emitidos o avalados por la República de conformidad con lo dispuesto en la Ley del Banco Central de Venezuela.

2.5 Carga de la prueba en las reclamaciones derivadas del transporte de mercancías por agua.

Las partes tienen la obligación desde la óptica de sus intereses, no sólo de afirmar los hechos en que se basan sus pretensiones sino también probarlos, para no correr el riesgo de que, por no haber convencido al órgano jurisdiccional de la verdad por ellas sometidas, sus hechos alegados no sean considerados como verdaderos en el fallo y sufran el perjuicio de ser declarados perdedores. Ello es lo que se entiende como la carga de la prueba y en ese sentido la Sala de Casación Civil (1997) de la extinta Corte Suprema de Justicia de Venezuela, señaló:

Al atribuir la carga de la prueba la doctrina moderna atiende a la condición jurídica que tiene en el juicio el que invoca el hecho denunciado, y no la cualidad del hecho que se ha de probar. Esta doctrina tiene su razón de ser en el artículo 1354 del Código Civil en concordancia con los artículos 254 y 506 del Código de Procedimiento Civil, que aún cuando sólo se refieren expresamente a las pruebas de las obligaciones, deben entenderse como aplicables a las demás materias del Derecho.

En resumen, se entiende por carga de la prueba la obligación que se impone en juicio a quien invoca la existencia de un hecho o de un derecho, a establecer su existencia. Sin embargo, en determinadas supuestos, la ley libera al demandante de las obligaciones de probar algún hecho o circunstancia.

De igual manera, Echandía, citado por la Sala de Casación (op. cit) señaló:

El concepto de distribución de la carga de la prueba, estableciendo a

cual parte corresponde la misma, según la actitud específica que el demandado adopte a las pretensiones, varía de acuerdo a los siguientes supuestos:

a) Si el demandado conviene absoluta, pura y simplemente en la demanda; el actor queda exento de toda prueba.

b) Si el demandado reconoce el hecho, pero le atribuye distinto significado jurídico, le corresponde al juez aportar el derecho.

c) Si el demandado contradice o desconoce los hechos, sin aportar hechos nuevos, le corresponde al actor toda la carga de la prueba, y de lo que demuestre depende el alcance de sus pretensiones.

d) Si el demandado reconoce los hechos pero no con limitaciones, porque opone el derecho de una excepción fundada en un hecho extintivo o modificativo; le corresponde al demandado probar los hechos extintivos o las condiciones impeditivas o modificativas.

Se entiende por carga de la prueba la obligación que se impone en juicio a quien invoca la existencia de un hecho o de un derecho, a establecer su existencia. Sin embargo, en determinados supuestos, la ley libera al demandante de las obligaciones de probar algún hecho o circunstancia.

Es indispensable señalar que el método de responsabilidad del transportista marítimo de mercancías bajo conocimiento de embarque estipulado en la Ley de Comercio Marítimo, se caracteriza por un enrevesado régimen de transferencia de la carga de la prueba entre el reclamante (cargador o destinatario) y el transportista marítimo.

A los fines de una mejor comprensión de esta materia, se hará en este epígrafe algunas consideraciones sobre los hechos que deben demostrar las partes en un litigio

de responsabilidad dimanado del daño o pérdida de la mercancía en la ejecución de un transporte de mercancías por agua.

- **Circunstancias que debe demostrar el demandante.**

La expresión “*demandante*” alude a la persona que ejercita una acción o en cuyo nombre se ejercita. El que presenta la demanda o en cuyo nombre se presenta debe demostrar:

A.- Legitimación en la causa.

Esta expresión da a entender la capacidad de poder ser parte en un proceso. Existe la legitimación por pasiva para determinar quién es el demandado y la legitimación por activa la cual determina que tiene la facultad de demandar.

Según Chiovenda (c.p. Bauche, 1983, p. 531), esta legitimación “consiste en la identidad del actor con la persona a cuyo favor está la ley y en la identidad de la persona del demandado con la persona contra quien se dirige la voluntad de la ley”.

En tal sentido, agrega Guzmán (2007) que quien demanda debe demostrar su derecho para solicitar ser indemnizado, pues éste, el demandante, ha de ser el cargador, consignatario o poseedor legítimo del conocimiento de embarque, o representar al asegurador que asume la subrogación de los derechos de algunos de los tres anteriores.

B.- Existencia del contrato de transporte de mercancías por agua.

El Artículo 153 de la Ley de Comercio Marítimo estipula que en el ordenamiento jurídico marítimo venezolano los contratos de arrendamiento a casco desnudo y de fletamento deben probarse por escrito.

La Ley de Comercio Marítimo no establece ningún requisito específico de prueba del contrato de transporte marítimo de mercancías por agua. Al referirse al

contrato de transporte por agua, el referido dispositivo jurídico en su Artículo 197, ordinal 6 señala que 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”.

De lo señalado con antelación, se infiere que el contrato de transporte de mercancías por agua comprende aquel por medio del cual el porteador o el porteador efectivo, se hace cargo de la mercancía y emite un conocimiento de embarque. Aquel documento emitido por el porteador, distinto del conocimiento de embarque, es prueba del recibo de las mercancías que hayan de transportarse. En la generalidad de los casos, la prueba del contrato de transporte de mercancías por agua se realiza mediante la presentación del conocimiento de embarque. Se debe tener claro que para el cargador el contrato de transporte puede estar configurado por el conocimiento de embarque y demás comunicaciones escritas concernientes al transporte (correos electrónicos, misivas, etc.). Al contrario, para el consignatario o para el poseedor legítimo del conocimiento de embarque basta ese documento, por cuanto contiene el contrato de transporte y puede ser transferido.

C.- El incumplimiento del contrato de transporte de mercancías por agua.

La expresión “incumplimiento de las obligaciones” da a entender inejecución de las obligaciones, trátase de una inejecución total o parcial, permanente o temporal, y débase a hechos imputables al transportista o causas extrañas no imputables al mismo.

En sintonía con lo anteriormente señalado, para que se le pueda imputar culpa al transportista es imprescindible que se traiga al proceso evidencias del incumplimiento del contrato de transporte de mercancías por agua, lo cual no es más que hacer aflorar la responsabilidad contractual del transportista.

D.- La falta de navegabilidad del buque como origen del daño o pérdida de la mercancía.

El artículo 204 de la Ley de Comercio Marítimo dispone textualmente lo

siguiente:

Antes de iniciarse el transporte de las mercancías por agua, el porteador deberá ejercer la debida diligencia para:

1. Disponer del buque en estado de navegabilidad.
2. Equipar y aprovisionar el buque.
3. Cuidar que sus bodegas, cámaras frías o frigoríficos y cualquier otro espacio utilizado en el transporte de las mercancías, esté en condiciones para recibirlas, conservarlas y transportarlas.

En este orden de ideas vale traer a colación a Brown (1962) quien señalara lo siguiente:

El buque debe estar razonablemente preparado en todos los aspectos, incluyendo casco, equipos, provisiones combustible, tripulación y oficiales para enfrentarse a los peligros ordinarios previstos para el viaje. El buque que se encuentra en puerto, debe estar razonablemente preparado para afrontar los riesgos del puerto. Si el viaje se realiza por etapas (es decir, parte en los espacios fluviales y parte en mar abierta) el buque debe estar razonablemente preparado al comienzo de cada etapa para correr los peligros de esa etapa, pero no es necesario que esté preparado para encontrarse con los peligros de la siguiente etapa hasta que la misma comience. En lo que concierne a las mercancías, hay una garantía o compromiso implícito no solamente de que el buque posee buenas condiciones de navegabilidad, sino de que está además razonablemente equipado para transportar las mercancías a su destino. (pp. 360 – 361).

Expresado lo anterior, se tiene que tomar en cuenta que si se quiere alegar que el motivo del daño o la pérdida se debió a la falta de navegabilidad del buque, el demandante debe presentar una prueba de la innavegabilidad y de su relación de

causalidad con el daño o la pérdida de la mercancía, que sea considerada suficiente para establecer una conclusión hasta que sea refutada válidamente.

E.- El daño.

Ingrediente fundamental que a diferencia de la culpa ha de converger en todo caso para que dimane responsabilidad, es el de la existencia de un daño, ya que para que surja el resarcimiento es inexcusable la producción de un menoscabo en el ámbito jurídico del perjudicado, para lo cual no basta el incumplimiento del contrato de transporte de mercancías por agua ni tampoco la simple producción o comisión de un acto ilícito. Es decir, no puede discutirse de responsabilidad contractual ni extracontractual si no se ha provocado un daño a alguien. Para conceptualizar el daño, la doctrina más autorizada lo ha distinguido en dos clases ampliamente conocidas como lo son el daño *latu sensu* que se entiende como un mal o perjuicio que puede ser material o moral y el daño *strictu sensu*, que se asume como un deterioro, perjuicio o menoscabo generado a partir de la intervención de otra persona y que, al igual que el anterior, podrá recaer en una persona o sobre bienes.

Guzmán (2007) en materia de transporte de mercancías por agua, sostiene que el daño que hayan podido sufrir los bienes del demandante (cargador, consignatario) se demuestra con un documento donde conste el precio de las mercancías transportadas. Para tales fines es fundamental tener en consideración si ha habido una declaración del valor de las mercancías o si es indispensable acreditar su precio en el lugar y fecha de destino.

- **Circunstancias que debe probar el porteador marítimo**

Es evidente que cuando el demandante trae al proceso sus evidencias, se sospecha de la culpa del porteador marítimo, quien para liberarse deberá demostrar las circunstancias:

- a) Identidad del motivo del daño.

- b) Debida diligencia para hacer el buque navegable.
- c) Causales exonerativas de responsabilidad.
- d) Cualquier otro motivo del daño o pérdida de las mercancías.

2.6 Transferencia de la carga de la prueba al demandante

De acuerdo al régimen de responsabilidad contemplado en las normativas internacionales y la ley comercial marítima en su artículo 249, existe una presunción que opera en contra del porteador, a quien le corresponde demostrar, tanto la condición de navegabilidad del buque, como la existencia de una de las causas de exoneración propia de la responsabilidad objetiva característica del transporte en general, mediante las cuales podría liberarse de la carga de la prueba que recaería sobre él en cuanto a los daños o pérdida que pudiera haber sufrido la mercancía, en cuyo caso, ocurriría una inversión de la carga de la prueba, puesto que ésta se transferiría a los interesados en la carga, quienes tendrían que demostrar que el daño o la pérdida fue causado por una circunstancia que puede ser imputada al porteador, como sujeto pasivo de la acción judicial nacida del contrato de transporte.

En materia de reclamaciones por daños y pérdidas en el transporte de mercancías por agua, una vez que el porteador ha demostrado la identificación de la causa del daño, la debida diligencia para hacer el buque navegable, las causales exonerativas de responsabilidad y cualquier otra causa del daño o pérdida de la mercancía se transfiere la carga de la prueba al demandante, quien puede desvirtuar cualquiera de las causales aducidas por el porteador, demostrando que hubo culpa anterior de él o de su agente naviero o que el hecho es imputable a la conducta de cualquiera de ellos. (Guzmán, 2007, p. 312).

2.7 El Contrato de Fletamento y el Conocimiento de Embarque

El artículo 201 de la Ley de Comercio Marítimo dispone textualmente lo siguiente:

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

De la norma transcrita se infiere lo siguiente:

a) En principio, las disposiciones del Capítulo III de la Ley de Comercio Marítimo concerniente al transporte de mercancías por agua, no se aplican a los contratos de fletamento, entendiéndose como tales aquellos por medio de los cuales una persona denominada fletante cede a otra llamada fletador, por un precio determinado, la utilización de un buque armado y equipado para que éste lo utilice en una o varias expediciones marítimas.

b) Cuando se emita un conocimiento de embarque en cumplimiento de un contrato de fletamento, las disposiciones del Capítulo III de la Ley de Comercio Marítimo atinentes al transporte de mercancías por agua, se aplicarán a dicho conocimiento si éste regula la relación entre el porteador y el tenedor del conocimiento que no sea el fletador. En otras palabras, si regula la relación entre la 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 y el tenedor del conocimiento que no sea el fletador, entendiéndose como tal la persona que alquila un buque, en todo o en parte, para el transporte de personas o mercancías, obligándose a pagar un precio.

c) Cuando se emita un conocimiento de embarque en cumplimiento de un

contrato de fletamento, las disposiciones del Capítulo III de la Ley de Comercio Marítimo referidas al transporte de mercancías por agua, se aplicarán a dicho conocimiento si éste regula la relación entre el porteador efectivo y el tenedor del conocimiento de embarque no sea el fletador. Es decir, entre la persona a quien el porteador ha encomendado la ejecución del transporte de mercancías por agua, con un cargador, y el tenedor del conocimiento que no sea el fletador, entendiéndose como tal la persona que alquila un buque, en todo o en parte, para el transporte de personas o mercancías, obligándose a pagar un precio.

Se observa que las disposiciones del Capítulo III de la Ley de Comercio Marítimo relativas al transporte de mercancías por agua, regulan no sólo los conocimientos de embarque de los buques de línea regular, sino también los conocimientos expedidos conforme a una póliza de fletamento a partir del instante que este título rige las relaciones del porteador y del tenedor del conocimiento de embarque, es decir, desde el momento en que se traspasa el documento a un tercero. De igual manera, las pólizas de fletamento no quedan comprendidas en el Capítulo III de la Ley de Comercio Marítimo.

Por otra parte, según Conferencia de las Naciones Unidas Sobre Comercio y Desarrollo (1974):

Es importante tener presente que, cuando el conocimiento de embarque se emite con relación a un embarque de las mercancías realizado conforme a una póliza de fletamento, corrientemente sólo podrá ser empleado como evidencia de un contrato de transporte si está en poder de un tercero; en manos del fletador no es más que un recibo de las mercancías. Por consiguiente, si se ha traspasado el conocimiento de embarque a un tercero que tiene derecho, en su condición de tenedor del documento, a reclamar la entrega de las mercancías, se presenta una cuestión distinta. En este supuesto, el conocimiento será prueba de un

contrato independiente entre el porteador y el tenedor del documento, contrato que obliga a ambas partes, según sus estipulaciones, con independencia de que éstas sean o no sean compatibles con la póliza de fletamento. (p. 51).

Más aún, la transferencia del conocimiento de embarque a un tercero conlleva el efecto primordial de que, si el transporte queda comprendido en el ámbito de aplicación del Capítulo III de la Ley de Comercio Marítimo, las disposiciones de este dispositivo legal serán de aplicación obligatoria en cuanto al contrato del conocimiento de embarque.

En lo tocante al vínculo contractual entre el porteador y el fletador, el conocimiento de embarque, por regla general, no deja sin efecto ni modifica la póliza de fletamento anteriormente concluida, independientemente de que su tenedor sea el fletador o un tercero, a menos que se indique que el porteador y el fletador han tenido el propósito de modificar la póliza mediante el conocimiento de embarque; entre porteador y el fletador, la póliza de fletamento continua siendo el documento regulador de sus relaciones.

En jurisprudencia internacional, partiendo de la pregunta formulada por la Conferencia de las Naciones Unidas Sobre Comercio Desarrollo (op.cit.) respecto a si la situación señalada *ut supra*, se aplica también cuando el conocimiento de embarque se emite a un cargador distinto del fletador o su agente y el cargador lo transfiere después al fletador, que es quien recibe las mercancías. Este asunto fue planteado ante los tribunales anglosajones y se llegó a la conclusión que, también, en estas circunstancias, la relación entre el porteador y el fletador se rige únicamente por la póliza de fletamento.

2.8 Diferencias entre el Contrato de Fletamento y el Conocimiento de Embarque

A los efectos de establecer las diferencias entre el contrato de fletamento y el conocimiento de embarque tenemos que expresar que el fletamento por viaje contiene la obligación, de una parte, de cargar las mercancías y, por la otra, la obligación de transportarlas a un destino determinado, esto es, el convenio acerca del uso del buque, en tanto que el conocimiento de embarque es la prueba escrita del hecho de haber realizado la carga que se ha recibido por el capitán o el cargador. En la Enciclopedia Jurídica OPUS (1994) se indica que el conocimiento de embarque podrá sustituir al contrato de fletamento, en tanto que éste no puede suplir al conocimiento de embarque, debido a que el fletamento no es prueba del embarque de la carga y el BL si hace prueba entre las partes vinculadas a la carga y a los aseguradores.

2.9 Valor Probatorio del Conocimiento de Embarque

Se estima prudente antes de entrar al examen del título en cuestión, determinar el sentido de los términos “valor” y “probatorio”. Por valor se entiende un atributo que adjudica a las cosas, hechos o personas una apreciación, ya sea positiva o negativa. El vocablo probatorio da a entender el medio que sirve para demostrar o averiguar la verdad de una cosa.

Es primordial tener claro que la materia que se va a tratar tiene que ver con un documento y éste, en sentido estricto, se puede definir como el instrumento susceptible de contribuir a la prueba de los hechos en el proceso y, en sentido lato, se puede decir que da a entender el acto humano que puede ser apreciado como idóneo para que sirva de evidencia de los hechos de un proceso.

En concreto, y según lo señalado en la Enciclopedia Jurídica OPUS (1994), el documento en la actualidad se ha descrito como escrito, instrumento u otro papel

autorizado, que sirva para justificar un acto, patentizar un hecho o poder demostrar la existencia de una obligación de dar, hacer o no hacer.

Ahora bien, en el escenario de los documentos se distinguen las siguientes clases: documento público y documento privado.

En lo tocante al documento público, el Código Civil en su artículo 1.357 no da una definición del mismo, sino que se circunscribe a enumerar las formalidades que le dan su característica, expresando que instrumento público es el que ha sido autorizado con las solemnidades legales por un Registrador, Juez u otro funcionario que tenga facultad para darle fe pública y en el lugar donde el instrumento haya sido autorizado.

No obstante lo expresado, se puede decir que el documento público es aquel autorizado por el funcionario competente con facultad para dar fe pública y teniendo como finalidad la de comprobar la veracidad de actos y relaciones jurídicas que ha de tener influencia en la esfera del Derecho, siendo valederos contra toda clase de personas (Enciclopedia Jurídica OPUS, op. cit.).

En cuanto al documento privado, es aquel escrito hecho por personas particulares sin intervención del funcionario competente con facultad para dar fe pública y perpetrar la circunstancia de un hecho o hacer constar alguna disposición o convenio.

Realizadas las consideraciones anteriores y entrando ya en la materia específica, se debe dejar claro que el conocimiento de embarque o "*bill of lading*", tal como lo estipula el artículo 234 de la Ley de comercio Marítimo, "es un documento de carácter privado y para que haga fe entre las partes interesadas en el cargamento y entre ellas y las empresas aseguradoras" debe ser confeccionado cumpliendo determinadas formalidades, a saber:

1. La naturaleza general de las mercancías, las marcas y distintivos

necesarias para su identificación, de ser procedente una declaración expresa sobre su carácter peligroso, el número de bultos o de piezas y el peso de las mercancías o su cantidad expresada de otro modo, datos que se harán constar tal como los haya proporcionado el cargador.

2. El estado aparente de las mercancías.
3. Nombre y el establecimiento principal del porteador.
4. Nombre del cargador.
5. Nombre del consignatario, si ha sido suministrado por el cargador.
6. El puerto de carga y la fecha en el porteador se ha hecho cargo de las mercancías en ese puerto.
7. El puerto de descarga.
8. Número de originales del conocimiento de embarque.
9. Lugar de emisión del conocimiento de embarque.
10. Firma del porteador o de la persona que actúe en su nombre.
11. Valor del flete.
12. Fecha o plazo convenido expresamente por las partes.
13. Todo límite o límites superiores de responsabilidad que hayan pactado las partes, de conformidad con la Ley de Comercio Marítimo.

Se aprecia entonces que el conocimiento de embarque tiene eficacia probatoria entre las partes y frente a terceros cuando ha sido expedido en forma regular, es decir, cuando lleva las firmas del capitán o agente naviero y del cargador y contiene todas las menciones que exige los ordenamientos jurídicos respectivos.

En todos los ordenamientos jurídicos, el conocimiento de embarque se estima como un documento privado, y por tanto, se encuentra regulado por las disposiciones jurídicas comunes a esta clase de documento para probar las obligaciones y derechos en el contemplado.

Debe advertirse que el conocimiento de embarque desempeña un rol esencial en la actividad comercial marítima y en el escenario concerniente a la actividad de aduanas; en ambas actividades, constituye un elemento probatorio de la propiedad de las mercancías, de igual manera representa una evidencia de que las mercancías fueron entregadas por el cargador al armador, además se erige en un título del fletante y del capitán para todo lo relacionado con el flete acuático y es un instrumento que demuestra el contrato de fletamento, facilita los detalles al consignatario, es decir, a la persona facultada para recibir las mercancías, sobre las condiciones en que serán transportados dichos bienes, y lo cual es significativo, representa las mercancías transportadas, al otorgar a su poseedor la tenencia de las mercancías que van en la travesía. Este carácter faculta al propietario de los bienes susceptibles de ser transportados por agua de venderlos, traspasando el documento respectivo.

Expresado en otras palabras, el conocimiento de embarque permite transferir los derechos en tránsito mediante el traspaso del documento a un tercero con un simple endoso. Esta circunstancia tiene particular importancia por cuanto los efectos comerciales se venden ordinariamente en tránsito, transfiriéndose su propiedad al traspasar el conocimiento de embarque. Es decir, que todos los derechos y obligaciones del conocimiento de embarque se transfieren al endosatario (Hugas, 1984).

En concreto, el conocimiento de embarque es un documento de vital trascendencia para los individuos que participan en el tráfico internacional acuático. Para el propietario de las mercancías configura un recibo de las mercancías entregadas al capitán del buque; para el consignatario es la herramienta esencial para

reclamar las mercancías y para el capitán es el dispositivo para que pueda obtener el pago del flete pactado en el transporte correspondiente.

Ahora bien, para comprender bien la materia bajo examen, tenemos que recordar que el consignatario o receptor de la mercancía viene señalado en el conocimiento de embarque de conformidad con las siguientes situaciones:

a) Conocimientos de embarque nominativos. Estos tipos de conocimientos, se extienden a nombre de un receptor determinado. Por tanto las mercancías amparadas por dichos documentos son entregadas solamente a los receptores que figuran sobre el conocimiento.

Importa advertir que los conocimientos nominativos no pueden ser endosados a terceros y el traspaso de la propiedad de las mercancías se verifica a través de la cesión.

b) Conocimientos de embarque a la orden. Estos tipos de conocimientos son instrumentos negociables y transferibles a través de la figura del endoso.

Entre estos conocimientos encuentran las siguientes clases:

A la orden de una persona determinada.

En este supuesto el embarcador declara sobre el conocimiento de embarque que la mercancía será entregada a la orden de un receptor específico, quien puede traspasar la propiedad de los efectos a terceros por medio de endoso.

A la orden de los cargadores.

Si se extiende un conocimiento a la orden de los cargadores, éstos deben endosar el juego completo bien a una persona determinada o bien en

blanco. Siendo éste último el más empleado, bajo el cual la mercancía va consignada a la orden de los cargadores, quienes endosan el conocimiento, sin hacer alusión a nombre alguno, transformándose en un instrumento al portador, ya que el que lo tiene solo requiere colocar su nombre en el endoso para solicitar la entrega de las mercancías. (Hugas, op. cit. pp. 51-52).

Resulta imprescindible destacar que en el ámbito aduanero, el conocimiento de embarque tiene la cualidad de título probatorio de la propiedad de las mercancías; por lo que únicamente puede aceptar la consignación quien primariamente, o por endoso, tenga su tenencia legítima. Por lo que no es suficiente una copia fotostática o de otra clase; es forzoso que el conocimiento de embarque se presente en original, tal como en forma pacífica y reiterada lo ha dispuesto la jurisprudencia emanada de los órganos jurisdiccionales.

Las copias fotostáticas simples de los conocimientos de embarque no pueden considerarse documentos privados, puesto que carecen de valor probatorio pleno si no se encuentran debidamente certificadas, por lo que su valor probatorio es el de un simple indicio, con independencia de que no hayan sido objetadas.

Con relación a esta materia, la Sala de Casación Civil en fallo del 9 de febrero de 1994, en el juicio del abogado Daniel Galvis Ruíz y otros contra Ernesto Alejandro Zapata, expediente No. 93-279 sostuvo lo siguiente:

Si se exhibe una copia fotostática de un documento privado simple – como es el caso de autos – ésta carece de valor según lo expresado por el artículo 429, pues sólo prevé las copias fotostáticas o semejantes de documentos privados reconocidos o autenticados, y por tanto, la contraparte del promovente le basta alegar que tal documento (la copia fotostática) es inadmisibles, ya que ella no representa documento privado alguno, porque estamos en presencia de una inconducencia, ya que la

prueba es legal y no libre, y la ley determina cuando procede la copia simple de un documento privado reconocido o autenticado...Si promueve una copia fotostática de un documento privado simple, como es el caso de autos, ésta carece de valor según lo expresado por el artículo 429 eiusdem, que sólo prevé las copias fotostáticas o semejantes de documentos privados o autenticados, por ello, en el caso subjudice, la copia fotostática era inadmisibile, ya que no representa documento privado alguno, por estar en un caso de inconducencia. Es por virtud del conjunto de razones antes expuestas que esta Sala Civil Accidental desestima la denuncia aquí examinada.

El contenido de la sentencia anterior lo reiteró la misma Sala de Casación Civil del Tribunal Supremo de Justicia en fecha 04 de abril de 2003, expediente No. 01-302, que dispuso:

El artículo 429 del Código de Procedimiento Civil, dispone: "...Los instrumentos públicos y los privados reconocidos o tenidos legalmente por reconocidos, podrán producirse en juicio originales o en copia certificada expedida por funcionarios competentes con arreglo a las leyes...Las copias o reproducciones fotográficas, fotostáticas o por cualquier otro medio mecánico claramente inteligible, de estos instrumentos, se tendrán como fidedignas si no fueren impugnadas por el adversario, ya en la contestación de la demanda, si han sido producidas con el libelo, ya dentro de los cinco días siguientes, si han sido producidas con la contestación o en el lapso de promoción de pruebas. Las copias de esta especie producidas en cualquier otra oportunidad, no tendrán ningún valor probatorio si no son aceptadas expresamente por la otra parte.

La parte que quiera servirse de la copia impugnada, podrá solicitar el cotejo con el original, o a falta de éste con una copia certificada

expedida con anterioridad a aquella. El cotejo se efectuará mediante inspección ocular o mediante uno o más peritos que designe el Juez, a costa de la parte solicitante. Nada de esto obstará para que la parte produzca y haga valer el original del instrumento o copia certificada del mismo si lo prefiere.

En lo tocante al valor del conocimiento de embarque aportado a un juicio en idioma extranjero, la Sala de Casación Civil del Tribunal Supremo de Justicia en sentencia No 311 de fecha 21 de septiembre de 2000, dictada en el juicio de Norma Álvarez de Irausquín y otros contra Thais del Carmen Rangel de Picott, expediente No. 00.114, dejó sentado el siguiente criterio jurisprudencial:

No obstante, respecto a todo documento que sea aportado a un juicio en idioma extranjero, es de imperiosa observancia lo establecido por el artículo 13 del Código de Procedimiento Civil, que textualmente dispone:

El idioma legal es el castellano. Las oficinas públicas no podrán usar otro en sus actos; y los libros de cuenta de los comerciantes, banqueros, negociantes, empresarios y demás industriales, deben llevarse en el mismo idioma.

Norma ésta que debe administrarse al artículo 185 del Código de Procedimiento Civil, que establece que cuando los documentos no se encuentren en español, “el Juez ordenará su traducción por intérprete público y en defecto de éste, nombrará un traductor, quien prestará juramento de traducir con fidelidad su contenido”.

En cuanto al valor probatorio de una cláusula inserta en un conocimiento de embarque mediante el cual se establece la caducidad, la Sala de Casación Civil del Tribunal Supremo de Justicia en sentencia del 31 de octubre de 2006, expediente No.

AA-20-2005-000588, Magistrado Ponente Dr. Carlos Oberto Vélez, dispuso lo siguiente:

El documento analizado... se estima es un contrato de naturaleza privada en el que mediante la cláusula trascrita se establece la caducidad, el cual, según estableció la recurrida, es el documento fundamental de la demanda”.

Ahora bien, la Constitución de la República Bolivariana de Venezuela en su artículo 26 establece como garantía fundamental el derecho al acceso a la justicia, el que no se agota en la sola posibilidad de elevar peticiones antes los órganos que la administran, debe, en consecuencia, dispensarse esa justicia de forma expedita y transparente.

Con base a los postulados establecidos ex artículo 26 constitucional, un determinado hecho o circunstancia que impida el ejercicio del derecho en comentario debe ser rechazado, pues su aplicación contraviene el mandato señalado y por cuanto la Constitución es la norma suprema, cualquier otra de menor rango que colida con sus postulados debe ser desaplicada y considerada inconstitucional; más grave aun el caso de una convención celebrada entre particulares como lo sería un contrato privado; los acuerdos de esta especie necesariamente deben ser abolidos, ya que, infringen lo ordenado por la Constitución y vulneran el derecho de acceso a los órganos de justicia y con ello el derecho a la tutela judicial.

Por otra parte, tampoco se podría establecer el que las obligaciones de resarcir daño o de efectuar pagos se extiendan infinitamente en el tiempo; con base a ello el ordenamiento jurídico ha estatuido normas sustantivas que prevén los lapsos dentro de los cuales el acreedor de una obligación pueda reclamar su satisfacción, entre esos lapsos existe el de caducidad, pero su establecimiento, sin que haya lugar a dudas, impide el

ejercicio de la acción y con ello se cercena el derecho de acceso a la justicia que, se repite, deviene del texto constitucional, situación que obliga a que la aplicación de los mencionados lapsos debe hacerse de manera restringida. Consecuencia de ello, como se acotó ut supra, la doctrina jurisprudencial así como la autoral, ha considerado que la caducidad contractual, sólo debe ser aceptada cuando su génesis se encuentra en una norma legal que la establezca, pues la caducidad es una materia que interesa al orden público.

En el caso que se resuelve, observa la Sala que la recurrida consagró la caducidad sobre la base de un documento que constituye un contrato privado y que, por demás, del cual no fue parte suscribiente la hoy accionante, lo que significa extender los efectos sancionatorios de un contrato a un tercero ajeno al mismo, razones por lo cual resulta pertinente determinar que efectivamente se le cerceno al demandante su derecho de acceder a los órganos de justicia y con ello el derecho a la defensa, al haber declarado sin lugar la demanda fundamentándose en que había transcurrido el lapso fatal de caducidad establecido en el mentado contrato privado denominado “Conocimiento de Embarque.

En lo correspondiente al valor probatorio de los conocimientos que omitan los datos a que se contrae el artículo 234 de la Ley de Comercio Marítimo, se debe expresar que la enumeración de los datos señalados por el referido instrumento jurídico tiene solamente carácter enunciativo y no taxativo o limitativo, por consiguiente la no indicación de alguno de ellos no deja sin efecto el instrumento marítimo, pues no todos ellos son indispensables. En ese sentido, importa advertir que para que el conocimiento de embarque cumpla a cabalidad sus funciones de recibo de las mercancías, no son imprescindibles todos los datos a que hace alusión el referido artículo 234, pues se estima que son suficientes aquellos que permitan distinguir la persona del cargador, la mercancía, el buque, el puerto de carga, y la rúbrica del

capitán o agente naviero. Es obligatorio e inevitable que sea firmado por el porteador o por su representante, el capitán, el agente naviero o cualquier persona debidamente autorizada para firmarlo.

En sintonía con lo expresado con antelación, el artículo 236 de la Ley de Comercio Marítimo dispone textualmente lo siguiente:

La omisión en el conocimiento de embarque de uno o varios de los datos a que se refieren los dos artículos anteriores, no afectará la naturaleza jurídica del documento como conocimiento de embarque.

Así, en cuanto al valor probatorio de los conocimientos de embarque que no están firmado por el cargador, la jurisprudencia internacional ha sido del criterio que ninguna relevancia o incidencia tienen para la resolución de un litigio.

En concordancia con lo antes expuesto, ya se ha señalado que el conocimiento de embarque cumple tres funciones esenciales: la prueba del contrato, el recibo de la entrega y el título representativo de las mercancías, lo que facilita la cesión del contrato. Como consecuencia de ello incorpora el derecho a exigir la entrega de las mercancías en el lugar de destino. La posición de las partes, porteador y cargador, se describe literalmente en el propio conocimiento. Atendiendo a dichas funciones basta que contenga la firma del capitán, del transportista o de su agente, resultando concluyente para entender emitido el consentimiento por el cargador la propia recepción del documento, con lo que se somete a los derechos y obligaciones establecidos en su clausulado.

Con relación al valor probatorio del conocimiento de embarque que no contiene el nombre del cargador, tal como lo estipula el ordinal 4 del artículo 234 de la Ley de Comercio Marítimo, se debe tener en cuenta que la mención de la persona del cargador en el documento in comento es solicitado por cuanto se desea conocer quién efectúa la remisión y carga de las mercancías, independientemente de quien sea la

persona por cuya cuenta se realiza la carga y la remisión. El nombre del cargador debe ser conocido aunque el conocimiento sea al portador, si no por otras razones, con la finalidad de percatarse a quién se le deben retornar las mercancías en el supuesto de que el consignatario rehusare recibirlas.

No es esencial conocer el nombre del propietario de las mercancías, y es suficiente la del cargador, porque el propietario solamente en calidad de cargador se convierte en parte contratante respecto del conocimiento (Ascoli, 1953).

En lo referente al valor probatorio del conocimiento de embarque que no está firmado por el capitán y el agente naviero, se debe expresar que en su condición de recibo de las mercancías, la rúbrica del capitán o del agente naviero, es fundamental; sin ella no aflora a la realidad jurídica el conocimiento como tal. De ahí el requerimiento legal de dicha rúbrica, bajo responsabilidad de daños y perjuicios. Esto no quiere decir que el embarque de las mercancías a bordo del buque no puede ser evidenciado por otros medios, como sería el supuesto de los recibos provisorios. (Ansieta, 1972).

Cabe acotar que el conocimiento de embarque, como medio de prueba del embarque de las mercancías a bordo del buque, puede ser reemplazado por otros medios, tales como los recibos provisorios o "*mate receipt*".

A título ilustrativo, el recibo provisorio o "*mate receipt*" es el documento firmado por el capitán o primer piloto del buque, acusando recibo del embarque de la mercancía a bordo. Sin embargo y en ciertas ocasiones, el "*mate receipt*" reemplaza al conocimiento de embarque como instrumento de negociación bancaria, cuando el comprador intermediario se ocupa de contratar el flete y pasa instrucciones a los armadores de entregar a los cargadores solamente el "*mate receipt*" y remitirle a él los conocimientos de embarque (Hugas, op. cit.).

En cuanto al valor probatorio del conocimiento de embarque que contiene la expresión “peso y contenido desconocido” debe decirse que la inserción de la misma resulta común en el documento bajo examen, pero su inserción en el conocimiento hace que pierda su importancia como evidencia y como recibo y para salir airoso de una reclamación por falta de entrega, es el cargador quien debe probar que las mercancías fueron embarcadas de acuerdo a lo indicado en el respectivo instrumento.

En cuanto al valor probatorio del conocimiento de embarque que no señala la fecha en que el porteador se ha hecho cargo de las mercancías en el puerto de carga, como expresamente lo contempla el ordinal 6 del artículo 234 de la Ley de Comercio Marítimo, es preciso destacar que en los tiempos en que el capitán debía entregar el conocimiento de embarque como recibo de las mercancías que recibía a bordo del buque, la fecha de dicho instrumento señalaba la ocasión que se colocaba la carga a bordo y, por ende, se acrecentaba la tranquilidad y seguridad que hacía posible la circulación de conocimiento; en esta hipótesis, la ausencia de la fecha en el documento bajo estudio dejaba en total inseguridad y duda a quien detentaba el referido instrumento en lo referente al período en que se habían embarcado las mercancías y respecto a la travesía que estaba efectuando el buque correspondiente, especialmente en los buques de línea regular que hacen un recorrido entre dos puertos terminales fijos, ya que no se podía determinar a qué viaje hacía alusión el documento.

Sin embargo, a pesar de que la fecha en el conocimiento tiene su utilidad, no constituye un elemento fundamental, porque puede evidenciarse por todos los medios probatorios establecidos en la ley adjetiva. En la práctica del negocio marítimo, contra la entrega de la mercancía a bordo del buque se expide un recibo provisional que debe ser sustituido por el conocimiento de embarque en las oficinas del porteador o del agente naviero, la fecha tiene como propósito determinar el instante afluente a la realidad el conocimiento de embarque como título valor (Ascoli, op. cit.).

De conformidad con el artículo 202 de la Ley de Comercio Marítimo, 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. Lo anterior significa que el porteador por consiguiente será responsable de los daños y pérdidas de las mercancías, de ahí que sea fundamental lo tocante a las fechas; en la generalidad de los casos los que se ocupan de emitir los conocimientos de embarque son los armadores o agentes navieros o bien el capitán del buque o un agente designado por el mismo, o a petición del exportador o de sus agente de aduana quien se le ha comunicado que el buque estará presto para recibir la mercancía en una fecha específica, sin embargo esas fechas pueden variar en cualquier momento.

Asimismo, la fecha de emisión del conocimiento de embarque puede coincidir con la fecha de embarque de las mercancías, si bien no existe riesgo alguno, para amparar la responsabilidad del armador se hace imprescindible establecer la fecha precisa de la puesta de las mercancías a bordo, lo cual se materializa bajo la cláusula “embarcado” (*On board*), lo cual nada tiene que ver con los conocimientos “recibido para embarque” que pueden convertirse en conocimientos “embarcado”, mediante la inserción de la cláusula “*On board*” al ser cargada la mercancía, dicha cláusula debe ser fechada y firmada por el capitán o el agente naviero.

En lo correspondiente del dato del lugar de emisión del conocimiento de embarque a que hace referencia el ordinal 9 del artículo 234 de la Ley de Comercio Marítimo, debe señalarse que tal detalle resulta importante, entre otros motivos, porque dicho lugar puede ser determinante de la competencia de los tribunales que entienden de la acción de responsabilidad. El demandante podrá elegir el fuero del lugar donde el porteador tenga un establecimiento por cuyo conducto haya sido ultimado el contrato. En consecuencia la indicación expresa del lugar de emisión despejará toda duda sobre el mismo.

En lo referente al valor probatorio del conocimiento de embarque cuando no se

menciona el valor del flete como lo requiere el ordinal 11 del artículo 234 de la Ley de Comercio Marítimo, se debe expresar que el capitán o el agente naviero tienen la facultad de requerir al cargador que en el conocimiento de embarque se deje constancia del valor del flete de conformidad con el contrato de transporte aun por las mercancías que no han sido embarcadas, con la finalidad obviar polémicas en el puerto de descarga, ya que tiene potestad de ejercer las acciones eficaces que, para obtener el pago del flete, les corresponden por la ley y el contrato de transporte de mercancías por agua.

De no ser de esta manera, los tenedores de los diversos conocimientos, con el mero pago del flete respectivamente señalados en éstos, podrían conminar al capitán a entregar las mercancías, colocándolo en el inconveniente de alegar los acuerdos del contrato de fletamento y el pago del vacío por lleno, y además en la dificultad de ejercer el privilegio que le atañe sobre las mercancías embarcadas también por el flete atinente a las no embarcadas.

La falta de indicación del flete en el conocimiento de embarque y de cualquier mención al contrato de fletamento, o si habiendo esta mención, no se hubiese señalado en el contrato ningún flete, el tenedor del conocimiento de embarque no se encontraría comprometido a pagar cualquier flete, y se debería suponer que éste ya había sido pagado íntegramente por el fletador. El consignatario no puede tener otras obligaciones que no sean las derivadas del conocimiento de embarque y, consiguientemente, no se podría conjeturar que las partes se han referido tácitamente al contrato de fletamento (Ascoli, op. cit.).

A manera ilustrativa la expresión “vacío por lleno” se refiere al flete muerto (*dead freight*), falso flete o flete al vacío que es la cantidad debida al armador en concepto de transporte contratado y no efectuado por parte del fletador. Es decir, cubre el flete de la mercancía cerrada para el embarque y posteriormente no embarcada por el fletador.

En cuanto al valor probatorio del conocimiento de embarque en el cual el cargador haya declarado antes del embarque, la naturaleza y valor de las mercancías, tal como lo exige el artículo 211 de la Ley de Comercio Marítimo, es prudente destacar que declarar el valor, hace viable establecer la indemnización, describir, calibrar y repartir equitativamente los riesgos. Incluir el valor de las mercancías en el conocimiento de embarque, proporciona seguridad a propósito, ampara la buena fe, credulidad, depositada, fidelidad, corrección y permite a las partes estipular topes o límites cuantitativos a la indemnización, la cual comúnmente corresponde al valor declarado, excepto si es superior al real, al que se limita.

La obligación de incluir o hacer reflejar la especificación del valor de las mercancías en el conocimiento de embarque, es del cargador, y en ningún momento constituye una carga para el porteador y en ese sentido el artículo 211 de la Ley de Comercio expresa: "...a menos que el cargador haya declarado antes del embarque, la naturaleza y valor de la mercancía...".

La declaración del valor de las mercancías, podrá incorporarse en el conocimiento de embarque o no incluirse como es habitual, sin afectar el citado documento – por no ser condición fundamental general o particular del marítimo – pero la incluida o que figure en éste, es de primordial trascendencia en la cantidad indemnizatoria y en la probabilidad de acordar límites cuantitativos.

La declaración efectuada por el cargador e incluida o incorporada en el título el valor de las mercancías, la suma de la indemnización por las pérdidas o daños ocasionados, equivale al total de la declaración por bultos o unidad, si el porteador, su agente naviero o el capitán, no formuló oportuna reserva, y pudiendo sin embargo, probar una inferior, al cual se limita.

Sucede todo lo contrario, cuando en la declaración incluida en el conocimiento de embarque no haya señalado el cargador el valor de las mercancías, pero si su naturaleza, y el porteador, su agente naviero o el capitán del buque no hubieren hecho

apropiada reserva sobre la referida declaración, la cuantía de la pérdida o daño equivale al precio de las mercancías en el puerto de embarque, pero podrá convenirse un límite máximo, salvo dolo o culpa grave, en cuyo caso, será el valor real sin limitación.

Debe dejarse claro en este segmento que si se presenta alguna controversia con respecto a las mercancías, el porteador puede introducir reservas en el conocimiento de embarque. Si no se hacen reservas en dicho instrumento, se presume, salvo prueba en contrario, que las mercancías le fueron entregadas al porteador de conformidad con lo establecido en el conocimiento de embarque. Por otra parte, el porteador que dolosamente deje constancia en el conocimiento de embarque de información imprecisa sobre las mercancías, deberá resarcir los daños y perjuicios ocasionados al cargador, el consignatario, o a un tercero y prohíbe los preceptos que limitan esta responsabilidad.

También se indicó con antelación que el conocimiento de embarque constituye no solamente una prueba del contrato de transporte, sino que hace fe entre todos los sujetos interesados las mercancías y en el flete, y entre éstos y los aseguradores, salvo prueba en contrario. El conocimiento de embarque es también un dispositivo probatorio en la liquidación de las averías gruesas, en lo seguros, en las ventas marítimas, en los abordajes y en las innumerables relaciones jurídicas que la navegación puede engendrar; salvo naturalmente, hasta la prueba en contrario que puede producirse (Diez, 1954).

En otro orden de ideas, es importante enfatizar que los derechos y obligaciones del porteador y tenedor de un conocimiento de embarque estarán determinados por sus cláusulas, a menos que dicho conocimiento forme parte del contrato de fletamento, en cuyo supuesto, éste será considerado el contrato.

Cabe acotar que en los contratos de fletamento, el fletador puede dedicarse a transportar mercancías propias o de terceros expidiéndose, en ambas hipótesis, conocimientos de embarque.

Esta dualidad fracciona los lazos jurídicos provenientes, por una parte, se mantiene el vínculo jurídico existente entre fletante y fletador por medio del contrato de fletamento, y, por otra, el del fletador con el tercero (cargador o consignatario) a través del conocimiento de embarque. Tal circunstancia trae como consecuencia la necesaria contraposición entre ambos documentos para verificar en un mismo viaje, su correlación y primacía entre sí.

Para realizar la tarea a que se ha hecho referencia anteriormente, es indispensable destacar que los asuntos que se produzcan entre fletante y fletador deberán resolverse examinando las disposiciones del contrato de fletamento, a pesar de que se hubieran expedido conocimientos en beneficio del fletador. No obstante, en la relación de los terceros, vinculados con el fletador a través del correspondiente conocimiento de embarque, debe prevalecer este instrumento marítimo tomando en cuenta que las cláusulas de la póliza de fletamento no son conocidas por dichos terceros.

A pesar de lo expresado con antelación, este principio puede doblegar cuando en el conocimiento de embarque que se expida por el fletador (o por el capitán o quien lo represente) se inserte la expresión “flete y otras condiciones según contrato de fletamento”, en cuya posibilidad predominará éste sobre el conocimiento de embarque. De esta forma podrán oponerse al tercero las cláusulas atinentes del contrato de fletamento, pese a que se ha esgrimido, sería imprescindible reproducir todo el contrato de fletamento (póliza de fletamento). (Blas, 1987).

La de Comercio Marítimo estipula textualmente lo siguiente:

Artículo 238. Si el porteador o la persona que en su nombre emite el conocimiento de embarque, tiene motivos fundados para presumir que los datos del mismo no se corresponden con la naturaleza general de las mercancías, sus marcas, distintivos, número, peso y cantidad que efectivamente ha tomado a su cargo, estampará la correspondiente nota indicando que las mismas se encuentran a bordo del buque, incluyendo

una reserva en la que se especifique la inexactitud de los datos.

Si el porteador o la persona que emite el conocimiento de embarque en su nombre, no hace constar en dicho documento el estado aparente de las mercancías, se considerará que las mismas estaban en buen estado aparente.

El párrafo segundo del precepto transcrito, incuestionablemente sitúa al porteador en una situación de considerable riesgo, ya que le genera el compromiso de verificar e inspeccionar constantemente que los datos proporcionados por el cargador en lo tocante a pesos y medidas son precisos, de otra manera tendrá que responder por las diferencias ante el consignatario.

Sobre este tema es imprescindible acotar que en la generalidad de los puertos latinoamericanos no existen herramientas para pesar apropiadamente las mercancías, principalmente tratándose de cargamento pesado y extenso. La máxima de la honradez, de convicción en cuanto a la verdad o exactitud de un asunto, se diluye al imponerse esta nueva carga al porteador. Aunque en las Reglas de La Haya/Visby igualmente se señalaba que el conocimiento de embarque era una evidencia rotunda en poder de terceros, el sistema era más flexible ya que consentía que el porteador pudiese suministrar pruebas prudenciales en una ocasión determinada. Este párrafo, inspirado en las Reglas de Hamburgo, proscribía manifiestamente tal posibilidad. Por otra parte, resulta bastante complicado aplicarlo al escenario del transporte multimodal.

Es ampliamente conocido que en el transporte puerta a puerta (*door to door*), que es aquel que se lleva a cabo desde un punto de origen al de destino, incluyendo todo tipo de costos de transporte y seguros, las mercancías se transporta en contenedores bajo el término "*dice contener*" mediante el cual se atestigua que no se puede conocer lo que hay en el interior del contenedor o que lo recogido en el conocimiento de embarque lo es según declaración unilateral del cargador que no puede ser verificada. En otras palabras, cuando se utiliza dicho término el porteador lo que quiere decir es que ignora el contenido del contenedor, por consiguiente, no podría probar en contra de

un documento llenado por el cargador o por el agente que le hace el embarque de las mercancías, por eso las Reglas de Hamburgo, no obstante sus buenas intenciones no se amoldó a los avances experimentados por el transporte marítimo (Gast, 1989).

El artículo 240 de la Ley de Comercio Marítimo dispone expresamente:

Si el conocimiento de embarque no especifica el flete, no indica que debe ser pagado por el consignatario y que los pagos por demora en el puerto de carga son a cargo de éste, se establecerá la presunción, salvo prueba en contrario, que el consignatario no ha de pagar ningún flete ni demoras.

Cuando el conocimiento de embarque haya sido transferido a un tercero, incluido el consignatario de buena fe, no se admitirá al porteador la prueba en contrario de la falta de indicación del flete en el conocimiento de embarque.

De la norma transcrita que antecede, se infiere que surgen dos presunciones en contra del porteador, a saber:

1. El artículo 240 del dispositivo legal bajo examen, determina que si el conocimiento de embarque no especifica el flete, no indica que debe ser pagado por el consignatario, se apreciaría, en principio, que éste - persona facultada para recibir las mercancías - no está sujeto a tal obligación. En realidad la norma bajo examen perjudicaría ostensiblemente al porteador en su lícito derecho de retención de las mercancías por el flete no satisfecho, originándose severos peligros, por ejemplo, ¿qué sucedería si el flete anticipado, es decir, aquel que es pagado en el puerto de carga, se satisface con un cheque fraudulento. Lo más probable es que los porteadores tendrán que retener los conocimientos de embarque hasta tanto no comprueben que se hallan adecuadamente amparados con el correspondiente perjuicio para las mercancías.

2. De igual manera el artículo 240 de la Ley de Comercio Marítimo expresa

que si el conocimiento de embarque no señala que el pago por las demoras en el puerto de carga son a cargo del consignatario no le corresponderá a éste pagar por tal concepto. Es de acotar que en el negocio marítimo, en innumerables ocasiones resulta espinoso establecer la cantidad que debe pagarse por las demoras antes de que el buque se dé a la mar, entre otros motivos, porque no hay precisión sobre las causas por las cuales no pudo completarse la carga o descarga de las mercancías dentro del plazo permitido, etc. Es razonable imaginarse que de igual manera tendrá que tardarse la firma del conocimiento de embarque, para no caer bajo la severidad del artículo señalado.

El artículo 241 de la Ley de Comercio Marítimo preceptúa lo siguiente:

Emitido el conocimiento de embarque sin reserva acerca de los datos proporcionados por el cargador, la carta de garantía o el pacto en virtud del cual el cargador se compromete a indemnizar al porteador por los perjuicios indicados en el artículo 237, no surtirá efecto respecto de un tercero, a quien se haya transferido el conocimiento de embarque.

Se observa de la disposición transcrita que se menciona la carta de garantía y se la define como el pacto en virtud del cual el cargador se compromete a indemnizar al porteador por los perjuicios resultantes de la inexactitud de los datos relativos a la naturaleza general de las mercancías a que hace alusión el artículo 237 de la Ley de Comercio Marítimo.

Cabe acotar que en las Reglas de Hamburgo en el Artículo 17, ordinal 2, se define la carta de garantía como:

El pacto en virtud de los cuales el cargador se comprometa a indemnizar al porteador de los perjuicios resultantes de la emisión de un conocimiento de embarque por el porteador o por una persona que actúe en su nombre, sin hacer ninguna reserva acerca de los datos

proporcionados por el cargador para su inclusión en el conocimiento de embarque o acerca del estado aparente de las mercancías, no surtirán efecto respecto de un tercero, incluido un consignatario, al que se haya transferido el conocimiento de embarque.

El daño para el porteador consistirá en el resarcimiento judicial o extrajudicial que le exigirán en el puerto de destino, como resultado de las anomalías que presente la mercancía. Las referidas anomalías en verdad existieron antes de recibir el porteador la mercancía, a pesar de que no se dejó constancia en el conocimiento de embarque. Es lógico pensar que ante los terceros de buena fe como el consignatario no puede el porteador realizar prueba en contra de los datos del conocimiento de embarque y no puede atestiguar que la mercancía fue recibida dañada o en menor cantidad o peso o con cualquier otra anomalía.

Por consiguiente la expedición de un conocimiento de embarque “limpio” lleva consigo la presunción de que el porteador recibió la mercancía en condiciones aceptables; no obstante, tal como explica Chami (2010), como a su vez la entregó con anomalías – daños, faltantes – se presumirá que tales anomalías a pesar de ser de origen, acontecieron mientras la mercancía estaba bajo la custodia del porteador. Por tal circunstancia deberá responder frente al consignatario. Sin embargo, en virtud de las cartas de garantías, el porteador podrá repetir contra el cargador lo que deba resarcir en el puerto de destino. Así, someramente, es el funcionamiento de las cartas de garantía.

Se aprecia asimismo que el artículo 241 le otorga legitimidad a las cartas de garantías, las cuales sólo serán nulas si hay intento de defraudación a un tercero. En efecto, son válidas las cartas de garantía entre cargador y porteador y no pueden ser opuestas al consignatario ni a terceros.

En concreto, la carta de garantía entregada por el cargador al porteador no puede ser opuesta a los terceros, pero tiene plena validez entre las partes y no puede considerarse que es nula, a menos que se acredite que hubo un acuerdo entre el

cargador y el porteador con la finalidad de perjudicar los derechos del consignatario o del tercero de buena fe.

El artículo 242 de la Ley de Comercio Marítimo dispone lo siguiente:

En el caso que el porteador o la persona que actúe en su nombre, omita intencionalmente la correspondiente reserva en el conocimiento de embarque, será responsable de los perjuicios a terceros que causa dicha omisión y no tendrá derecho a ser indemnizado por el cargador, siempre que éste haya proporcionado los datos correctos.

Para entender bien el precepto transcrito, es preciso señalar que el porteador o la persona que actúe en su nombre pueden incluir reservas en el conocimiento de embarque respecto de las marcas, estado y condición aparente, número, cantidad o peso de la mercancía, al realizar la verificación cuando presuma, razonablemente, que tales especificaciones no correspondan a las mercancías que le fueron entregadas conforme a las menciones del conocimiento de embarque.

Ahora bien, en concordancia con el Artículo 238 de Ley de Comercio Marítimo, si el porteador o la persona que emite el conocimiento de embarque en su nombre no hace constar en dicho documento el estado aparente de las mercancías, se considera que las mismas estaban en buen estado aparente.

Se debe tener presente que si el porteador o la persona que actúe en su nombre, se abstiene o deja de hacer las reservas en el conocimiento de embarque con un propósito determinado, será obligado a responder de los perjuicios que dicha omisión ocasione a terceros y no tendrá derecho a ser indemnizado por el cargador, siempre que éste hubiese suministrado los datos correctos.

Por argumento en contrario, si el cargador no hubiese proporcionado los datos correctos de las mercancías le corresponde resarcir al porteador o a la persona que actúa en su nombre por los eventuales perjuicios que puedan sufrir.

Capítulo III

Criterios de las decisiones de los tribunales de la jurisdicción especial acuática y del Tribunal Supremo de Justicia en cuanto al valor probatorio del Conocimiento de Embarque a la luz del derecho positivo venezolano

En Venezuela, la doctrina judicial se activa cada vez que el juez aplica o desaplica la norma a través de la elaboración de la sentencia, esta sirve como fuente de derecho, derecho aplicado a una circunstancia y persona específica, dando una comprensión más exacta de la ley aplicada, que trasciende a su sola lectura, donde se pueden verificar las causas y los efectos producidos condensados en el dispositivo del fallo. En este sentido el juez goza de cierta amplitud incluyendo los tratados internacionales dentro de las normas aplicables, así lo señala la Ley de Comercio Marítimo (2006).

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.

La prelación de las normas señaladas podrá variar en atención a un criterio constitucional o jurisdiccional de los tribunales de última instancia en la materia, sin que ello signifique contrariar la norma establecida, siempre que se actúe apegado a los principios fundamentales del derecho, se podrá hacer uso del control concentrado y difuso a fin de garantizar la supremacía y la efectividad de las normas y principios constitucionales.

CRBV- Artículo 335. El Tribunal Supremo de Justicia garantizará la supremacía y efectividad de las normas y principios constitucionales; será el máximo y último intérprete de la Constitución y velará por su uniforme interpretación y aplicación. Las interpretaciones que establezca la Sala Constitucional sobre el contenido o alcance de las normas o principios constitucionales son vinculantes para las otras Salas del Tribunal Supremo de Justicia y demás tribunales de la República.

Siendo el conocimiento de embarque un documento mercantil, que consta por lo general de un formato preimpreso, que genera obligaciones en cabeza del porteador una vez que es aceptado al momento de recibir la mercancía establecida en el documento, se verifica la adhesión correspondiente al contrato de transporte por agua que se presume principal.

No obstante, es criterio sostenido que la jurisprudencia venezolana constituye una fuente complementaria de derecho, que se ve resaltado por el uso del principio de preeminencia de la ley, así como por el uso de la analogía y la costumbre, mayormente aceptadas, sin embargo se ve reforzada por el carácter vinculante de las decisiones de la Sala Constitucional del Tribunal Supremo de Justicia. La Sala Político-Administrativa en decisión número: 01252 de fecha 30 de mayo de 2000, señaló lo siguiente:

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

Más aún, considerando que la consecuencia de una cláusula

contractual de elección y derogatoria de la jurisdicción, por un lado establece la competencia de los tribunales de un Estado pero, por otro, impide que los órganos jurisdiccionales de otro Estado soberano sean activados para a resolución de controversias para las que resulte también competente, la interpretación de la fórmula legal que lo permite deben hacerse en estricto sentido de sus palabras.

Esto es, si bien es permisible la derogatoria de la jurisdicción venezolana por vía contractual, no puede aceptarse que los contratos de adhesión en donde no participan ambas partes en la redacción de las cláusulas, se disponga acerca de la jurisdicción.

Ello se ve reforzado con los ideales de acceso a la justicia plasmados en la Constitución de la República Bolivariana de Venezuela, a los que se refiere, entre otros, el artículo 26 de este Texto Fundamental. Consentir que las cláusulas de exclusión de la jurisdicción venezolana en los contratos de adhesión, como lo son los conocimientos de embarque, impidan a sus nacionales, como en el presente caso, satisfacer sus pretensiones y alcanzar la justicia por la imposición contractual del emitente del contrato, desvirtúan tal postulado constitucional y desarticulan todo el sistema judicial que pende de sus principios.

3.1 Criterio de los Tribunales de Jurisdicción Acuática

La jurisdicción entendida como la capacidad para juzgar que tienen los jueces de la Jurisdicción; entendida ahora como el lugar o la materia en la cual se puede ejercer la competencia de hacer justicia; se encuentra distribuida entre los Tribunales Superior Marítimo y el de Primera Instancia, pero la competencia del juez es, a su vez, el límite al cual está expuesta la jurisdicción, evidenciándose el carácter territorial, objetivo y subjetivo que posee, en ese sentido expresa la Ley Orgánica de

los Espacios Acuáticos (2008).

Artículo 125. Los Jueces Superiores Marítimos tienen competencia sobre todo el espacio acuático e insular nacional y sobre los buques inscritos en el Registro Naval Venezolano, independientemente de la circunscripción de las aguas donde se encuentren.

El Tribunal Superior Marítimo es unipersonal. Para ser designado juez superior, se requiere ser abogado, venezolano, mayor de treinta años, de reconocida honorabilidad y competencia en la materia. Será condición preferente para su escogencia poseer especialización en Derecho Marítimo, Derecho de la Navegación y Comercio Exterior o su equivalente, ser docente de nivel superior en esta rama o haber ejercido la abogacía por más de diez (10) años en el mismo campo.

La competencia del Tribunal Superior de la Jurisdicción Acuática se encuentra especificada en la norma, pudiendo en consecuencia atender las apelaciones, los conflictos de competencia, los recursos y demás acciones que se verifiquen con ocasión de las causas que cursan en los tribunales de primera instancia de la misma jurisdicción; además de las exigencias propias de la competencia realizadas conforme a la territorialidad y la cuantía. Señala la ley especial:

Artículo 126. Los Tribunales Superiores Marítimos son competentes para conocer:

1. De las apelaciones que se interpongan contra las decisiones dictadas, en Primera Instancia, por los Tribunales Marítimos.

2. De los conflictos de competencias que surjan entre tribunales cuyas decisiones pueda conocer en apelación y entre éstos y otros tribunales distintos cuando el conflicto se refiera a materias atribuidas a los tribunales marítimos.

3. De los recursos de hecho intentados contra las decisiones relativas a la admisibilidad de la apelación en causas cuyo conocimiento le corresponda en segunda instancia.

4. De cualquier otro recurso o acción que le atribuya la ley que regula la materia.

De las decisiones que dicten los tribunales superiores marítimos podrá interponerse recurso de casación dentro del término de cinco (5) días hábiles ante el Tribunal Supremo de Justicia.

Los Tribunales de Primera Instancia de la jurisdicción marítima están constituidos por un solo juez, quien es el que en definitiva decide las causas, la ley establece los requisitos mínimos exigibles al momento de realizar la designación de los jueces correspondientes, es decir el nombramiento del cargo:

Artículo 127. Los Tribunales de Primera Instancia Marítimos son unipersonales. Para ser designado juez de Primera Instancia, se requiere ser abogado, venezolano, mayor de treinta años, de reconocida honorabilidad y competencia en la materia. Será condición preferente para su escogencia poseer especialización en Derecho Marítimo, Derecho de la Navegación y Comercio Exterior o su equivalente, ser docente de nivel superior en esta rama o haber ejercido la abogacía por más de cinco (5) años en el mismo campo.

De igual manera se establecen las competencias del Tribunal de Primera Instancia de la jurisdicción marítima, estando encargado de la resolución de los conflictos que le sean presentados conforme a su competencia, vinculadas con los buques y las actividades que en ellos se despliega, principalmente la navegación y el transporte de mercancías, en fin todas aquellas transacciones que de forma directa o indirecta sean tratadas por la ley.

Artículo 128. Los tribunales marítimos son competentes para conocer:

1. Las controversias que surjan de los actos civiles y mercantiles relativos al comercio y tráfico marítimo, fluvial y lacustre, así como las relacionadas a la actividad portuaria y las que se sucedan mediante el uso del transporte multimodal con ocasión del comercio marítimo.

2. Las acciones dirigidas contra el buque, su Capitán, su armador, o su representante, cuando aquél haya sido objeto de medida cautelar o embargo preventivo.

3. Los casos que involucren a más de un buque y que alguno fuere de matrícula nacional, o cuando resulte aplicable la legislación nacional en virtud del contrato o de la ley, o cuando se trate de buques extranjeros que se encuentre en aguas jurisdiccionales de la República.

4. Los procedimientos de ejecución de hipotecas navales, y de las acciones para el reclamo de privilegios marítimos.

5. La ejecución de sentencias extranjeras, previo al exequátur correspondiente.

6. La ejecución de laudos arbitrales y resoluciones relacionadas con causas marítimas.

7. Juicios concursales de limitación de responsabilidad de propietarios o armadores de buques.

8. Las acciones derivadas con ocasión de la avería gruesa.

9. Las acciones derivadas con ocasión de los servicios de pilotaje, remolques, lanchaje, señalización acuática, labores hidrográficas,

meteorológicas, oceanográficas, la cartografía náutica y el dragado y mantenimiento de las vías navegables.

10. Las acciones que se propongan con ocasión del manejo de contenedores, mercancías, materiales, provisiones, combustibles y equipos suministrados o servicios prestados al buque para su explotación, gestión, conservación o mantenimiento.

11. Las acciones que se propongan con ocasión de la construcción, mantenimiento, reparación, modificación y reciclaje de buques.

12. Las acciones que se propongan con ocasión de primas de seguro, incluidas las cotizaciones de seguro mutuo, pagaderas por el propietario del buque o el arrendatario a casco desnudo o, por cuenta, en relación con el buque.

13. Las acciones relativas a comisiones, corretajes u honorarios de agencias navieras pagaderos por el propietario del buque o el arrendatario a casco desnudo, por su cuenta, en relación con el buque.

14. Controversias a la propiedad o a la posesión del buque, así como de su utilización o del producto de su explotación.

15. Las acciones derivadas del uso de los diversos medios y modos de transporte utilizados con ocasión del comercio marítimo.

16. Las hipotecas o gravámenes que pesen sobre el buque.

17. Las acciones derivadas el hecho ilícito con ocasión del transporte marítimo, fluvial y lacustre nacional e internacional de bienes y personas y, delitos ambientales perpetrados en los espacios acuáticos de conformidad con el ordenamiento jurídico, según el procedimiento establecido en el Código Orgánico Procesal Penal.

18. Cualquier otra acción, medida o controversia en materia regulada por la ley.

Ahora bien, en lo que respecta al valor probatorio del conocimiento de embarque cabe traer a colación dos sentencias que deciden respecto a controversias en las cuales éste posee un carácter fundamental. En tal sentido, de las características propias ha tocado analizar algunos aspectos de estos documentos de los que destaca, en primer lugar, la sentencia de fecha dieciséis (16) de junio de dos mil seis (2006), dictada por el Juzgado Superior Marítimo con competencia nacional y sede en la ciudad de Caracas en el caso de Molinos Carabobo Mocasa, S.A. contra Filippou Filippou, capitán de la motonave Alkmini en el expediente número 2005-000022, se dijo:

En relación al Conocimiento de Embarque;

...el libelo de demanda dos conocimientos de embarque tipo “NORTH AMERICAN GRAIN BILL OF LADING”, ... este Tribunal le asigna pleno valor, en base al principio de la comunidad de la prueba que establece que una vez incorporada la prueba al proceso, deja de pertenecer al litigante que la ha producido, para transformarse en común; cada parte puede aprovecharse de su prueba como de la producida por la contraparte, y a su vez, el Juez puede valorarlas libremente, conforme a las reglas de la sana crítica, aún en beneficio del adversario de aquella parte que ha producido la prueba.

Establecidas las consideraciones anteriores, este Tribunal Superior estima que los dos conocimientos de embarque hacen plena prueba de que las mercancías en las cantidades expresadas, fueron recibidas a bordo de la motonave ALKMINI, de que existe un contrato de transporte entre un cargador, y un porteador, y que dichos instrumentos constituyen un título de propiedad sin el cual no pueden retirarse las mercancías a su llegada al puerto de destino. Y ASI SE DECIDE

En segundo lugar, por sentencia de fecha cinco (05) de junio de dos mil seis (2006), dictada por el Juzgado Superior Marítimo con competencia nacional y sede en la ciudad de Caracas, en el caso de Stojan Ganneff T contra Mitsui O.S.K Lines y Despachos Becoblohm C.A. en el expediente número 2005-000029, se dijo:

TERCERO: Se observa de las actas procesales, que la parte demandada, en su contestación de la demanda, alegó que el demandante, ciudadano STOJAN GANNEFF T, opuso como documento fundamental de la demanda un pretendido “Documento de Cesión” de un supuesto conocimiento de embarque, presentado por la actora conjuntamente con el libelo de la demanda, manifestando que el mismo era solo una copia simple que además estaba mutilada e incompleta, sin el contenido de las cláusulas del Contrato; igualmente alegaron la falta de cualidad y/o interés de la parte actora para sostener el juicio, manifestando que según el negado conocimiento de embarque es la empresa BODEGON DE RADA C.A., a quien le correspondía actuar como parte actora, el transportista MITSUI O.S.K LINES LTD, y el consignatario o beneficiario; la empresa INFOSHOP, COMERCIO, IMPORTADORA, EXPORTADORA y DISTRIBUIDORA, LTDA, y como consecuencia de tal aseveración, la legitimada para reclamar cualesquiera daños y perjuicios sería solo la identificada como consignatario y/o beneficiario, es decir, la empresa INFOSHOP, COMERCIO, IMPORTADORA, EXPORTADORA y DISTRIBUIDORA, LTDA, en su carácter de cesionario del embarcador y/o cargador (la empresa BODEGON DE RADA C.A.). De igual forma, sostuvieron la falta de cualidad y/o interés de su representada para sostener la acción, por cuanto la misma carecía de legitimidad pasiva para ser parte demandada en el presente juicio.

CUARTO: Antes de emitir un parecer acerca del problema a que se contrae el presente caso, este Tribunal observa que la solicitud de

indemnización que hace la parte actora en su libelo, esta plagada de dudas; incertidumbres y confusiones pues hace referencia a dos regímenes jurídicos para regular el transporte marítimo de mercancías, Las Reglas de Hamburgo de 1978 y las Reglas de la Haya de 1924, con sus Protocolos de 1968 y 1979, ya que para referirse al fundamento de la responsabilidad utiliza las disposiciones de las Reglas de Hamburgo de 1978 y para referirse al límite máximo de responsabilidad del porteador esgrime el Convenio de Bruselas de 1968, lo que constituye una incongruencia total.

Ahora bien, examinados los recaudos que conforman el expediente de la causa, este Sentenciador observa que se está en presencia de una cuestión de responsabilidad del transportista o porteador dimanada del traslado de mercancías por los espacios acuáticos, amparado por un conocimiento de embarque.

La materia antes señalada entra dentro del ámbito de la legitimación de la causa, que en palabras del procesalista italiano Chiovenda, consiste en la identidad del actor con la persona a cuyo favor está la Ley y la identidad de la persona del demandado con la persona contra quien se dirige la voluntad de la Ley. La primera constituye la legitimación activa y la segunda, la legitimación pasiva. Se denomina también cualidad para actuar en juicio.

Es conveniente señalar que las Reglas de la Haya/Visby no hacen alusión a la persona del consignatario, sino que sólo hacen referencia como partes al “transportador” y al “cargador”, no obstante la doctrina y la jurisprudencia establecen en forma reiterada la cualidad de parte del consignatario.

El Marítimista Canadiense WILLIAM TETLY, citado por el tratadista marítimo Venezolano TULIO ALVAREZ LEDO, al referirse a la

legitimación activa y pasiva para el ejercicio de las acciones derivadas del contrato de transporte, señala que los abogados reclamantes confrontan tres problemas: reclamo extemporáneo, demandar erróneamente a quien carece de la legitimación pasiva y demandar erróneamente por cuenta de quien carece de legitimación activa.

A los efectos de identificar a quien corresponde la legitimación activa para poder ejecutar la acción dimanada de un contrato de transporte, es menester hacer las siguientes consideraciones.

El Libro Segundo del Código de Comercio vigente para la oportunidad en que acontecieron los hechos narrados en el libelo de demanda, no definía el conocimiento de embarque; sin embargo, el artículo 197 de la Ley de Comercio Marítimo establece.

“...A los efectos de este Decreto Ley se entiende por: **CONOCIMIENTO DE EMBARQUE:** documento que hace prueba de un contrato de transporte por agua o aquel que lo reemplace y acredite que el porteador ha tomado a su cargo las mercancías, y en virtud del cual este 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 porteador...”

Como se puede inferir de lo expuesto, el Conocimiento de Embarque no se considera como el contrato propiamente dicho, sino como documento probatorio de sus condiciones, tras haber sido aceptado por el cargador. El verdadero contrato puede celebrarse cuando se reserva espacio en el buque, antes de que el porteador firme el conocimiento y sus condiciones deben deducirse de los anuncios de salidas de buques del porteador y de los arreglos que se hayan hecho antes del embarque de las mercancías.

Ahora bien, en el tráfico marítimo de altura la mayoría de los conocimientos son conocimientos “A LA ORDEN”. En virtud de los cuales el porteador se compromete a entregar las mercancías en el puerto de destino al consignatario designado “O A SU ORDEN”. La expresión “A LA ORDEN” da al conocimiento sus características de título representativo, importante desde el punto de vista jurídico comercial. Los conocimientos de embarque son también al portador o a nombre de la persona a quien se consignan las mercancías.

En virtud de lo antes expuesto, es indispensable enfatizar que este instrumento marítimo que generalmente ampara las mercancías que se transportan a bordo de los buques de línea, cuando lo firma y emite el porteador, es suministrado al consignatario (persona facultada para recibir la carga) por el cargador (persona que celebra con el porteador un contrato de transporte por mercancías por aguas). Esta emisión del conocimiento de embarque por el cargador al consignatario para efectuar el reclamo de las mercancías también lo inviste de la titularidad de la acción judicial contra el transportista por los eventuales daños, perjuicios y pérdidas que pudieran sufrir las mercancías.

Es necesario expresar que el ordenamiento jurídico marítimo venezolano, no solo da una definición de la figura del consignatario, sino que, se le señala como el titular de las reclamaciones y acciones...

Examinado el conocimiento de embarque N° 738011950 de fecha 31 de enero de 1997, no se necesita realizar un esfuerzo descomunal para darse cuenta que dicho instrumento marítimo no se incorporó en forma original, pues solo consta una copia fotostática del mismo y en forma trunca, ya que en su reverso no aparecen las condiciones y modalidades del contrato de transporte. Dicho documento viene sellado y firmado por la empresa SERVINA VE, LA GUAIRA, C.A., y no consta en el libelo de

demanda que esta sociedad mercantil sea parte demandada, además de no evidenciarse de las actas procesales, que tenga carácter de representante del naviero transportista y por ende, que tenga facultad para firmar los conocimientos de embarque y demás documentos de transporte. Es menester además enfatizar, que si la relación jurídica es el vínculo que se establece entre sujetos de derecho a raíz de un hecho jurídico al cual una norma asigna determinadas consecuencias, no consta en el presente caso que entre las empresas SERVINA VE LA GUAIRA C.A., y NAVIERA MITSUI O.S.K LINES, exista relación alguna, en todo caso, el conocimiento de embarque permitiría demostrar la titularidad de la acción judicial del destinatario INFOSHOP, COMERCIO, IMPORTADORA, EXPORTADORA y DISTRIBUIDORA, LTDA, y no de BODEGON DE RADA C.A., en su condición de cargador.

Se expresó anteriormente sobre la materia bajo examen, que los conocimientos de embarque se expiden a la orden, cuando se les negocia contra una carta de crédito, al portador, o a nombre de la persona a quien se consignan las mercancías y que ostenta un derecho directo sobre ellas, desde el momento en que tiene en su poder un ejemplar “negociable” firmado del conocimiento. Tratándose de un conocimiento de embarque “NOMINATIVO” el derecho de demandar reparación de los daños y perjuicios pertenece al destinatario designado en el título de transporte, o a un cesionario. En ese sentido, se evidencia de la actas procesales que el consignatario o destinatario INFOSHOP, COMERCIO, IMPORTADORA, EXPORTADORA y DISTRIBUIDORA, LTDA, es a dicha empresa a la cual le corresponde ejercer la presente acción, y realizar la cesión correspondiente.

Conforme a la copia incompleta del conocimiento de embarque que cursa en el folio 23 de la pieza principal N° 1, del expediente respectivo,

se evidencia que se está ante un posible conocimiento nominativo, lo que el ordenamiento jurídico marítimo venezolano denomina un conocimiento a favor de una persona determinada (la sociedad mercantil INFOSHOP, COMERCIO, IMPORTADORA, EXPORTADORA Y DISRIBUIDORA, L.T.D.A.). Por consiguiente, con fundamento en los principios especiales de Derecho Marítimo, la persona que tiene un interés jurídico propio y por ende legitimación para hacerlo valer en juicio es la consignataria, tal como lo señalan los mismos términos y condiciones que se especifican en el conocimiento de embarque.

A lo anteriormente expuesto se añade que, el conocimiento de embarque acompañado al libelo en copia simple firmada y sellada por la compañía SERVINA VE LA GUAIRA, empresa ajena al juicio, no quedó plenamente reconocido por cuanto fue expresamente impugnado y desconocido expresamente por la parte demandada, tal como consta a los autos del presente expediente, y además no fue probado en autos que la empresa en referencia fungiera como representante de la NAVIERA MITUI O.S.K. LINES...

Así las cosas, le corresponde a este Sentenciador pronunciarse respecto de la traducción del conocimiento de embarque, así como de la corrección del mismo, cursantes del folio 81 al 86 de la pieza principal N° 1, que en fecha 13 de octubre de 1997, fueron presentados por la apoderada judicial de la parte actora, abogada YAJAIRA LEON, observando que aunque se trata de un documento emanado de un funcionario público facultado de conformidad con el artículo 185 del Código de Procedimiento Civil, para realizar dicha traducción, mal puede este Sentenciador, otorgarle valor probatorio de un conocimiento de embarque, ya que en el mismo, no se observan las cláusulas generales por

las cuales se iba a regir el contrato, ni los requisitos exigidos por el artículo 234 de la Ley de Comercio Marítimo...

Es de suma importancia resaltar que como documento fundamental el conocimiento de embarque debe ser incorporado en original al expediente ya que, salvo en casos excepcionales, y que no pueden dejarse al azar, la inclusión del BL en una forma distinta a su original sólo podría adquirir valor en determinados supuestos y como ejemplo de ello procede transcribir lo dispuesto en la sentencia de fecha tres (3) de noviembre de dos mil once (2011), dictada por el Juzgado Superior Marítimo con competencia nacional y sede en la ciudad de Caracas en el caso de CONTI-LINES N.V., contra Equipos del Centro, C.A., en el expediente número 2006-000063 se dijo:

...Por otra parte, este Tribunal considera que una vez examinadas y concordadas entre si las documentales aportadas por la codemandada EQUIPOS DEL CENTRO, C.A., consistentes en: la copia del Conocimiento de embarque No. 17AAPU07, de fecha 23 de junio de 2001; el original de la Factura Comercial de la compra de la grúa móvil de puerto tipo Gottwald HMK 300/E/ 2000-100t, número de serie 828 499; y Carta emitida por Equipos del Centro C.A., en su condición de consignatario, dirigida tanto a la entidad mercantil EMPRESAS DE ESTIBA RAYAN WALSH, S.A. (EMESCA) en su condición de Operador Portuario y a la entidad mercantil CONTI-LINES N.V., en su condición de Fletador de la Moto-Nave "AN BAO JIANG", sin que las mismas hicieran objeción a la condición alegada, se ha configurado una presunción favorable a su condición de consignatario de la mercancía objeto del contrato de transporte por agua, tal como fue alegado en su contestación de la demanda y su posterior reforma. ASÍ SE DECIDE...

De las sentencias transcritas dimana la necesaria valoración que del documento

denominado conocimiento de embarque y de las cláusulas que este contiene, debe realizar el juez para extraer del mismo, el valor probatorio que sustenten las alegaciones de las partes en los reclamos de carga enmarcados en el régimen jurídico aplicable a los contratos de transporte de mercancías por agua. Tres rasgos muy fundamentales que provienen de este particular documento se exaltan en las referidas sentencias, como lo son hacer:

1. “Plena prueba de que las mercancías en las cantidades expresadas, fueron recibidas a bordo” dada la existencia de “un contrato de transporte entre un cargador, y un porteador, y que dichos instrumentos constituyen un título de propiedad sin el cual no pueden retirarse las mercancías a su llegada al puerto de destino”,

2. Que “tratándose de un conocimiento de embarque “NOMINATIVO” el derecho de demandar reparación de los daños y perjuicios pertenece al destinatario designado en el título de transporte, o a un cesionario”

3. El conocimiento de embarque debe ser consignado en su formato original y de no estar escrito en idioma castellano, presentarlo con su respectiva traducción, por cuanto sólo de manera excepcional y operando su estudio con otras pruebas podría éste adquirir valor incorporado de una manera distinta.

3.2 Criterios del Tribunal Supremo de Justicia

Los criterios establecidos por los tribunales de la jurisdicción acuática podrán ser revocados por los tribunales de alzada, entre los que se encuentran la Sala Político Administrativa, la Sala de Casación Civil y la Sala Constitucional, todas del Tribunal Supremo de Justicia, de esta manera pueden los criterios establecidos en el máximo tribunal de la República incidir directamente sobre las decisiones futuras de los tribunales de la jurisdicción, estableciendo nuevos parámetros equivalentes a normas legales establecidas por el criterio del tribunal de alzada, vinculantes en el caso de

que emanen de la Sala Constitucional.

Además del carácter vinculante de las algunas sentencias dictadas por la Sala Constitucional, se adquiere igual relevancia con el criterio sostenido en varias sentencias en relación a un mismo aspecto, existe una intención en la legislación relacionada de dar cierto grado de importancia a la jurisprudencia establecida; por ejemplo si en un caso se determina a través de un fallo que determinado documento no reúne los requisitos mínimos establecidos para servir como conocimiento de embarque, y en consecuencia no es suficiente para probar la existencia del contrato de transporte por agua, el juzgador analizará las características establecidas en los diferentes instrumentos legales vigentes, verificando su cumplimiento en el instrumento legal presentado y concluirá conforme a su criterio, que puede ser distinto al establecido en la sentencia cuestionada, basándose si fuera necesario en sentencias similares, con el fin de dar mayor consistencia a su dispositivo.

En la medida que se vayan produciendo mayor número de sentencias en la jurisdicción marítima, y sean ratificadas o revocadas por los tribunales de alzada y de última instancia, se irá generando una jurisprudencia específica de la materia, la cual podrá ser utilizada como fuente formal o complementaria, o simplemente como guía de los criterios que deben establecerse dentro de la jurisdicción acuática venezolana, aplicable a los casos futuros.

En relación con el valor probatorio del conocimiento de embarque, considera el autor que para confirmar que dicho documento tiene la relevancia de fundamental en las demandas relativas a las demandas de carga enmarcados en el régimen jurídico aplicable a los contratos de transporte de mercancías por agua, basta con estudiar la sentencia de fecha veintitrés (23) de septiembre de dos mil tres (2003) dictada por la Sala Político Administrativa del Tribunal Supremo de Justicia, en el caso de Federal Insurance Company en contra del Instituto Nacional de Canalizaciones, en el expediente número 13602 y publicada con fecha veinticuatro del mismo mes y año,

en la cual quedó asentado lo siguiente:

...En este sentido, se estima pertinente señalar que instrumentos como el *conocimiento de embarque*, de obligatorio cumplimiento para el cargador y el capitán conforme a las normas del Código de Comercio, resultan de capital importancia por la información que éstos aportan. Así, se establecen en el artículo 734 de ese texto legal, los requisitos formales que debe contener el conocimiento de embarque:

“El cargador y el capitán que recibe la nave se darán mutuamente un conocimiento que expresará:

La fecha.

El nombre y domicilio del capitán.

La clase, nacionalidad, nombre y toneladas de la nave.

El nombre del cargador y del consignatario.

El lugar de la carga y el de su destino.

La naturaleza y cantidad de los objetos que se han de transportar, y sus marcas y números.

El flete convenido.

El conocimiento puede ser a la orden, al portador, o a favor de persona determinada.” (Destacado de la Sala).

Por tanto, siendo el conocimiento de embarque un documento que demuestra que se ha celebrado un contrato para el transporte marítimo de determinada carga y en el cual deberá hacerse expresión de los aspectos señalados en la norma transcrita, a juicio de la Sala, éste constituía prueba fundamental del vínculo entre la firma United States Steel Corporation y la carga cuyo deterioro o daño dio lugar a la presente reclamación. En ausencia de esta documental o de otra que en su defecto permitiera establecer la relación indicada, debe concluirse que la parte actora carece de cualidad para demandar.

En definitiva, es la falta de instrumentos fundamentales de la demanda, requisito indispensable conforme a lo dispuesto en el artículo 340 del Código de Procedimiento Civil, lo que determina en el presente caso una falta de cualidad activa, pues de las actas procesales nada puede decirse acerca de la titularidad de la relación jurídica sustancial que pretende hacer valer la empresa accionante para reclamar el pago de la cantidad pagada a United States Steel Corporation (USX Corporation), como consecuencia de la varadura de la motonave Panagiotis L. Perivoliotis.

Por tanto, resulta forzoso declarar la inadmisibilidad de la demanda interpuesta toda vez que no se acompañaron a ésta los instrumentos en el que se fundamenta la acción, como lo preceptúa el artículo 340, ordinal 6º eiusdem. Así se decide...

Capítulo IV

El procedimiento en la normativa adjetiva referente a la valoración probatoria del Conocimiento de Embarque en Venezuela

El traslado y navegación de los buques en Venezuela viene a ser regulado en principio por la Ley de Comercio Marítimo (2006), debido a la gran importancia para la economía del país y el derecho marítimo internacional, la desactualización existente debido a leyes viejas y obsoletas, frente a los constantes avances del comercio internacional gracias a la tecnología que lo soporta, hizo necesaria la aprobación de nuevas leyes que permiten dar seguridad a la actividad naviera y la preservación de los recursos que se encuentran en los espacios acuáticos.

El derecho marítimo debe sustentarse con un proceso adecuado a las exigencias de las múltiples relaciones generadas en el comercio transnacional, que debido a sus características exige la generación de una nueva jurisdicción, con ella la generación de procedimientos especiales que permiten tratar con celeridad y seguridad el derecho aplicable, estableciendo los límites exigibles por los daños causados.

La estipulación del derecho adjetivo en la Ley de Procedimiento Marítimo (2001) de forma separada de la ley sustantiva permitió la adaptación de esta última sin necesidad de reformular la del procedimiento, sin embargo se toma en consideración el juicio oral establecido en el Código de Procedimiento Civil (1990) en los artículos 859 y siguientes, limitando un poco la autonomía del procedimiento.

4.1 El Procedimiento Marítimo

La Ley de Procedimiento Marítimo (2001) controla la parte adjetiva de la controversia marítima, determinando los principios que rigen los procesos que cursan

ante los tribunales de la jurisdicción marítima; el principio de brevedad, el de concentración, intermediación, gratuidad y publicidad, adaptando a nuestro sistema de procedimientos algunas características de sistemas extranjeros en la materia.

Artículo 8°. El procedimiento marítimo, cualquiera sea su cuantía, se desarrollará en forma oral, aplicando los principios de la brevedad, concentración, intermediación, gratuidad y publicidad conforme a las disposiciones contenidas en el Libro Cuarto, Título XI del Código de Procedimiento Civil, con las modificaciones señaladas en este Capítulo.

A título ilustrativo a continuación se presenta la explicación de los principios contenidos en el artículo transcrito.

El Principio de Brevedad.

En lo concerniente al Principio de Brevedad a que se refiere el Artículo 8 de la Ley de Procedimiento Marítimo, aquel que caracteriza al procedimiento breve; atendiendo a razones que pueden ser de cuantía o de la materia, se realiza con una abreviación de los lapsos procesales y de las oportunidades para hacer valer los medios de accionar y excepcionares las partes, acortando en tal forma las garantías del procedimiento ordinario, el cual por su extensión de gestiones y diligencias y multiplicidad de ocasiones para hacer valer los medios ofensivos y de defensa, congrega las más altas garantías procesales.

Sobre este principio el artículo 811, *in fine*, del Código de Procedimiento Civil preceptúa textualmente lo siguiente: "...se tramitarán también por el procedimiento breve aquellas demandas que se indiquen en leyes especiales".

En sintonía con esta disposición la Ley de Procedimiento Marítimo (2001) dispone textualmente en su artículo 8, lo siguiente:

El procedimiento marítimo, cualquiera sea su cuantía, se

desarrollará en forma oral, aplicando los principios de la brevedad, concentración, inmediación, gratuidad y publicidad conforme a las disposiciones contenidas en el Libro Cuarto, Título XI del Código de Procedimiento Civil, con las modificaciones señaladas en este Capítulo.

El Principio de Concentración.

Para referirse al principio de concentración previsto en la Ley de Procedimiento Marítimo (2001), se puede señalar que siguiendo al procedimiento oral contemplado en el Código de Procedimiento Civil, el procedimiento ordinario marítimo consta esencialmente de dos etapas: la existencia de una primera etapa de preparación o instrucción de la causa con miras a la audiencia preliminar; y la segunda, la audiencia oral propiamente dicha. Sólo entendiendo la existencia de estas dos etapas distintas en el proceso, y distinguiendo claramente una de la otra, tendrá lógica y sentido procesal el procedimiento ordinario marítimo.

Con relación al principio de concentración, Fernández-Concheso (2006) ha expresado que este Principio se plasma en la aspiración esencial de la justicia contemporánea de buscar la brevedad de los litigios, por consiguiente, se resumen o compendian los procesos y en nuestros días los juicios sumarios tienden a predominar sobre los ordinarios. Dicho principio tiende a reunir lo suelto o disperso y en tal sentido aglomera diferentes actividades procesales en una sola audiencia o en el menor número de ellas.

Por tal razón, se adopta en los tiempos presentes el principio de la disminución de los lapsos, no por consentimiento de las partes, sino por mandato de la ley.

El Principio de Inmediación.

El vocablo “inmediación” quiere decir calidad de inmediato, cercanía,

proximidad, a corta distancia.

El Principio de Inmediación según lo ha expresado Belisario (2005) radica en la cercanía del Juez con la realidad del proceso, en su vinculación directa con las personas y las cosas que lo conforman, no sólo con los litigantes sino también con los testigos y demás auxiliares de la justicia.

No obstante, en opinión de Fernández-Concheso (2006) esta proximidad también requiere el conocimiento directo de las cosas que son objeto del proceso de manera que pueda estar compenetrado con la esencia de la polémica o del debate jurídico y con el ambiente donde se produjeron los hechos. Señala el citado autor que el Juez ambiciona, por consiguiente, a través del principio de la inmediación, no a percibir acontecimientos de naturaleza histórica, o sea contados después de haber acaecido, sino situaciones que hasta cierto punto estén lo más cerca posible de los hechos. Por supuesto, este principio sólo tiene efectiva aplicación en el procedimiento oral, ya que en el escrito, predomina el Principio de la Mediación, es decir, el conocimiento de los individuos y cosas que conforman el proceso a través de referencias y no de la percepción directa del Juez.

Finalmente, podemos señalar como caracteres de la inmediación, los siguientes:

- a) La presencia de los sujetos procesales ante el Juez.
- b) La falta de un intermediario judicial entre las cosas y las personas del proceso y el Juez.
- c) La identidad física entre el Juez que tuvo contacto con las partes y el que dictará la sentencia.

Este aspecto es esencial para evitar que el Juez que sentencia lo haga en base a una versión mediata de la realidad que le proporcione otro Juez.

El Principio de Gratuidad.

Finalmente, el Principio de Gratuidad se encuentra fundamentado en el artículo 26 de la Constitución, conforme al cual: “El Estado garantizará una justicia gratuita, accesible, imparcial, idónea, transparente, autónoma, independiente, responsable, equitativa y expedita, sin dilaciones indebidas, sin formalismos o reposiciones inútiles”.

Este principio constitucional de gratuidad, es desarrollado en el Artículo 8 de la Ley de Procedimiento Marítimo y, como su nombre lo indica, significa, en términos sencillos, que los interesados pueden acceder a la justicia de forma gratuita y que en consecuencia las actuaciones de los tribunales de la jurisdicción acuática se realizarán sin costo alguno para los interesados.

Partiendo de esta premisa, en opinión de Fernández-Concheso (2006), no pueden en consecuencia los Tribunales Marítimos cobrar aranceles o cantidad alguna bajo otra figura por las actuaciones que se realicen. Sin embargo, a decir del autor, ello no obsta, para que, en obsequio de permitir celeridad, las partes sufraguen los costos de ciertas actuaciones para las cuales el Tribunal no está provisto de recursos, y que pueden incluir desde los gastos de transporte del traslado, sobre todo fuera de la ciudad, como el pago de reproducciones o ciertos medios de prueba que por lo sofisticado, el Tribunal puede o no tener disponible, en cuyo caso la parte interesada deberá costearlas, a reserva de su derecho a recuperarlas de la otra en caso de producirse condenatoria en costas a su favor.

El Principio de Publicidad.

Este principio de Publicidad también presente en el procedimiento marítimo, es en la actualidad la regla esencial de la actividad procesal, opuesto rotundamente a la confidencialidad o reserva de los procesos inquisitoriales.

Este principio establece como máxima garantía de las partes que litigan, que la

sustanciación de las causas, la práctica de las evidencias, las exposiciones de los litigantes y los fundamentos de los fallos judiciales, sean debidamente conocidos y apreciados no solamente por los que están involucrados en las causas y aquellos que participan en los procesos, sino por el público en general.

La jurisdicción marítima está íntimamente vinculada al Principio de la Publicidad, por cuanto la mayoría de las actuaciones y diligencias que conforman el proceso deben realizarse en audiencia pública, para que sean debidamente conocidas por todos en general.

El Principio de Oralidad.

En opinión de quien escribe, es totalmente acertado el criterio de Belisario (2005), ratificado por Fernández-Concheso (2006) en cuanto a que la oralidad es un principio fundamental y característico del procedimiento marítimo es justamente el referido al juicio oral, a que se refiere el Artículo 8 de la Ley de Procedimiento Marítimo; es decir, aquel que se lleva a cabo de viva voz y ante el juez o tribunal que conoce de la causa. En el proceso oral, las evidencias, defensas y exposiciones de las partes se realizan ante el Juez ante el cual se ventila el litigio en forma verbal. La oralidad fundamental para la inmediación, prevista en la norma citada y, según muchos juristas, representa una forma esencial para la razonable y moderada administración de justicia.

4.2 Valoración de la Prueba en el Procedimiento Marítimo.

Valorar da a entender estimar la valía o cualidades de alguien o de algo, trasladado este concepto a los medios de prueba la valoración tiene como finalidad estimar la valía o cualidades de dichas pruebas.

La valoración es una materia que corresponde a los límites impuestos al juez

para el examen y apreciación de los medios de prueba en la oportunidad trascendente en que tiene que configurarse convicción sobre las certidumbres los hechos alegados por las partes.

En armonía con lo expuesto, es imprescindible que el Órgano Jurisdiccional efectúe una correcta valoración de los medios de prueba para recalar a la verdad de los hechos y en base a ello emitir un pronunciamiento.

Lo que se pretende saber es qué valor tiene establecido una prueba y con qué grado de efectividad puede usarse frente a otros medios de pruebas o momentos en los que puede presentarse, con el fin de convencer al juez y brindarle una convicción razonada de los hechos, a fin de que tome la correspondiente decisión. Teniendo presente el elemento intelectual del conocimiento que permite dictar la sentencia y el procedimiento a través del cual se le asigna determinado valor a la prueba, la dirección de los jueces al momento de dictar las sentencias está contenida en el artículo 12 del Código de Procedimiento Civil (1990).

Artículo 12.- Los jueces tendrán por norte de sus actos la verdad, que procurarán conocer en los límites de su oficio. En sus decisiones el juez debe atenerse a las normas del derecho a menos que la Ley lo faculte para decidir con arreglo a la equidad. Debe atenerse a lo alegado y probado en autos, sin poder sacar elementos de convicción fuera de éstos, ni suplir excepciones o argumentos de hecho no alegados ni probados. El juez puede fundar su decisión en los conocimientos de hecho que se encuentren comprendidos en la experiencia común o máximas de experiencia.

En la interpretación de contratos o actos que presenten oscuridad, ambigüedad o deficiencia, los jueces se atenderán al propósito y a la intención de las partes o de los otorgantes, teniendo en mira las exigencias de la ley, de la verdad y de la buena fe.

Resulta fundamental el convencimiento del juez, en cuanto se refiere al establecimiento de la verdad procesal, ya que debe decidir conforme a todo lo alegado y probado en autos, cuando a su juicio exista plena prueba, teniendo conocimiento de ellas de manera directa, de forma que pueda tener plena convicción de los hechos que conforman la causa, necesitando en la mayoría de los casos un concurso de pruebas o medios de pruebas que permitan llegar a ese grado de convencimiento, resultando de importancia para su eficacia el grado de inmediatez existente entre el juez y la prueba.

Los diferentes medios de pruebas existentes poseen mayor o menor eficacia en la medida que se aproximan al juez, siendo menos eficaces aquellos que se encuentran más distantes del juez porque van a tener menor valor de convencimiento, existen medios de prueba directos; que están en contacto inmediato con lo que se quiere probar, así el juez puede apreciar de forma directa como en el caso de la inspección judicial, donde puede apreciar directamente la escena.

Existen, en consecuencia, medios indirectos, que son practicados por otros funcionarios o que los recibe el juez en forma documental, ellos están constituidos por medios de referencia, por lo tanto el juez no está percibiendo de forma directa sino que lo infiere por regencia.

Los métodos establecidos de valoración de la prueba son: el de la prueba legal, el de la libre valoración y el de la sana crítica, ellos se refieren a la forma como el juez aborda los medios de prueba para establecerse un criterio con el cual justificar la sentencia que deba dictarse.

En la siguiente tabla se resumen las características fundamentales de los dos primeros métodos, destacando que el método legalmente asignado al procedimiento marítimo es el de la sana crítica, sobre el cual se ahondará posteriormente.

Tabla 1
Rasgos sobresalientes de los métodos “Valoración de la Prueba Legal” y “Libre Convicción”

MÉTODO DE LA PRUEBA TASADA O LEGAL	MÉTODO DE LA LIBRE CONVICCIÓN
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Se perfecciona cuando la ley señala previamente la eficacia que debe tener cierto medio probatorio. ▪ Se supone la uniformidad en las decisiones, evitándose el posible criterio sesgado del juzgador hacia una de las partes dentro del proceso. ▪ Quien valora la prueba es el legislador y no el juez, limitando su capacidad, libertad apreciativa y valorativa de las pruebas por parte él. ▪ El legislador señala las pautas a que se someterán los medios de prueba para su debida aplicación, determinando el alcance, y el tratamiento que esta debe recibir dentro del proceso. ▪ Se mecaniza la función del juez, al limitarse a verificar el cumplimiento de los extremos exigidos para utilizar un determinado medio de prueba. ▪ Con este sistema, se debe llegar a la conclusión establecida por la ley. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Consiste en otorgarle al juez plena libertad para evaluar los medios de pruebas. ▪ El juez puede juzgar todas las pruebas incorporadas en el expediente, apreciándolas o desechándolas con absoluta libertad, sin tener establecidos requisitos legales que lo limiten, llegando hasta darle el poder de seleccionar libremente las máximas de experiencia que ha de utilizar. ▪ Se pretende el control por parte del juez, confiando en el criterio que éste tiene sin necesidad de convencer como si lo hace la sana crítica. ▪ El juez debe valorar las pruebas expresando la apreciación que tiene de ellas, las pruebas producidas en el expediente no resultan ser el límite, debido a que pueden usarse otros medios de convencimiento, quedando las decisiones producidas bajo la completa discrecionalidad del juez.

Fuente: Elaborado con base en Bello y Bello (1986).

El sistema de la sana crítica es el tercer sistema de valoración de la prueba; es el escogido por el legislador para la aplicación del procedimiento marítimo, tal como se encuentra establecido en el Decreto con Fuerza de Ley de Procedimiento Marítimo, en la parte *in fine* de su Artículo 19 señala: “El juez analizará, valorará y apreciará las pruebas conforme a las reglas de la sana crítica”.

Este sistema consiste en apreciar las pruebas con libertad de consciencia, de acuerdo con la lógica, la racionalidad y la experiencia que de manera personal posea

el juez, y que sean aplicables al caso concreto, procurando la mas correcta aplicación de las realidades que se han percibido dentro del proceso por parte del juez, gracias a su experiencia personal y profesional. Cuando se determinan las presunciones judiciales se está en presencia de la sana crítica.

La valoración realizada por el sistema de la sana crítica es una apreciación de la prueba que debe razonarse y motivarse, no debe quedar a discrecionalidad del juez, que se encuentra obligado a expresar las motivaciones de la decisión, expresando los razonamientos utilizados para valorar los medios de prueba aportados en el juicio, la motivación de la valoración de las pruebas dentro del proceso garantiza al ciudadano común ejercitar el derecho a la defensa, en caso de considerar vulnerado alguno de sus derechos, protege lo estipulado en el debido proceso y proporciona una tutela judicial efectiva a los derechos ventilados dentro del proceso.

La sana crítica como método de valoración de la prueba resulta adecuado en su aplicación, por ser el resultado de un razonamiento lógico debidamente motivado, sin estar determinado de manera anticipada por una norma de aplicación, donde se puede hacer uso de las máximas de experiencia para buscar la verdad que permita emitir un juicio sobre los hechos probados y resolver la controversia del caso.

Entonces, la instauración del procedimiento oral dentro de la jurisdicción marítima contiene la materialización de la aplicabilidad de la sana crítica en éste como una forma de flexibilización del sistema probatorio, gracias a la vinculación entre el juez, las pruebas y las partes, vinculación que beneficia la valoración de la prueba, donde una de las partes por lo general tratará de demostrar la certeza de determinados hechos mientras la parte contraria tratará de desmentirlos, pudiendo el juez determinar algunas providencias para el mejor entendimiento de la verdad, según lo establece la Ley de Procedimiento Marítimo:

Artículo 15. En los procedimientos marítimos, el Juez podrá dictar aquellas providencias que tiendan al mejor esclarecimiento de la verdad, y

a tal efecto, podrá ordenar de oficio la evacuación de las pruebas que estime pertinentes, manteniendo en todo caso el principio de igualdad de las partes, sin que pueda suplir defensas y alegatos no formulados por éstas.

En el procedimiento ordinario las partes tienen la carga de probar sus alegatos, el que exige el cumplimiento debe demostrar la obligación, esta disposición es aplicable al procedimiento marítimo, así mismo el que pretende liberarse de una obligación debe probar el pago, resaltando que los hechos públicos y notorios no son objeto de prueba, el que pretende debe demostrar la existencia de la obligación o su extinción en caso de procurar ser liberado de ésta, estas consideraciones están establecidas en el artículo 506 del Código de Procedimiento Civil (1990).

Artículo 506.- Las partes tienen la carga de probar sus respectivas afirmaciones de hecho. Quien pida la ejecución de una obligación debe probarla, y quien pretenda que ha sido libertado de ella, debe por su parte probar el pago o el hecho extintivo de la obligación. Los hechos notorios no son objeto de prueba.

Por otra parte se presenta el problema de la demostración de los negativos, en la práctica forense, a diferencia de la doctrina procesal, que los hechos negativos no requieren ser probados, sin embargo cuando el demandado niega, rechaza y contradice los alegatos presentados por la parte acusadora se invierte la carga de la prueba, debiendo probar lo negado.

El punto tiene especial relevancia en el Derecho Marítimo y particularmente en el transporte marítimo de mercancías, habida cuenta del fenómeno de la containerización, en virtud del cual los bienes son recibidos por el porteador en un contenedor sellado y que es abierto de nuevo sólo una vez ya en poder del consignatario, de manera que el período de custodia de las mercancías por parte del porteador, está sin duda envuelto en lo que se pudiera llamar un especie de misterio, cuya

precisión circunstancial solamente puede derivar de un ejercicio ponderado en que la aplicación de las reglas de prueba ordinaria, tome en cuenta las realidades particulares. Se ha discutido sobre la prueba de estos hechos. (Fernández-Concheso. 2006, p. 121).

Cuando existe la controversia sobre el estado en que se encontraba la mercancía al momento de la entrega para ser transportada; resulta lógico pensar que le será más fácil al porteador demostrar que las mercancías le fueron entregadas en malas condiciones que al consignatario demostrar las buenas condiciones en las que las entregó, razón por la cual se establece que en el conocimiento de embarque debe constar una descripción de la mercancía recibida que incluya las condiciones generales en que se las recibe, que en caso contrario será el consignatario quien deberá demostrar el buen estado de la mercancía al momento de la consignación para su respectivo transporte.

Con todo, el Juez Marítimo debe valorar exacta y apropiadamente este aspecto de la carga de la prueba que pareciese estar definido en la doctrina judicial, pero que comporta complejidades que van mas allá de su pura apariencia frontal. Ese ejercicio de ponderación por parte del Juez Marítimo para precisar si en las circunstancias opera un liberación total con respecto a su obligación para quien se ve frente a la necesidad de probar un hecho negativo, eximiéndole de hacerlo, encuentra fundamento en la regla del artículo 1.354 del Código Civil en materia de la prueba de las obligaciones y de su extinción, en la medida en que es congruente con el principio de que quien pretende que ha sido liberado de una obligación, debe probar el pago o el hecho que ha producido la extinción de la obligación. (Fernández-Concheso. 2006, pp. 122-123).

Al realizar un análisis sobre los medios de prueba, enfocado desde la óptica del procedimiento marítimo y las garantías constitucionales, se puede indicar con

respecto a los sistemas de valoración de los medios probatorios establecidos, que se considera al sistema de la sana crítica o persuasión racional como el método mas apropiado en todos los tipos de procesos o procedimientos, ayudando en este sentido a que el Estado realice la tutela efectiva de los derechos de los administrados con procesos simples, uniformes, eficaces, breves, orales, públicos, sin reposiciones inútiles y sin formalismos o ritualismos innecesarios.

En tal sentido, la Sala Constitucional del Tribunal Supremo de Justicia mediante sentencia de fecha 10 de mayo de 2001, con ponencia del magistrado Jesús Eduardo Cabrera Romero, señaló: "...En un Estado social de derecho y de justicia (artículo 2 de la vigente Constitución), donde se garantiza una justicia expedita, sin dilaciones indebidas y sin formalismos o reposiciones inútiles (artículo 26 eiusdem), la interpretación de las instituciones procesales debe ser amplia, tratando que si bien el proceso sea una garantía para que las partes puedan ejercer su derecho de defensa, no por ello se convierta en una traba que impida lograr las garantías que el artículo 26 constitucional instaura. (Fernández-Concheso. 2006, p. 121).

El artículo 507 del Código de Procedimiento Civil (1990) establece que a menos que exista una regla legal expresa que establezca la manera de valorar el mérito de una prueba, el juez no estará obligado, por lo que podrá en consecuencia utilizar el método de la sana crítica, principio que se encuentra ratificado en el artículo 19 de la Ley de Procedimiento Marítimo (2001).

Capítulo V

Suficiencia del Conocimiento de Embarque como el instrumento fundamental de la demanda, cuando se trata de reclamos de cargas, surgidas de un contrato de transporte de mercancías por agua

Al igual que en el procedimiento ordinario, el procedimiento marítimo comienza con la interposición de la demanda, acompañada en consecuencia de los documentos fundamentales, a tales efectos el procedimiento ordinario establecido en el Código de Procedimiento Civil (1990) se considera un prototipo para todos los casos que no tengan un procedimiento especial, y en los casos que exista se aplica de forma supletoria a fin de llenar los vacíos presentes en éste, como está contemplado en el artículo 3 del Decreto con fuerza de Ley de Procedimiento Marítimo (2001).

El procedimiento marítimo en primera instancia se caracteriza por ser oral, pero la instauración de la demanda conserva el carácter escrito, con la debida documentación que lo soporta para dar inicio a la serie de actos que conforman el proceso; en este sentido, lo establecido en el numeral 6° del artículo 340 del Código Adjetivo Civil señalado se hace indispensable para su correspondiente admisión, entre otros, mencionar los instrumentos en que se fundamente la pretensión, y la consignación del poder.

5.1 Documentos fundamentales permitidos en la Demanda

Conocidos conforme al numeral 6to del artículo citado, como los instrumentos en los que se fundamente la pretensión, y la consignación del poder que le permite la actuación, conforme al 8vo; se entiende que de estos documentos se deriva el derecho

invocado que sustenta lo que se exige, de manera que se la permita al demandado establecer su defensa con un conocimiento adecuado de lo solicitado.

Artículo 340. El libelo de la demanda deberá expresar:

6° Los instrumentos en que se fundamente la pretensión, esto es, aquellos de los cuales se derive inmediatamente el derecho deducido, los cuales deberán producirse con el libelo.

8° El nombre y apellido del mandatario y la consignación del poder.

De igual manera la ley adjetiva ha establecido una sanción aplicable en los casos en que el demandante no acompañe su demanda con los documentos en que está fundamentada, así lo recoge el artículo 434 del Código de Procedimiento Civil (1990).

Artículo 434. Si el demandante no hubiere acompañado su demanda con los instrumentos en que la fundamenta, no se le admitirán después, a menos que haya indicado en el libelo la oficina o el lugar donde se encuentren, o sean de fecha posterior, o que aparezca, si son anteriores, que no tuvo conocimiento de ellos.

De esta forma, las referidas normas con fundamento en el principio de preclusión procesal, establecen la oportunidad en que deben traerse dichos instrumentos fundamentales y las excepciones a esa oportunidad en garantía de los principios de igualdad y equilibrios procesales de ambas partes los cuales el juez debe preservar.

En los artículos 864 y 865 del Código de Procedimiento Civil (1990) se establece que la demanda dentro del proceso oral debe ser en forma escrita, razón por la cual se entiende que la demanda en el procedimiento marítimo se debe realizar de forma escrita, cumpliendo con los requisitos establecidos para su validez, a fin de

garantizarle a la contraparte un derecho a la defensa al tener claro los extremos en los cuales ha sido demandado.

5.2 El Conocimiento de Embarque y los requisitos de los documentos fundamentales permitidos

Presentada la demanda se debe hacer mención de cuáles son los instrumentos públicos y privados que fundamentan la pretensión, así como cualquier otro elemento de prueba, en el procedimiento marítimo deben anexarse además los documentos fundamentales y de una vez promover los medios instrumentales y testigos que se pretendan hacer valer en el juicio, pudiendo generar un defecto de forma su respectiva omisión que podría generar la no admisión.

El conocimiento de embarque en las reclamaciones derivadas del contrato de mercancías por agua es el documento fundamental, como fue afirmado en la sentencia del caso *Federal Insurance Company* contra el Instituto Nacional de Canalizaciones (2003), citada en el capítulo anterior, por tener la posibilidad de evidenciar la existencia de dicho contrato, además resulta más preciso que al hacer prueba del embarque de la mercancía, prueba que no hace el contrato de transporte propiamente dicho, que pudo haberse celebrado sin que necesariamente se embarcara la mercancía en el buque, por lo que será necesario determinar cuál es la pretensión que se pretende hacer valer para determinar el documento que lo fundamenta.

5.3 Aspectos del Conocimiento de Embarque como documento fundamental permitido

Lo esencial en relación con los documentos fundamentales es que de ellos se derive de forma directa el derecho reclamado, que sea fundamento suficiente para exigir la pretensión ante los órganos de administración de justicia correspondientes,

por lo cual, dependiendo de la acción que se pretende, podrá variar el documento fundamental; es decir, en caso de reclamarse el incumplimiento del contrato de transporte, el documento fundamental será el contrato mismo, pero si lo que se pretende es la reparación de un daño sufrido en la mercancía o el retraso sufrido en la entrega de la misma será el conocimiento de embarque el documento fundamental, ya que es en él donde se recogen las características, señas y demás especificaciones de la mercancía y donde se establecen los puertos de partida y de llegada, datos que en muchos casos no están establecidos en el contrato de transporte de mercancías por ser estos genéricos, establecidos por el prestador del servicios al cual se le adhiere el consignatario como cliente al momento de realizar el respectivo conocimiento e embarque.

Cabe indicar que las especificaciones relativas a la mercancía inicialmente fueron estipuladas en las Reglas de La Haya (1924)

Artículo 3.3 Después de haber recibido como carga la mercancía, el porteador y el capitán o agente del porteador, deberá, a petición del cargador, entregar a éste un conocimiento de embarque que exprese, entre otras cosas:

a) Las marcas principales necesarias para la mejor identificación de las mercancías, tal como las haya dado por escrito el cargador antes de comenzar el cargamento de dichas mercancías, con tal de que las expresadas marcas estén impresas o puestas claramente en cualquier otra forma sobre las mercancías no embaladas o en las cajas o embalajes que contengan las mercancías, de manera que permanezcan normalmente legibles hasta el término del viaje.

b) El número de bultos, o de piezas, o la cantidad o el peso, según los casos, tal como lo haya consignado por escrito el

cargador.

c) El estado y la condición aparente de las mercancías

Sin embargo, ningún porteador, capitán o agente del porteador tendrá obligación de declarar o mencionar en el conocimiento, las marcas, números, cantidades o peso, cuando tenga razón fundada para suponer que no representan exactamente las mercancías actualmente recibidas por él, o que no ha tenido medios razonables para comprobarlas (Reglas de la Haya. 1924)

Posteriormente, el Protocolo de Visby de 1968 ratifica las especificaciones que debe contener el conocimiento de embarque y de modo semejante se presenta en las Reglas de Hamburgo de 1978 y más recientemente las Reglas de Rotterdam de 2006.

El conocimiento de embarque es la prueba de que la carga fue realizada, en la fecha y en el buque que se indica en el documento, las condiciones en las que fue recibida y demás especificaciones tanto de la mercancía como de las condiciones de transporte, como se señaló sólo en casos de mercancía debidamente embaladas o presentadas en contenedores no se detallan las condiciones de las mismas y corren a cuenta del consignatario; el conocimiento de embarque es el documento fundamental en caso de reclamos relacionados con las cargas de las mercancías, debidamente embarcadas para ser transportadas por agua, debido a que es este documento el que certifica, salvo prueba en contrario que la mercancía fue efectivamente cargada para el respectivo traslado marítimo.

Conclusiones y Recomendaciones

El conocimiento de embarque cumple funciones jurídicas equivalentes a las del título de propiedad, como contrato de transporte de mercancías por agua entre la empresa naviera y el contratante del servicio, y como recibo de bienes recibidos y entregados por la naviera al cliente, sirve como documento fundamental de la demanda en los casos en que las especificaciones en él contenidas permitan fundamentar la pretensión que se exige.

Entre los requisitos fundamentales del conocimiento de embarque están: la especificación del lugar de carga y entrega de la mercancía, las condiciones en que fue recibida y entregada, así como las condiciones en las que debe ser transportada, cubriendo en su mayoría todos los detalles establecidos en el contrato de transporte de mercancía y siendo prueba del embarque de la mercancía en la embarcación, hace prueba de la existencia de un contrato de transporte de mercancía por agua.

El conocimiento de embarque señala las responsabilidades legales y los límites de responsabilidad civil en caso de daños a la mercancía o aquellos producidos por el retardo en la entrega, establece condiciones para las diferentes partes involucradas en el embarque y transporte de la mercancía, estableciendo una costumbre que se ha venido transformando en derecho positivo en muchos países, gracias a los acuerdos internacionales.

El conocimiento de embarque original es un instrumento negociable, sujeto a las especificaciones de un título valor de la mercancía que representa, incluye a los documentos electrónicos debidamente validados con la firma de los involucrados, sobre ellos podrán realizarse modificaciones y anotaciones de las circunstancias relacionadas con la mercancía y las condiciones en las que se realizó su carga, transporte y descarga, hasta el momento de la entrega.

El porteador, como prestador del servicio es el responsable del cumplimiento de los trámites referentes a la movilización de las mercancías entre los puertos involucrados, ya que a menos que esté estipulado algo distinto en el conocimiento de embarque, el transporte de la carga se hace desde un puerto hasta la entrega que de igual manera se hace en un puerto determinado.

El conocimiento de embarque a la orden, equivalente a un título al portador, desempeña un papel importante en las transacciones internacionales, dándosele un tratamiento de cartas de crédito o giros; facilitando la negociación, por lo que la mayoría de las cartas de crédito piden un conocimiento de embarque que confirme la carga "a bordo", que le prueba al comprador la presencia del cargamento a bordo de la embarcación, reiterando el poder de prueba de la verificación de la carga colocada en el buque.

Las Reglas de Hamburgo se constituyen como uno de los principales acuerdos que establecen la uniformidad del régimen jurídico que regula los derechos y las obligaciones de las partes en el contrato de transporte por agua: cargadores, porteadores y consignatarios. Otras normas contenidas en el mismo instrumento se refieren a los documentos de transporte emitidos por el porteador, distintos al conocimiento de embarque y los documentos de transporte no negociables, así como a las reclamaciones y acciones en virtud del Convenio, lo que lo hace de referencia obligatoria, tanto para el uso de conceptos como de procedimientos dentro de las relaciones internacionales relacionadas con el transporte marítimo.

El conocimiento de embarque en algunas legislaciones requiere ser presentado ante las oficinas de registro dispuestas en las aduanas, como requisitos de ingreso, traslado, nacionalización y pago de impuestos; en fin trámites asociados con la circulación de la mercancía que efectivamente llegó a puerto, pero no existe unificación de criterios ni procedimientos, se recomienda el estudio de las exigencias a nivel internacional y el rol del conocimiento de embarque en los tramites anexos.

Referencias

Álvarez, T. (2007). Derecho Marítimo. 2da. Ed. Caracas, Venezuela: SENPRESS, CA

Ansieta, A. (1972). El Conocimiento de Embarque. Editorial Andrés Bello. Santiago de Chile – Chile, 1972.

Arroyo, I. (2009). Compendio de Derecho Marítimo. 3era. Ed. Editorial Tecnos. Madrid – España.

Ascoli, P. (1953). Del Comercio Marítimo y de la Navegación. Tomo 17. Volumen II. Ediar, Sociedad Anónima. Buenos Aires – Argentina.

Bauche, M. (1983). La Empresa: Nuevo Derecho Industrial, Contratos Comerciales y Sociedades Mercantiles. Editorial Porrúa. México.

Belisario, F. (2005). Riesgos de la Navegación. Arauco Ediciones, C.A. Caracas – Venezuela.

Bello, H. y Bello, H. (1986). Tratamiento de los medios de prueba en el nuevo Código de Procedimiento Civil. 3era Ed. Mobil-Libros. Caracas – Venezuela.

Blas, O. (1987). Compendio de Derecho de la Navegación. Ediciones DEPALMA. Buenos Aires – Argentina.

Broseta P. (1978). Manual de Derecho Mercantil. Editorial Tecnos, C.A. Madrid – España.

Brown, R. (1962). Diccionario de Términos de Seguros. Editorial MAPFRE, S.A. Madrid – España.

Chami, D. (2010). Manual de Derecho de la Navegación. Abeledo Perrot, S.A. Buenos Aires – Argentina.

Código Civil. (1982). Gaceta Oficial de la República de Venezuela N° 2.990. Julio, 26 de 1982.

Código de Comercio (1955). Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela, extraordinaria número: 475, julio de 1955.

Código de Comercio de Colombia (1971). Decreto 410.

Código de Procedimiento Civil de Venezuela. (1990). Gaceta Oficial de República Bolivariana de Venezuela. 4.209 (Extraordinario), 18 de Septiembre de 1990.

Conferencia de las Naciones Unidas Sobre Comercio y Desarrollo. (1974). Pólizas de Fletamento. Naciones Unidas. New York. Estados Unidos de América.

Convenio para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Conocimiento de Embarque. (1924) Reglas de la Haya - Convención de Bruselas.

Convenio de las Naciones Unidas Sobre el Transporte Marítimo de Mercancías Reglas de Hamburgo. (1978)

Corte Suprema de Justicia. (1997). Decisión de la Sala de Casación Civil de fecha 17 noviembre de 1997.

Corte Suprema de Justicia. (2000). Decisión número 01252 de la Sala Político-Administrativa de fecha 30 de mayo de 2000.

Diez, A. (1954) Derecho de la Navegación. Tomo I. Librería “Ciencias Económicas”. Buenos Aires – Argentina.

Emparanza, S. (2010) Las Reglas de Róterdam. La Regulación del contrato de transporte de mercancías por mar. Marcial Pons, Ediciones Jurídicas y Sociales, S.A. Madrid – Barcelona – España.

Enciclopedia Jurídica OPUS. (1994). Tomo II. Editorial Libra, C.A. Caracas – Venezuela.

Fernández-Concheso, A. (2006). El Procedimiento Marítimo Venezolano. Caracas: Miguel Ángel García e hijos S.R.L.

Freire, J. y González, F. (2003). Economía del Transporte Marítimo. Ed. Net Biblio. Madrid – España.

Garrigues, J. (1983). Curso de Derecho Mercantil. Tomo II. Octava Edición. Imprenta Aguirre. Madrid – España.

Gast, Alicia. (1989). Efectos Legales y Prácticos de las Reglas de Hamburgo. Asociación de Armadores Marítimos Colombianos. (ARMACOL)- Bogotá - Colombia.

Guzmán, J. (2007) El Contrato de Transporte Marítimo de Mercancías Bajo

Conocimiento de Embarque, Bogotá. Universidad Externado de Colombia.

Hugas, R. (1984). El Transporte y los Fletamentos Marítimos. 3ª Edición. Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Barcelona. España.

Ley de Comercio Marítimo. Gaceta Extraordinaria Número: 5.551 Extraordinaria, noviembre 9, 2001.

Ley de Comercio Marítimo. Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela, Extraordinaria Número: 38.351, enero 5, 2006.

Ley de Navegación. Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela, Extraordinaria Número: 5.263, septiembre 17, 1998.

Ley de Procedimiento Marítimo. Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela. Número: 5.554, Noviembre 13, 2001.

Ley de Protección y Desarrollo de la Marina Mercante Nacional (1998). Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela, Extraordinaria, Número: 5.263, septiembre 17 de 1998

Ley de Reactivación de la Marina Mercante Nacional. Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela. Número: 36.980, noviembre 26, 2000.

Ley Orgánica de los Espacios Acuáticos e insulares (2001). Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela. Número: 37330, noviembre 22, 2001.

Ley Orgánica de los Espacios Acuáticos. Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela. Número: 5.890, julio 31, 2008.

Osorio, C. (2006). Diccionario de Comercio Internacional. 2ª Edición. Ecoe Ediciones. Bogotá – Colombia.

Ray, J. (1992). Derecho de la Navegación. Abeledo Perrot. Buenos Aires - Argentina,

Organización de las Naciones Unidas. (2009). Convenio de las Naciones Unidas sobre el Contrato de Transporte Internacional de Mercancías Total o Parcialmente Marítimo. Reglas de Róterdam

Protocolo por el que se modifica la Convención Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Conocimiento de Embarque. (1968). Reglas de la Haya Visby.

Rengel-Romberg, A. (2004). Tratado de Derecho Procesal Civil Venezolano, según el nuevo código de 1987. Teoría General del Proceso. (Vol. III). Caracas: Altolitho.

Sala de Casación Civil del Tribunal Supremo de Justicia. (2006) Sentencia del 31 de octubre de 2006, expediente No. AA-20-2005-000588.

Sala Político Administrativa del Tribunal Supremo de Justicia. (2003). Sentencia en el caso de Federal Insurance Company en contra del Instituto Nacional de Canalizaciones - expediente número 13602.

Tribunal Superior Marítimo con competencia nacional y sede en la ciudad de Caracas. (2006). Sentencia en el caso de Molinos Carabobo Mocasa, S.A. contra Filippou Filippou, capitán de la motonave Alkmini - expediente número 2005-000022.

Tribunal Superior Marítimo con competencia nacional y sede en la ciudad de Caracas. (2006). Sentencia en el caso de Stojan Ganneff T contra Mitsui O.S.K Lines y Despachos Becoblohm C.A. - expediente número 2005-000029.

Tribunal Superior Marítimo con competencia nacional y sede en la ciudad de Caracas. (2011). Sentencia en el caso de CONTI-LINES N.V., contra Equipos del Centro, C.A. - expediente número 2006-000063.





Tribunal Supremo de Justicia sentencia No 311 de fecha 21 de septiembre de 2000 de la Sala de Casación Civil - Expediente No. 00.114.

Villarroel, F. (2006). Tratado General de Derecho Marítimo. (2da Ed.) Caracas: Universidad Marítima del Caribe, PDVSA.

ANEXOS

entrega al ordenante o a quien este designe ("evidencing goods irrevocably taken over for despatch to the order of").

Ejemplo:

1 Remite (nombre, domicilio, país) EXPOR SA Calle 12 Barcelona - España		CARTA DE PORTE INTERNACIONAL Esta transporte queda sometido, no obstante todo clausula contraria, al convenio sobre el Contrato de Transporte Internacional de Mercancías por Carretera 																						
2 Consignatario (nombre, domicilio, país) IMPOR Ltd Traffic Dpt. P.O. BOX 11 PORTO / PORTUGAL		16 Porteador (nombre, domicilio, país) Transportes Reunidos SA Calle 12. Zona Franca 08001. Barcelona. España																						
3 Lugar de Entrega de la mercancía (lugar, país) PORTO / PORTUGAL		17 Porteadores sucesivos (nombre, domicilio, país)																						
4 Lugar y fecha de carga de la mercancía (lugar, país, fecha) Barcelona / SPAIN / 01.01.2003		18 Reservas y observaciones del porteador																						
5 Documentos Anexos																								
6 Marcas y Números 090290/1-2	7 Número de lotes 2	8 Clase de embalaje Cajas	9 Naturaleza de la mercancía Piezas para construcción de maquinaria	10 Nº Estadístico 11212122	11 Peso bruto Kg 1121	12 Volumen m3 10																		
13 Instrucciones del remitente		19 Estipulaciones Particulares																						
14 Forma de Pago <input type="checkbox"/> Porte Pagado <input type="checkbox"/> Porte Debido		20 A pagar por:																						
		<table border="1"> <thead> <tr> <th>Remitente</th> <th>Moneda</th> <th>Consignatario</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Precio Transporte</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Líquido/Balance</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Suplementos</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Gastos accesorios</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>TOTAL:</td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>					Remitente	Moneda	Consignatario	Precio Transporte			Líquido/Balance			Suplementos			Gastos accesorios			TOTAL:		
Remitente	Moneda	Consignatario																						
Precio Transporte																								
Líquido/Balance																								
Suplementos																								
Gastos accesorios																								
TOTAL:																								
21 Formalizado en Barcelona		19 Reembolso 102/00																						
22  Firma y Sello del remitente		23  Firma y sello del transportista			24 Recibo de la mercancía Lugar a 19 Consignatario  Firma y sello del consignatario																			

Fuente: <http://export.reingex.com/guiadicciobl.asp>

SIGLAS	INGLÉS	ESPAÑOL
A.F.	Advanced Freight	Flete adelantado
Ad. Val.	Ad Valorem	Según Valor
BAF	Bunker Adjustment	Factor Ajuste Combustible
B/L	Bill of Lading	Conocimiento de Embarque
B.S.	Bunker Surcharge	Sobrecarga por Combustible
b.t.	Berth Terms	Términos de Línea Regular
C.A.D.	Cash Against Documents	Documentos al Contado contra documentos
C.A.F.	Currency Adjustment Factor	Factor Ajustable por Divisa
CBF	Cubic Feet	Pies Cúbicos
CBM	Cubics Meters	Metros Cúbicos
CLd	Cleared	Despacho de Aduana
CI	Consular Invoice	Factura Consular
CO	Certificat of Origin	Certificado de Origen
C.O.B.	Cargo on Board	Mercancía a Bordo
C.O.D.	Cash on Delivery	Entrega contra reembolso
C.O.S.	Cash on Shipment	Pago Contado al Embarque
C.S.	Congestion Surcharge	Recargo Congestión Puerto
CS	Collection Surcharge	Recargo Cobro Flete Destino
C.T.	Combined Transport	Transporte Combinado
CWE	Cleared Whitout Examination	Despacho sin Inspección
dd	Delivered	Entregado
d.f.	Dead Freight	Falso Flete
Dis.	Discount	Descuento
D.O.	Delivered order	Nota de Entrega
D/P	Documnets against payment	Entrega de Documentos contra pago
Dy.	Delivered	Entregado
E.L.S.	Extra Lenght Surcharge	Recargo de Bultos Extralargos

E.W.S.	Extra Weight Surcharge	Recargo por Bultos Pesados
FBL	FIATA Combined Transport Bill of Loading	Conocimiento de Embarque Combinado FIATA
FCL	Full Container Load	Contenedor Completo
FILO	Free In Liner Out Flete	[no gastos carga, sí descarga]
Frnt.	Freight	Flete
L/C	Letter of Credit	Carta de Crédito
LCL	Less than Container Load	Menos de Contenedor Completo
LIFO	Liner In Free Out Flete	[sí gastos carga, no descarga]
LT	Liner Terms	Condiciones de Línea [Flete si carga/descarga]
LT	Long Ton	Tonelada Larga [1.016 Kg]
M.R.	Mates Receipt	Recibo de Piloto
m/s	Motor Ship	Moto-nave
m/v	Motor Vessel	Moto-nave
MT	Metric Ton	Tonelada Métrica
O/D	Over Deck	Sobre Cubierta
o/o	Order Of	A la Orden de
o/a	Overall	Medidas Máximas Extremas
ppd	Prepaid	Prepago
r.o.b.	Remaining on Board	Que quedan a bordo
SB	Short Bill of Lading	Conocimineto Abreviado
STC	Said to Contain	Que se dice contiene

Fuente: http://www.wtsc.eu/asociados/index.htm?demo_dic.htm~index2