



**Máster Universitario de Gestión del Negocio Marítimo y del Derecho  
Marítimo**

**Trabajo Fin de Máster**

**“RESPONSABILIDAD DEL PORTEADOR MARÍTIMO: UN ESTUDIO  
COMPARATIVO ENTRE LA LEY 14/2014 DE NAVEGACIÓN MARÍTIMA Y  
LA LEY DE COMERCIO MARÍTIMO VENEZOLANA”**

**Presentado por:**

**Estefany A. Sánchez D.**

**Dirigido por:**

**Prof. Laura Emmanuela Lopez- Almansa Beaus**

**(Abril, 2023)**

**RESPONSABILIDAD DEL PORTEADOR MARÍTIMO: UN ESTUDIO  
COMPARATIVO ENTRE LA LEY 14/2014 DE NAVEGACIÓN MARÍTIMA Y LA  
LEY DE COMERCIO MARÍTIMO VENEZOLANA**

**UNIVERSIDAD EUROPEA**

**Director/Tutor:**

**Prof. Laura Emmanuela Lopez- Almansa Beaus**

*Tenerife, a 7 abril 2023*

## Resumen

En este trabajo se lleva a cabo un estudio comparativo según lo dispuesto en la Ley 14/2014 de Navegación Marítima Española (LNM) y la Ley de Comercio Marítimo Venezolana, sobre el régimen de Responsabilidad del porteador marítimo por pérdidas o daños a la carga y por retraso en su entrega, y se compara con las normativas nacionales e internacionales vigentes (Código de Comercio y Ley de Transporte Marítimo/Reglas de la Haya Visby), con una Póliza de fletamento y con un Conocimiento de embarque. La comparación se realiza sobre cinco puntos principales de análisis, de los que se van a extraer las principales líneas de regulación y novedades. En primer lugar, estudiaremos la figura legal del porteador y las distintas definiciones contempladas en las regulaciones cuestión de estudio. En segundo lugar, analizaremos el ámbito de aplicación de las distintas normativas, anunciando así su alcance y límites. En tercer lugar, las obligaciones del porteador, centrándonos en la obligación de transporte y custodia siendo esta la más interesante al asunto que nos viene el caso. En cuarto lugar, el periodo de responsabilidad (cuándo empieza y cuándo acaba su responsabilidad). En quinto lugar, veremos también los supuestos de responsabilidad del porteador como eje de las regulaciones estudiadas.

**Palabras-clave:** Estudio Comparativo, Ley de la Navegación Marítima Española 2014 LNM, Ley de Comercio Marítimo Venezolano

## **Abstract**

In this work, a comparative study is carried out according to the provisions of the Spanish Maritime Navigation Law 2014 and the Venezuelan Maritime Commerce Law, on the Liability regime of the maritime carrier for loss or damage to the cargo and for delay in its delivery. delivery, and is compared with current national and international regulations (Commercial Code and Maritime Transport Law / Hague Visby Rules), with a Charter Party and with a Bill of Lading. The comparison is made on five main points of analysis, from which the main lines of regulation and novelties will be extracted. First, we will study the legal figure of the carrier and the different definitions contemplated in the regulations that are the subject of study. Secondly, we will analyze the scope of application of the different regulations, thus announcing their scope and limits. Thirdly, the obligations of the carrier, focusing on the obligation of transport and custody, this being the most interesting to the matter that comes to us. Fourth, the period of responsibility (when does your responsibility start and when does it end). Fifth, we will also see the assumptions of the carrier's liability as the axis of the regulations studied.

**Keywords:** Comparative Study, Spanish Maritime Navigation Law 2014 LNM,  
Venezuelan Maritime Trade Law

## ÍNDICE GENERAL

<b>INTRODUCCIÓN</b> .....	<b>1</b>
<b>CAPITULO 1 EVOLUCIÓN DE LOS CONTRATOS, CONTRATO DE FLETAMENTO Y LA UTILIZACIÓN DEL BUQUE</b> .....	<b>3</b>
1. CONTEXTO HISTÓRICO DEL CONTRATO DE FLETAMENTO.....	3
1.1 CONTRATOS DE FLETAMENTO CONCEPTO.....	4
1.2 CONTRATO DE FLETAMENTO DESDE LA VISION VENEZOLANA.....	5
1.3 CONTRATO DE FLETAMENTO DESDE LA VISIÓN ESPAÑOLA .....	7
2.1 CONTRATOS DE UTILIZACIÓN DEL BUQUE.....	8
2.2 ARRENDAMIENTO DEL BUQUE A CASCO DESNUDO .....	9
2.3 RÉGIMEN JURÍDICO DE LA LEY 14/2014 DE NAVEGACIÓN MARÍTIMA PARA EL CONTRATO DE UTILIZACIÓN DEL BUQUE .....	11
2.4CONTRATOS DE UTILIZACION DEL BUQUE .....	14
2.5 ARRENDAMIENTO DEL BUQUE A CASCO DESNUDO .....	14
3.1 EL CONTRATO DE FLETAMENTO .....	15
3.2 EL FLETAMENTO POR TIEMPO.....	15
3.3 EL FLETAMENTO POR VIAJE.....	19
4.1 CONTRATO DE TRANSPORTE MARITIMO EN REGIMEN .....	21
4.2 DECONOCIMIENTO DE EMBARQUE .....	21
4.3 DOCUMENTOS QUE HACEN PRUEBA DEL CONTRATO .....	21
5.1 POLIZA DE FLETAMENTO (CHARTER PARTY) .....	22
5.2 CONOCIMIENTO DE EMBARQUE (BILL OF LADING B/L.....	23
<b>CAPITULO 2 EL PORTEADOR MARÍTIMO, FIGURA, REGULACIÓN Y REGIMEN DE RESPONSABILIDAD POR DAÑOS, PÉRDIDAS Y RETRASOS BREVE</b> .....	<b>29</b>
1.1 RESEÑA HISTÓRICA DE LA RESPONSABILIDAD DEL PORTEADOR	

FIGURA DEL PORTEADOR MARÍTIMO .....	30
1.2 RÉGIMEN DE RESPONSABILIDAD Y OBLIGACIONES DEL PORTEADOR .....	33
2.1 REGULACIÓN EN LA LEY 14/2014 DE NAVEGACION MARITIMA Y LA LEY DE COMERCIO MARÍTIMO 2016. ....	34
2.2 ASPECTOS GENERALES .....	36
A RESPONSABILIDAD .....	36
B OBLIGACIONES DEL PORTEADOR .....	40
3.1 RESPONSABILIDAD DEL PORTEADOR POR DAÑOS Y PÉRDIDAS.....	42
3.2RESPONSABILIDAD DEL PORTEADOR POR RETRASOS EN LA ENTREGA .....	45
4.1CLÁUSULAS DE EXONERACIÓN DE RESPONSABILIDAD .....	47
5.1 LAS REGLAS Y LA REONSABILIDAD DEL PORTEADOR MARÍTIMO49	
5.2 HAYA VISBY .....	49
5.3 RÉGIMEN DE RESPONSABILIDAD DEL PORTEADOR EN LA LEY DE COMERCIO MARÍTIMO .....	56
6.1 IDENTIDAD DEL PORTEADOR EN LA L C M .....	56
6.2 FUNDAMENTO DE LA RESPONSABILIDAD.....	58
6.3 PERIODO DE RESPONSABILIDAD DEL PORTEADOR L C M .....	59
7.1 BILL OF LOADING CONOCIMIENTO DE EMBARQUE .....	60
7.2 ROTTERDAM .....	61
7.3 HAMBURGO.....	62
<b>CAPÍTULO 3 SINTESIS Y CONCLUSIONES TRAS EL ESTUDIO COMPARATIVO ESTUDIO COMPARATIVO ENTRE LA LEY 14/2014 DE NAVEGACIÓN MARÍTIMA Y LA LEY DE COMERCIO MARÍTIMO VENEZOLANA 2016 .....</b>	<b>63</b>
BIBLIOGRAFÍA.....	80



## ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1 - Cláusulas de Pólizas para fletamentos por viaje. ....	25
Tabla 2 – Cuadro Comparativo. ....	75



## ÍNDICE DE SIGLAS Y ABREVIATURAS

<b>Sigla</b>	<b>Inglés</b>	<b>Español</b>
BALTIME	The Baltic and International Maritime Council Uniform Time-Charter	Carta de tiempo uniforme del Báltico y del Consejo Marítimo Internacional
B/L	Bill of Lading	Guía de carga
Ccom	Commercial Code	Código de Comercio
Cit.	Work Cited	Obra citada
CMI	International Maritime Committee	Comité Marítimo Internacional
GENCON	The Baltic and International Maritime Council Uniform General Charter	Carta General Uniforme del Báltico y del Consejo Marítimo Internacional
GENTIME	The Baltic and International Maritime Council General Time Charter Party	
LCM	Venezuelan Maritime Trade Law	Ley de Comercio Marítimo Venezolano
LNM	Law 14/2014, of Maritime Navigation	Ley 14/2014, de Navegación Marítima
LTM	Maritime Transport Law	Ley de Transporte Marítimo
Núm./nos.	Number/numbers	Número/números
Op. cit.	Work Cited	Obra citada
p./pág./pp.	Page/ pages	Página/ páginas
RLHV	The Hague-Visby Rules	Reglas de la Haya Visby
RH	The Hamburgo Rules	Reglas de Hamburgo Convenio de las Naciones Unidas sobre el transporte marítimo de mercancías
RR	The Rotterdam Rules	Reglas de Rotterdam Convenio de las Naciones Unidas sobre el contrato de transporte internacional de mercancías total o parcialmente marítimo
Vid.	See	Véase
Vol.	Volume	Volumen
VV.AA.	Various authors	Varios autores

## INTRODUCCIÓN

La responsabilidad del porteador constituye sin lugar a dudas uno de los más importantes aspectos legales del contrato de transporte marítimo de mercancías (y en general de todas las modalidades contractuales en que nos encontremos, con independencia del modo utilizado para el desplazamiento). Permite a las partes que participan en la ejecución de un contrato –muy especialmente al porteador- conocer en qué momento comienza y termina su responsabilidad<sup>1</sup>. Ha sido este, precisamente, el tema escogido para el desarrollo de esta investigación que, en las sucesivas páginas, dese explicaré.

El régimen de responsabilidad del porteador marítimo constituye una cuestión nuclear en los contratos de transporte marítimo. En el Derecho español esta materia estaba regulada en la Ley de Transporte Marítimo de 1949 que había incorporado a nuestro ordenamiento las Reglas de La Haya-Visby. Dicha ley ha sido sustituida por la Ley 14/2014 de Navegación Marítima. El tema propuesto, en este trabajo sobre la responsabilidad del porteador marítimo: un estudio comparativo entre la ley 14/2014 de navegación marítima y la ley de comercio marítimo venezolana, obedece a la importancia de analizar ambas leyes en función de la figura de porteador marítimo, lo cual servirá de aporte en cuanto a lo académico y práctico en el ámbito del Derecho privado.

La comparación se realiza sobre cinco puntos principales de análisis, de los que se van a extraer las principales líneas de regulación y novedades. En primer lugar, estudiaremos la figura legal del porteador y las distintas definiciones contempladas en las regulaciones cuestión de estudio. En segundo lugar, analizaremos el ámbito de aplicación de las distintas normativas, anunciando así su alcance y límites. En tercer lugar, las obligaciones del porteador, centrándonos en la obligación de transporte y custodia siendo esta la más

---

<sup>1</sup> MARTÍNEZ SANZ, F., “La responsabilidad del porteador marítimo”, en Estudio Sistemático de la propuesta de Anteproyecto de Ley General de la Navegación Marítima, Servicio Central de Publicaciones del País Vasco, Vitoria, 2006, p. 364.

interesante al asunto que nos viene el caso. En cuarto lugar, el periodo de responsabilidad (cuándo empieza y cuándo acaba su responsabilidad). En quinto lugar, veremos también los supuestos de responsabilidad del porteador como eje de las regulaciones estudiadas.

Desde el punto de vista metodológico, el presente trabajo no difiere de lo habitual en la disciplina en que nos encontramos. Se ha procedido al análisis comparativo, tanto nacional como internacional, a la consulta de trabajos doctrinales y al análisis jurisprudencial. Con todo, se cree necesario indicar en este apartado algunos objetivos del porteador marítimo que dan forma a dicha investigación:

- Desarrollar comercio internacional a gran escala.
- Celebrar contratos de transporte marítimo internacional.
- Trasladar mercancía de un lugar a otro ajustados a las normas nacionales y convenios internacionales.

El transporte marítimo que por razón de su especialidad la navegación marítima, y más en concreto el transporte de mercancías por mar, solicita un régimen jurídico diverso al establecido para otros medios de transporte. Somos conscientes de que los actos de recepción y entrega como límites temporales del periodo de responsabilidad del porteador son comunes en el Derecho uniforme del transporte. Así el acto de recepción de la mercancía, como momento inicial del periodo de responsabilidad<sup>2</sup>, lo encontramos en multitud de Convenios internacionales, y también en alguna norma nacional, que regulan la responsabilidad del porteador bajo un contrato de transporte realizado en medios diversos al marítimo.

---

<sup>2</sup> **GARCÍA ÁLVAREZ, B.**, La carga y la descarga..., cit., p. 142; **MARTÍNEZ SANZ, F.**, “La responsabilidad del porteador marítimo”, cit., p. 364.

## **CAPITULO 1**

### **EVOLUCIÓN DE LOS CONTRATOS, CONTRATO DE FLETAMENTO Y LA UTILIZACIÓN DEL BUQUE**

#### **1.CONTEXTO HISTÓRICO DEL CONTRATO DE FLETAMENTOS**

En la Edad Media, existía un contrato asociativo para la explotación del buque, entre los navieros, los cargadores y el capitán, y en caso de buen éxito de la aventura marítima, se repartían los beneficios por la venta de la mercancía y asimismo compartían los riesgos que sufriera la expedición. Lógicamente que allí, y en esta última circunstancia señalada, se estaba apelando a la figura de la avería gruesa o común, todavía recurrida en la actualidad, y señalada en la Lex Rodia del Derecho Helénico, y recogida posteriormente en el Digesto de Justiniano, en la cual se repartían entre los sujetos que intervenían en la aventura marítima (buque, carga y flete), los riesgos, los hechos dañosos que pusieran en peligro la expedición marítima ante la aparición de una circunstancia peligrosa, y a cuya figura se recurría para salvarla, en caso de la aparición de un peligro inminente que la amenazara, en un claro ejemplo de la justicia distributiva como lo señala acertadamente el tratadista español Ruiz Soroa. Obviamente que, si no se solventaba el problema, pues no se pagaba nada por los interesados en la aventura.

En tal sentido, el contrato de fletamento propiamente dicho, surge cuando se disocian los intereses de los navieros y los cargadores. En este caso, los primeros por el transporte de la mercancía son retribuidos con el pago de un flete. En esa época tales contratos no tenían un contenido uniforme; a veces los armadores o fletantes solo se comprometían a poner un buque no armado, a disposición de los fletadores; otras veces lo ponían a disposición de estos últimos con una tripulación que conduciría el buque a riesgo de los cargadores; y finalmente

a llevar a efecto una actividad empresarial del transporte del cargamento. Todas estas modalidades se conocieron como el contrato de fletamento del buque.<sup>3</sup>

## 1.1 CONTRATOS DE FLETAMENTO CONCEPTO

El contrato de fletamento, en general, puede ser definido como un contrato mediante el cual el fletante se compromete o conviene en poner el buque señalado, especificado en el contrato, a disposición del fletador en condiciones de navegabilidad, tanto absoluta como relativa, convenientemente apto, armado y equipado, en la fecha y en el lugar convenidos en la póliza de Según lo previsto en el artículo 153 de la Ley de Comercio Marítimo, los contratos de arrendamiento a casco desnudo y de fletamento, deben probarse por escrito. En este mismo sentido se establecía en el derogado artículo 680 del Código de Comercio en lo relativo al aspecto marítimo, cuyo epígrafe rezaba así: “El contrato de fletamento debe hacerse por escrito”... El artículo 154 de la Ley en comentario, expresa lo siguiente: “El fletante no podrá sustituir el buque objeto del contrato, por otro”.

El contrato de fletamento en el Código de la Navegación Italiano de 1.942.-

Es aquel contrato en el que el fletante, se obliga mediante el pago de un flete a llevar a efecto en un buque determinado, el viaje o los viajes establecidos con el fletador en el contrato, en un periodo de tiempo fijado. Obviamente que el buque tiene que estar en condiciones de navegabilidad tanta absoluta, es decir, que esté en situación óptima para navegar, como relativa, es decir, que sea apto para transportar la carga convenida. Y el Código de la Navegación marítima Italiano de 1.942, ya citado, asegura y obliga al armador a garantizar la condición de navegabilidad del buque.

---

<sup>3</sup> A diferencia de la responsabilidad del fletante, basada en las obligaciones asumidas en el contrato de fletamento, la responsabilidad del porteador se referencia, en cambio, a la obligación de restituir la mercancía al él confiada en el lugar de destino por el contrario, en el contrato de fletamento (**BRUNETTI, A.**, *Derecho marítimo privado* (v. 3), cit., p. 268).

La anterior definición nos lleva a distinguir las clases de fletamentos que más adelante desarrollaremos, entre los cuales encontramos el contrato de fletamento por viaje (voyage charter), que es la convención que obliga al fletante a realizar el viaje o los viajes prefijados en la póliza de fletamento, o en el fletamento por tiempo (time charter), los que designe el fletador durante el plazo de vigencia del contrato, el contrato de fletamento a casco desnudo (bareboat charter), que es la convención mediante la cual el fletante conviene a poner a disposición del fletador un buque sin armar, es decir, sin tripulación sin seguro, sin combustible, etc., por un lapso de tiempo determinado, en el cual el fletador va a tener tanto la gestión náutica como la gestión comercial del buque, y el fletamento por volumen o cantidad (contract of affreightment, por sus siglas en inglés COA) que es el contrato mediante el cual el fletante asume la obligación de transportar un determinado volumen de mercancía por un tiempo determinado sin poner a disposición del fletador un buque específico.

## **1.2 CONTRATO DE FLETAMENTO DESDE LA VISION VENEZOLANA**

Para la Ordenanza Francesa de 1.681 y el Código de Napoleón de 1.807 inspiradores del Código de Comercio venezolano de la época del Presidente Guzmán Blanco, cuya última reforma data del año 1.955, y cuyo proyecto fue propiciado por el Dr. Roberto Godtschmidt, se concibe el contrato de fletamento como un contrato o convención de arrendamiento del buque.

El fletamento por tiempo (time charter): En este tipo de contrato de fletamento, el fletante o armador del buque, se obliga a cambio de un flete, a poner a disposición del fletador durante el período de tiempo convenido en el contrato, un buque determinado, armado y equipado, es decir, en perfectas condiciones de navegabilidad, tanto absoluta como relativa, y a llevar a efecto los viajes que el fletador determine en la póliza de fletamento. En el contrato de fletamento por tiempo se va a establecer el puerto o el sitio donde va ser entregado el buque y en el cual comenzará el contrato de fletamento a tiempo. No necesariamente debe ser un

puerto, puede también referirse a un punto geográfico determinado. La Ley de Comercio Marítimo, define este tipo de fletamento en su artículo 165<sup>4</sup>.

En cuanto a la fecha de entrega y de reentrega siempre se da una fecha estimada en que el buque debe llegar al sitio que se determine, para que empiece a regir el contrato de fletamento a tiempo. Al momento de la entrega y reentrega se deja constancia de la cantidad de combustible que tiene en ese momento el buque, ya que este gasto es por cuenta del fletador, especificándose que cantidades hay de bunker y cuantas de diesel, ya que debe entregarse en las mismas condiciones en que se recibió en cuanto a la cantidad de combustible, pagándose la diferencia si fuere menester. En este tipo de contrato, el fletador tiene la facultad durante la vigencia de la convención, a explotar comercialmente el buque, eligiendo los puertos seguros de carga y de descarga, la cantidad y clase de carga a transportar, y decidir si va a transportar su propia mercancía, o va a realizar funciones de porteador o fletante, extendiendo al efecto los contratos de transporte correspondientes, los cuales se evidencian, como se señalar infra, mediante los conocimientos de embarque, (bill of lading).

Es lógico entender que, en el fletamento por tiempo las obligaciones que asume el fletante frente al fletador no se limitan a poner un buque a su disposición en condiciones de navegabilidad, pues al no perder su cualidad de armador, queda comprometido frente a su contraparte, a desarrollar o realizar una determinada actividad, o bien a llevar a efecto un transporte propiamente dicho, o simplemente a realizar una actividad de navegación, según sea el caso. Sin embargo de la interpretación del Código de la Navegación Italiano de 1.942, hay una opinión mayoritaria de juristas<sup>5</sup> muy respetada sobre este tipo de contrato, en el sentido de que el fletante lo único que tiene frente al fletador es una actividad de navegación

---

<sup>4</sup> **Ley de Comercio Marítimo 2016** Artículo 165 “*Se entiende por fletamento a tiempo, el contrato por el cual el armador, conservando la gestión náutica del buque, pone el mismo a disposición de otra persona para realizar la actividad indicada dentro de los términos estipulados en el contrato, por un tiempo determinado y mediante el pago de un flete*”.

<sup>5</sup> **VILLARROEL FRANCISCO**. (2003). Tratado General de Derecho Marítimo. Universidad Marítima del Caribe. Caracas, Venezuela.

y no una obligación legal de transporte; el no se obliga por la convención frente al fletador, a transportar una carga, pues este último, en este tipo de contrato, tiene a su cargo la gestión comercial pero no la gestión náutica. Ahora bien, este tipo de prestación por el fletante, es muy común en el transporte aéreo y en legislaciones como la francesa.

En este tipo de tráfico económico, se utiliza mucho lo que los españoles conocen como el derecho de formularios, en cuyas pólizas estandarizadas se insertan ciertas cláusulas de interés. En unas de ellas se ponen a cargo del fletador, la carga, la estiba, (aunque esta la realiza generalmente el fletante a fin de garantizar la estabilidad del buque), y la descarga de la mercancía. En otras cláusulas, el porteador se exonera de responsabilidad por los daños causados a la carga, su pérdida o demora en la entrega. Y por último hay unas cláusulas en las cuales el fletante se obliga a que el capitán y la tripulación sigan las instrucciones del fletador, para cumplir las operaciones establecidas en la póliza de fletamento; y el fletador se compromete a pagar el flete convenido.<sup>6</sup>

### **1.3 CONTRATO DE FLETAMENTO DESDE LA VISIÓN ESPAÑOLA**

Los contratos de fletamento se dividen principalmente en fletamento por viaje y fletamento por tiempo, existiendo otros modos mixtos de fletamento. El fletamento por tiempo (Time Charter) es aquel en virtud del cual el fletante pone a disposición del fletador, a cambio de un precio, un buque determinado durante cierto tiempo, comprometiéndose a realizar los viajes y llevar las cargas que el fletador vaya ordenando.

En el fletamento por viaje (Voyage Charter) el fletante se compromete a poner un buque determinado a disposición de la otra parte, el fletador, a cambio de un precio (flete) para transportar las mercancías pactadas en un determinado viaje. El incumplimiento o cumplimiento defectuoso de las obligaciones del fletante de realizar el viaje convenido, bien

---

<sup>6</sup> **ÁLVAREZ LEDO TULIO.** (2004). Derecho Marítimo. Ediciones [www.tecnoiuris.com](http://www.tecnoiuris.com). Caracas, Venezuela.



la de ejecutar el transporte (“ex contractu”) como la de la custodia de la mercancía (“ex recepto”), conlleva para el fletante unas responsabilidades.

Los incumplimientos más típicos relacionados directamente con las mercancías transportadas son:

- Que las mercancías llegan a destino dañadas (averiadas o comercialmente perdidas), o incluso ni siquiera llegan, por haberse producido su pérdida física.
- Retraso en la entrega de las mercancías en su lugar convenido.
- Entrega de las mercancías en un lugar distinto al convenido.

En el primer caso no se habría cumplido la obligación de custodia, mientras que en los otros dos no se ha cumplido la del transporte, ya que ha habido una anormal ejecución del mismo.

En el presente trabajo se estudia el régimen de responsabilidad que se establece en el primer y segundo caso, tanto en la legislación (Régimen Legal), como en lo pactado en los contratos (Régimen Convencional).

#### **1.4 CONTRATOS DE UTILIZACIÓN DEL BUQUE**

En la mayoría de los contratos de utilización de naves y especialmente en el contrato de fletamento por viaje, el buque ha sido identificado como el núcleo que determina las relaciones entre el fletante y el fletador, siendo considerado por la mayor parte de la doctrina, que este contrato es un negocio jurídico que se concluye *intuitu navis*<sup>7</sup>. Es decir, en atención y en función del buque como objeto del contrato.

---

<sup>7</sup> **J. L. GABALDÓN GARCÍA**, *Curso de Ob. Cit.*, p. 480, quien sostiene que estos contratos se entienden efectuados “*intuitu navis*”.

Para esta modalidad de contrato, conocer los principales aspectos relacionados a la nave, reviste de relevancia significación para el fletador, ya que, desde las negociaciones previas al cierre de los términos y condiciones del mismo por las partes, el buque representa la existencia misma del contrato, y sus aspectos, como su identificación, descripción y la garantía de sus condiciones de navegabilidad, tendrán un papel fundamental, como elementos esenciales significantes para el contrato de fletamento por viaje.

En este sentido, especial relevancia adquiere, el manejo de esta información respecto al buque en cuestión, el cual, influye directamente en la determinación de los niveles de flete en el mercado internacional para los distintos tráficos dentro de los mercados abiertos influenciados por la ley de la oferta y la demanda, así como, la asignación de las obligaciones y deberes del fletante en cuanto a las condiciones que debe reunir el buque, los costos asociados en conexión con las operaciones de carga y descarga en fases terminales, así como, las responsabilidades respecto a otros costos y riesgos asumidos en el viaje.

De tal manera que los objetivos planteados que se tratan en este trabajo, que el nombre del buque, su bandera, su clasificación, arqueo, capacidad, y demás particularidades, son predominantes para el fletador, entre otros quien debe conocer elementos, el buque que será usado para el viaje acordado. Es decir, que su nominación, identidad y sustituciones (si son acordadas), así como lo relacionado con la condición de navegabilidad que determina que un buque sea apto para realizar el viaje, además de los datos relativos a la descripción de la mercancía que se pretende cargar, y los puertos que se compromete llegar, entre otras, son informaciones que son discutidas, manejadas e identificadas, desde el comienzo del período de negociaciones entre el fletante y fletador (*main terms*) <sup>8</sup>para la determinación en detalle respecto al buque a ser nominado (*ship's name and particulars*), el cual, constituye sin duda,

---

<sup>8</sup> Vid. Lars Gortonm, Patrick Hillenius, Rolf Ihre, y Arne Sandevam, *Shipbroking and Chartering Practice*, Sixth Edition, London, 2004, p.159: *The negotiation stage can be divided into two parts. First, negotiation of the main terms will be conducted and second, when the parties are in agreement, further negotiations will take place about the details and the wording of the clauses which have not been taken up during the negotiations of the main terms.*

el elemento principal para la formación y configuración de este contrato (*charter party*<sup>9</sup>), como instrumento que documenta las relaciones jurídicas entre fletante y fletador, en el entorno de los principales tráficos marítimos que se desarrollan en el mercado internacional.<sup>10</sup>

Dicho lo anterior, conviene indicar, que el contenido obligacional respecto a los compromisos del fletante, principalmente, en relación con presentar un buque en el puerto de carga en la forma y momento convenido, con todas las características descritas en el contrato, además que reúna todas las especificaciones técnicas allí señaladas, cubriendo todos los extremos que deben ser conocidos por parte del fletador, representa un criterio claro para el mismo, sobre el buque a ser nominado en el contrato y las funciones que tendrá en la realización del viaje o viajes pactados, tomando en cuenta especialmente, que este contrato se celebra principalmente en relación a un buque específico y determinado, lo cual, constituye su objeto, determinación y existencia.

Con base a estos argumentos, es conveniente y razonable indicar, que el estudio de los elementos reales del contrato de fletamento por viaje, específicamente: buque, viaje y flete, contemplan una serie de requisitos que resultan esenciales para la configuración de este contrato. Por ello, es preciso afirmar con respecto al elemento objeto de este estudio (Buque), que su descripción, su nombre, año de construcción, nacionalidad, peso muerto, toneladas de registro bruto y neto, capacidad de carga y lo que implica sus condiciones de navegabilidad,

---

<sup>9</sup> **PETER R. BRODIE**, *Dictionary of Shipping Terms*, Fifth Edition, Informa Law, London, 2007, n p. 63: “*Document containing all the terms and conditions of the contract between a shipowner and a charterer, and signed by both parties or their agents, for hire of a ship or the space in a ship. Most charter-parties are standard forms with printed clauses and spaces or boxes in which details relating to the individual charter, such as freight, laytime, demurrage, the ship’s construction, speed and consumption, are inserted. The printed documents may be varied and/or added to by agreement of the two parties. Sometime spelled charterparty or charter party. Abbreviated to C/P*”.

<sup>10</sup> **VID. LARS GORTONM, PATRICK HILLENUS**, Rolf Ihre y Arne Sandevam, *Shipbroking and Chartering Practice*, Ob. Cit., p.p. 31-32. “*London, New York and Tokyo are primary interest as formation centres, but Oslo, Hamburg, Paris and Piraeus, also play an important role in the distribution of shipping information. Shipowners who operate their ships worldwide are also in daily contact with shipping centres in many others countries.*”

generan una serie obligaciones de parte del fletante que determinan la relevancia del buque como uno de los elementos esenciales en la contratación del fletamento, y esa obligatoria necesidad de su descripción en el contrato, además de todas sus condiciones y características, depende del viaje y la operación que pretende hacer o exigir el fletador. Internacionalmente, distintos armadores directamente o a través de sus corredores<sup>11</sup> ofrecen sus buques y presentan formatos de cálculo de viaje (owner's voyage estimate form), con la finalidad de facilitar la presentación y resultados de dichos cálculos, para la estimación de los costos del viaje, donde el nombre e identificación del buque con sus principales especificaciones, representa un importante interés para obtener dichos resultados, los costos asociados, así como los valores estimados de flete y lo que este representa en el mercado internacional<sup>12</sup>.

Por consiguiente, describir una nave en particular o un buque en especial resulta imprescindible para esa determinación, entre otros datos de valor, como los son, el período de tiempo empleado en las fases terminales, costos en puertos de carga y descarga, nombre y descripción y cantidad de las mercancías, su factor de estiba, entre otros factores importantes del viaje, como la distancia entre puertos de carga y descarga, consumo de combustible y lubricantes, que en conjunto configuran el valor del flete.

## **2.1 RÉGIMEN JURÍDICO DE LA LEY 14/2014 DE NAVEGACIÓN MARÍTIMA PARA EL CONTRATO DE UTILIZACIÓN DEL BUQUE**

La expresión “contratos de utilización de buques” fue recogida por la legislación marítima hispanoamericana, como por ejemplo en el Título Quinto de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos mexicana, de 2006, denominado “De los contratos de utilización de

---

<sup>11</sup> **VID. JAMES J. BUCKLEY**, *The Business of Shipping. Ob. Cit.*, p.39. “A network of brokers, agents and representative scattered around the world aid owners of tramp ships in their search for lucrative cargoes. Reports from these sources about a good opportunity, reinforced by the owners’ evaluations of the market, stimulate prompt and decisive action.

<sup>12</sup> **ALAN E. BRANCH**, *Elements of Shipping*, seventh edition, Chapman & Hall, Boundary Row, London, UK, 1996, p.357. “Voyage estimating is, however, an art, and the estimator - in order to succeed at his task - should aim to understand all the many complexities of a ship operating and trading, together with the various methods of chartering and analyzing voyage returns, in order to perform his duties efficiently.”

embarcaciones”, en el Capítulo II de la Ley de la Navegación argentina, de 1973, y también en el Título IV del Proyecto de ley modelo de Derecho Marítimo Iberoamericana (Versión Panamá 2012), elaborado por el Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo<sup>13</sup>.

En el Título IV de la reciente Ley de Navegación Marítima 14/2014 LNM se denomina “De los contratos de utilización del buque”. En el derecho anglo-sajón es habitual considerar, dos grandes grupos contractuales. Por una parte, los contratos regulados por pólizas de fletamento (charter-parties”), distinguiendo entre éstos, el fletamento (o arrendamiento) a casco desnudo (demise o bareboat charter), el fletamento por viaje (voyage charter) (total o parcial), y el fletamento por tiempo (time-charter), todos ellos con diversas modalidades, y por la otra los contratos de transporte de mercancías bajo conocimiento de embarque (carriage of goods under bills of lading). Dentro de dicho derecho, el transporte de pasajeros está sujeto a formas contractuales especiales, gobernadas por las reglas ordinarias de los contratos.

Por lo tanto, los contratos de utilización de buques son contratos con estructuras y la utilización de un buque con miras a la obtención de un beneficio económico directo se puede llevar a cabo bajo la forma de diversas estructuras convencionales, cuya sistematización y diferenciación se logra fundamentalmente mediante la determinación de la prestación final convenida en los respectivos contratos<sup>14</sup>.

Tal efecto, de que las figuras contractuales a las referidas no se desenvuelvan necesariamente en torno a la figura del propietario del buque, sino en particular de quien por una u otra causa puede disponer o dispone de él, da lugar a la concatenación de aquellos

---

<sup>13</sup> Un ejemplo de cláusula usada para la descripción del buque sería: ver Gencon 94 boxes 5, 6, 7, Cláusula 1. Part II. *It is agreed between the party mentioned in the box 3 as the owners of the vessel named in Box 5, of the GT/NT indicated in the Box 6 and carrying about the number of metric tons of deadweight capacity all told on summer loadline stated in Box 7*...Usualmente, adicional a la información estipulada en la part I y II de las pólizas-tipos, las partes agregan a través de las conocidas *Riders Clauses*, información completa detallada relacionada al buque objeto del contrato.

<sup>14</sup> **JUAN JOSÉ BOLINAGA**, “La Interpretación de los Contratos Marítimos”, en *Revista de la Asociación Venezolana de Derecho Marítimo*, No. 12 Caracas, 2017, pp. 39-40. Destaca Bolinaga, que se trata de diversas formas preimpresas de pólizas de fletamento, elaborados bien sea por asociaciones de corredores de fletamentos, asociaciones de armadores o fletadores, organismos privados internacionales e incluso grandes empresas armadoras o fletadores.

contratos, que será preciso además demarcar con precisión, ya que por lo tangencial de algunos de sus presupuestos, pueden ser fácilmente confundidos. Las figuras contractuales que integran habitualmente el cuadro de los contratos de utilización de buques, presentan características propias, aun cuando reciban aportaciones significativas de los Derechos Civil y Mercantil.

En este sentido, el contrato de arrendamiento de buque “desnudo” o desarmado es un contrato de locación, pero esta calificación se ve alterada cuando se trata de un buque armado y con tripulación, cuando se cede el disfrute el buque armado (como ocurre con una casa amueblada), y la tripulación, si la hay, pasa a depender del arrendador. En las demás formas, las prestaciones varían, y su peculiaridad las aleja de las formas civiles y mercantiles clásicas, bajo la influencia de las prácticas consuetudinarias y de la necesaria adaptación de tales formas a las exigencias de la navegación y del comercio marítimo, es decir, de la utilización de los buques mediante el uso de contratos diversos en virtud del imperativo que imponen la variedad de los negocios jurídico-económicos y las exigencias de los tráficos marítimos.

#### **Artículo 188. Ley 14/2014**

Por el contrato de arrendamiento de buque el arrendador se obliga, a cambio de un precio cierto, a entregar un buque determinado al arrendatario para que éste lo use temporalmente conforme a lo pactado o, en su defecto, según su naturaleza y características.

1. Arrendamiento de buque, por tanto, es el contrato por el que el arrendador cede temporalmente al arrendatario la posesión de un barco a cambio de una contraprestación económica. La idea clave es que el arrendatario tiene la posesión del barco (demise), por lo que es él el que toma las decisiones náuticas y comerciales relacionadas con éste durante el periodo que dura el arrendamiento (obviamente sin posibilidad de disponer el buque ni realizar cambios relevantes).

2. Su función comercial suele ser como alternativa del naviero a la construcción, compra o leasing de buque, cuando quiere disponer de un buque sin asumir el compromiso más fuerte que los primeros contratos implican y no les importa asumir la gestión náutica de la nave. Su gran competidor es el fletamento por tiempo y, sobre todo, los fletamentos por

tiempo de larga duración (long term time charter), que se suelen usar más que el arrendamiento, entre otras razones, porque no hay que asumir la condición de armador del buque para poder explotarlo.

3. En la práctica, el modelo más usado para redactar este contrato es el BARECON 2017 de la BIMCO.

4. En cuanto a los tipos de arrendamiento, en nuestra doctrina, es común distinguir entre:

a) Arrendamiento a casco desnudo (bareboat charter): Donde se transmite la posesión de un buque sin pertrechar (sin los accesorios necesarios para que el barco se haga a la mar)

b) Arrendamiento de buque pertrechado (charter with demise). El buque se entrega pertrechado.

c) Arrendamiento de buque pertrechado con dotación (charter with demise and crew). El buque se entrega pertrechado y con dotación. Pero, a diferencia del fletamento, la tripulación y el capitán están a las órdenes y son contratados por el arrendatario, mientras que en fletamento, el fletante es siempre el empleador de la tripulación.

Por ello, es importante señalar, que el concepto de utilización está íntimamente ligado al de armador. Es esencial para la existencia de un contrato de utilización de buque, que quien lo pone a disposición de terceros, mediante cualquiera de las modalidades que indicaremos, sea quien tiene el ejercicio efectivo de la navegación, el armador de dicho buque, propietario o no de él, o quien sin ejercitar la navegación, aprovecha esta actividad como medio de realización de su propia especulación económica<sup>15</sup>.

## **1.2 CONTRATOS DE UTILIZACION DEL BUQUE:**

**2.2 ARRENDAMIENTO DEL BUQUE A CASCO DESNUDO:** La diferencia básica y esencial entre ambos contratos (Arrendamiento y fletamento), radica en que en el contrato de arrendamiento de buques el arrendador (propietario del buque) cede la

---

<sup>15</sup> MARÍA TERESA GÓMEZ PRIETO, *El Contrato de Volumen COA*, Ob. Cit., p. 45.

posesión y la gestión del buque al arrendatario, desentendiéndose de la explotación de este. El arrendatario, por tanto, se convierte en naviero al ostentar la titularidad de dicha explotación. En el contrato de fletamento por tiempo, sin embargo, el fletante no pierde en ningún momento la posesión del buque y conserva, además, la gestión náutica del mismo a través del capitán del buque que nombra él mismo. No obstante, y como consecuencia de la cesión de la gestión comercial del buque fletado, el fletante se compromete a realizar, durante el tiempo convenido por las partes, los viajes ordenados por el fletador.

## **2.1 EL CONTRATO DE FLETAMENTO:**

### **2.2 EL FLETAMENTO POR TIEMPO**

El fletamento por tiempo como transporte posee méritos de solidez conceptual y fundamentación histórica suficientes. Más aún, descansa en una fidelidad a la normativa española más vetusta y tradicional, como reconoce RUIZ SOROA<sup>16</sup> que se estima formalmente vigente aún y que se ha incorporado en 2014 a la nueva Ley de Navegación Marítima.

Sin embargo, esa misma legitimidad histórica se antoja pacífica y de poca ayuda para solventar la cesión de la gestión comercial del buque con fines especulativos no siempre correlativos con una disponibilidad de cargamentos para transporte. No dudamos que nuestro centenario Código de Comercio al igual que el de 1829 y las mismas Ordenanzas de Bilbao de 1737 regulasen el contrato de fletamento como transporte. En aquellos siglos y épocas todo se negociaba y se organizaba en los puertos, en donde concurrían los propietarios de los buques y sus Capitanes (con frecuencia coincidentes) y los interesados en las mercaderías

---

<sup>16</sup> RUIZ SOROA: “*Manual de Derecho de Transporte Marítimo*”, Escuela de Administración Marítima, Bilbao, Ed. 1986, pág. 67.



que eran exportadas o importadas. Las expediciones marítimas así gestionadas eran viajes de uno o más buques.

Así fue desde aquel mismo modelo de contrato de fletamento contenido en el siglo XIII en la PARTIDA III, Título XVIII, Ley LXXVII, que era configurado como un contrato de arrendamiento de obra en el que las prestaciones se concretaban en la realización de un transporte de mercancías por vía marítima a cambio de flete, como señala RAMON FERNANDEZ-GUERRA<sup>17</sup>, así como HEVIA BOLAÑOS y otros muchos. Tal modelo es el recogido por el Código de Comercio español de 1885 en sus Arts. 652 y 658, en donde las referencias a unidades de tiempo marcan exclusivamente el cálculo del flete a pagar, pero no constituyen una característica esencial definitoria de la naturaleza jurídica del contrato. Efectivamente, el Art. 652 señala en su aptdo. 8º que en la Póliza de fletamento se consignará el flete que se haya de pagar determinado por “un tanto al mes”, entre otras modalidades de cálculo. Pero este factor tiempo estaba ligado, sin fisuras, a las mercancías que habían de cargarse en el buque consignándolas en la Póliza de fletamento (aptdo. 7º).

Es por ello, que la primera forma que se nos aparece y que creemos que sin mucho desacierto podríamos calificar como el fletamento por excelencia es la del llamado fletamento por tiempo, o, mejor aún, time-charter para emplear la denominación con que este contrato es conocido en el ambiente marítimo a través de la práctica contractual reflejada en los formularios correspondientes. En el time-charter, una de las partes, el fletante (owner), pone a disposición del fletador (charterer) un buque determinado para que este último lo emplee, por lo general en el transporte, por un cierto período de tiempo, mediante el pago de una suma de dinero que se calcula por mes, semana o día. A primera vista (y algunos autores han caído en el error), podría verse en este contrato un simple arrendamiento de cosa, pero las diferencias son varias y permiten una clara identificación de ambos contratos. La calidad

---

<sup>17</sup> **FERNANDEZ-GUERRA, R:** “*Notas sobre las modalidades de fletamento en el Derecho histórico español de la baja Edad Media*”, Anuario de Derecho Marítimo, Vol. VII, pág. 372.

de armador permanece en manos del fletante, esto es, del cedente, ya que teniendo en sus manos la gestión náutica, ejerce la navegación a nombre propio, aunque a riesgo económico de la otra parte; el fletador nunca asume el papel de armador, simplemente utiliza como medio técnico para la realización de su objetivo la navegación del buque, que a su vez constituye para el fletante el fin económico del contrato.

Efectivamente, el mercado de fletamentos nos muestra cómo en innumerables ocasiones el Fletador por tiempo concierta la disponibilidad de un buque con propósitos especulativos, bien sea para sub-fletar a un tercero o para reservarse una capacidad de carga en momentos oscilatorios de la balanza de fletes. En otras consabidas circunstancias, el buque se fletará para hacer de almacén o aljibe flotante, o incluso con fines industriales y de operaciones portuarias, además de otros supuestos más especiales (recreo, remolque, expedición científica, etc.). No estamos ante una casuística excepcional que “habría de confirmar la regla”, ni tampoco conviene hacer caso omiso de los destinos comerciales que el Fletador reserve para el buque en sus relaciones con terceros a efectos de calificar el contrato, como hace M. ISABEL MARTINEZ JIMENEZ<sup>18</sup>.

Porque precisamente la cuestión reside en si el fletamento de un buque por tiempo requiere identificar la prestación del Fletador a fin de que la del Armador-Fletante se convierta en una obligación de resultado. Entendemos que la respuesta es negativa, y que lo que negocialmente importa al Fletador es disponer de un buque en condiciones de servicio como tal buque. Mediante esta disponibilidad, por la que paga un precio, el Fletador utilizará el buque en funciones varias, y variables, en las que destacará mayoritariamente el transporte de mercancías. Pero el transporte no constituye el verdadero objetivo del Fletador que estará, desde luego, dispuesto a abonar flete periódicamente aún cuando no tenga carga para el buque.

---

<sup>18</sup> MARTINEZ JIMENEZ. M. I: “*Los contratos de explotación de buque. Especial referencia al fletamento por tiempo*”, Ed. Bosch, Barcelona 1991, pág. 418.

Como señala ARROYO<sup>19</sup> siguiendo la tesis de RODIERE, en el fletamento por tiempo el Fletante se obliga únicamente a poner un buque a disposición del Fletador, importando poco para su calificación jurídica que unas mercancías sean transportadas o no.

En consecuencia, finalidad porteadora nos parece, sin la menor duda, consustancial con la descripción técnica del buque como vehículo de transporte, pero no la vemos coincidente con el objetivo del contrato de fletamento por tiempo ( “the actual purpose of the contract” ) que habría que situar, en un plano puramente comercial, en los servicios de una empresa de navegación que garanticen el uso comercial de un buque para operaciones estratégicas (ayudas coyunturales a flotas propias) o especulativas y con afán de lucro, a saber, obtener un margen de beneficio entre el flete por tiempo más los costos variables del buque y los fletes de Conocimiento de embarque, los sub-fletes por tiempo, o los ingresos cualesquiera que obtenga de terceros; en tal sentido, el Fletador por tiempo es un intermediario más en el mercado marítimo que ahorra al Armador- Fletante la comercialización de las funciones del buque a corto o medio plazo.

Por lo tanto, el fletamento por tiempo como figura contractual nacida en el ámbito del Derecho Privado anglosajón no debería contemplarse con una función económico-social de transporte, ya que no existe tal proyecto determinado en las respectivas esferas de intenciones de los contratantes. Otra cosa muy distinta será la función económico-social que se ve obligado a cumplir el Armador- Fletante ante los terceros titulares de Conocimientos de embarque como “porteador efectivo” del cargamento, pero su situación jurídica frente a los terceros Cargadores no proporciona una calificación jurídica a este contrato, que es privativo entre Armador y Fletador.

### **1.3 EL FLETAMENTO POR VIAJE**

---

<sup>19</sup> ARROYO, I.: *“La distribución del riesgo en el Derecho Marítimo”*, Estudios de Derecho Marítimo, Ed. Bosch, Barcelona 1985, págs. 309-310.

El fletamento por viaje es el modelo de contrato históricamente típico para el transporte de mercancías por mar. Mediante esta modalidad contractual una de las partes (porteador) se compromete a poner la capacidad de transporte de su buque a disposición de la otra, denominada fletador, a cambio concreto, las mercancías pactadas (generalmente cargamentos completos y homogéneos<sup>20</sup> de un puerto a otro. El fletador podrá embarcar sus mercancías o subcontratar dicha capacidad con terceros (ya sean nuevos fletadores o incluso pactar transportes con cargadores) que desean embarcar parcelas de carga limitadas en tamaño o peso, lucrándose con la diferencia de flete de un precio (flete) y con el objeto principal de transportar para un viaje.

Pese a que el transporte se configura como la prestación principal del porteador, esta modalidad, y en mayor medida el fletamento por tiempo, se alejan por lo general de la noción de transporte en línea regular o estable –generalmente en régimen de conocimiento de embarque–, dado que las condiciones de este tipo de contratos se negocian y pactan individual y separadamente –con independencia de que se utilicen modelos o formularios de contratos– según las situaciones momentáneas del mercado de fletes<sup>21</sup> (salvo las situaciones concretas –aumento de demanda de servicios de transporte en ciertos momentos del año– en que se concluyen estos contratos –especialmente en los fletamentos por tiempo– para cubrir servicios de línea regular).

Siendo el tráfico de mercancías –ya sean estas transportadas a granel o contenerizadas– la regla, toda finalidad ulterior del fletamento (por ejemplo, tendido de cableado submarino, actividad de rompehielos, investigación oceanográfica, industria pesquera, actividades recreativas o de ocio, competiciones deportivas, etc.) cabe reducirlas –en términos

---

<sup>20</sup> Utilizado muy especialmente para el transporte de graneles (*bulk cargo*), aunque también en ocasiones se practica en otros tráficos residuales, adoptando la forma de fletamento parcial (*part cargo*), fletándose sólo parte de la capacidad del buque a un fletador junto con el fletamento del resto a otro u otros fletadores (fórmula adoptada sobre todo por armadores *outsiders* que desean competir con tráficos de línea).

<sup>21</sup> **GABALDÓN GARCÍA; RUIZ SOROA**, *Manual de Derecho de la Navegación Marítima*, 3 Ed., Marcial Pons, Madrid, 2006, p. 478.

cuantitativos– a excepción (y en algunos casos limitadas al fletamento por tiempo). Convertir lo excepcional en regla, en base a la existencia de fletamentos residuales, en el mundo de los negocios y el funcionamiento global de la economía, sería alejarse de la realidad del tráfico marítimo. Sin que ello suponga, como no hace la Ley, olvidar las especialidades, propias y tradicionales, del régimen cuando son necesarias bajo el tipo legal unificado (fletamento por viaje, fletamento por tiempo y transporte de mercancías bajo conocimiento de embarque, debiendo ser estas modalidades consideradas como subtipos de transporte).

Por el contrario, si se deja fuera de ese tipo legal la contratación de buques a otros fines distintos –como los mencionados–, supuestos en los que sólo serán de aplicación las normas de ese tipo jurídico que son imprescindibles y adecuadas (las relativas a la puesta a disposición, empleo del buque, flete y extinción anticipada).

El art. 204. 1. y 2. LNM señala:

- 1. Cuando el fletamento se refiera a toda o parte de la cabida del buque podrá concertarse por tiempo o por viaje. En el fletamento por tiempo el porteador se compromete a realizar todos los viajes que el fletador vaya ordenando durante el periodo pactado, dentro de los límites acordados. En el fletamento por viaje, el porteador se compromete a realizar uno o varios viajes determinados.

- 2. El fletador por tiempo asume la gestión comercial del buque y, salvo pacto en otro sentido, serán de su cuenta todos los gastos variables de explotación. En el fletamento por viaje dichos gastos serán por cuenta del porteador, a no ser que se pacte de otra forma.

Queda claro entonces que, fundamentalmente, el contrato de fletamento puede ser por tiempo (time charter) y por viaje o (voyage charter), dependiendo de si el buque se pone a disposición del fletador por un determinado plazo de tiempo o para un determinado viaje, respectivamente. En el primer supuesto, el fletador podrá realizar cuantos viajes desee dentro del período de tiempo pactado. Aquí precisamente es donde radica la principal diferencia entre el time charter y el voyage charter pues, en el primero, el fletador decidirá

unilateralmente cómo utilizar el buque dentro de los límites acordados mientras que, en el segundo, viene previamente pactado el transporte que el fletador realizará con dicho buque. De esta situación se desprende que en el time charter el fletante cede al fletador la gestión comercial del buque, pero conserva la gestión náutica, cosa que no ocurre en el voyage charter pues el fletante tiene el control náutico y comercial. En el time charter el flete será proporcional al tiempo que dure el contrato mientras que en el Contrato de fletamento por viaje dependerá del viaje o viajes determinados o, incluso, podrá ser proporcional a la carga que se transporte o a la capacidad del buque que se haya contratado.

#### **5.1 CONTRATO DE TRANSPORTE MARITIMO EN REGIMEN DECONOCIMIENTO DE EMBARQUE:**

El art. 205 de la LNM configura el transporte de mercancías determinadas en régimen de conocimiento de embarque, por lo que, a diferencia de los contratos mencionados anteriormente, el objeto de estos contratos son las mercancías descritas en el BL. El contrato de transporte, junto con sus condiciones, suele figurar al dorso del BL, y el régimen de responsabilidad será el determinado en las Reglas de La Haya-Visby (RHV a continuación), que se estudiará más adelante. En estos contratos, el porteador conserva la gestión náutica y comercial del buque. Según el art. 207 de la LNM, se permite que el fletador por tiempo o viaje celebre contratos de transporte de mercancías determinadas en régimen de conocimiento de embarque con terceros, por lo que porteador y fletador serán responsables de los daños a la carga frente al legítimo propietario de estas.

#### **5.2 DOCUMENTOS QUE HACEN PRUEBA DEL CONTRATO:**

Las condiciones o estipulaciones que las partes introducen en sus contratos han sido objeto de homologación por medio de contratos-tipo y formularios estándar redactados por entidades corporativas del mercado desde principios del siglo XX. Particularmente, la BIMCO y FONASBA (ASBA). Esos formularios (“long forms”) son conocidos como Pólizas de Fletamento por tiempo o “Time Charterparty forms”. Los modelos existentes datan

de 1909 cuando la “Cámara Marítima Internacional y del Báltico” (la BIMCO) aprobó la primera Póliza BALTIME 1909, modificada después en 1911, 1920, 1939, 1950 y 1974. La BALTIME 39 ha sido, con mucho, el formulario-tipo de Time Charter más usado en el mercado, impulsado por el sector naviero y de clara tendencia pro-Armadora en el tenor de sus cláusulas, no en vano fue un producto típico de la BIMCO<sup>22</sup>.

### 5.3 POLIZA DE FLETAMENTO (CHARTER PARTY)

Sucedía en épocas pretéritas que la práctica habitual contemplaba viajes de buques preparados por navieros coyunturales (empresas-viaje) con apenas ninguna organización de tierra; se armaban expediciones marítimas entre puertos distantes a través de fletamentos para tales viajes de transporte de mercancías. En los orígenes de las materias jurídico-marítimas estaba la navegación por razón de lejanía y riesgos, es decir, no especulativa. El riesgo especulativo de utilización de buques en el juego de la economía de mercado no interesaba al Derecho Marítimo sino el peligro físico del mar, como aprecia GIRON TENA<sup>23</sup>.

A finales del siglo XIX y comienzos del XX se configura la empresa naviera con una organización de tierra permanente y domiciliada, y más tarde en el siglo XX aparece la empresa comercial contratante de cargamentos diferenciada del Fletador-propietario de la mercancía y que, adquiriendo un interés en el flete con fines exclusivos y no en la carga, desarrolla un mercado de fletamento con fines progresivamente especulativos. Se comprende, así, que el “Time Charter” no estuviese regulado en las legislaciones del siglo pasado y épocas anteriores y que, como GONDRA manifiesta<sup>24</sup>, se trata de una típica creación del mercado anglosajón, situada por él a mediados del siglo pasado, pero en su

---

<sup>22</sup> <[https://www.bimco.org/contracts-and-clauses/bimco-clauses/current/paramount\\_clause\\_general\\_1997](https://www.bimco.org/contracts-and-clauses/bimco-clauses/current/paramount_clause_general_1997)>

<sup>23</sup> **GIRON TENA, J.:** “*La evolución de la estructura y significado económico-jurídico dela empresa en Derecho Marítimo*”, Universidad de Valladolid, 1958, pág. 39.

<sup>24</sup> **GONDRA ROMERO, J.M.:** “El Time-Charter en el sistema de los contratos de utilización del buque”, *Dir. Mar.*, Fasc. IV, octubre-diciembre, 1984.

configuración moderna de empleo del buque sin traslación de la posesión (“not by demise”) más bien revelada a partir de las primeras Póliza NYPE de 1913 ó la BALTIME de 1909.

El contrato de fletamento por tiempo (Time charter), se documenta en una póliza de fletamento (charter party). Junto a esta póliza frecuentemente existe otro documento que es obligatorio en el fletamento por viaje que es el Conocimiento de Embarque o Bill of lading que acredita la recepción de la carga a bordo del buque. Tiene, por tanto, valor probatorio y sirve para exigir la entrega del cargamento en destino como título de crédito. Aunque ambos documentos tienen relación con el contrato de fletamento, obviamente, son diferentes y con efectos también diferentes. La póliza contiene el contrato de fletamento mientras que el conocimiento de embarque materializa también la recepción de las mercancías convirtiéndose en título valor e incorporando el derecho a reclamar la entrega de las mercancías. Importante resulta determinar si el contrato de fletamento es un contrato formal, de tal manera que se exigirá como elemento esencial del contrato que el mismo se plasme en la póliza.

En el contrato de fletamento por viaje se plantean problemas no solo cuando existen diferencias entre el contenido de la póliza y el del conocimiento de embarque sino, también, cuando el receptor de las mercancías no es el que pactó el fletamento (fletador/cargador) pues aquel estará al margen de las negociaciones o acuerdos con el fletante y, por tanto, no estará a lo contenido en el conocimiento de embarque, que es el título de crédito frente al transportista-fletante. Si entre la póliza de fletamento y el conocimiento de embarque existen contradicciones habrá que atender, sin duda alguna, al contenido de la póliza de fletamento, prevaleciendo sobre lo estipulado en el conocimiento de embarque dado que éste no es el pacto originario y no puede novar o modificar lo pactado entre las partes contratantes puesto que el conocimiento de embarque lo firma el capitán o el agente del naviero.

Respecto a los terceros tenedores de un conocimiento de embarque, es decir, los destinatarios de las mercancías se ven afectados, únicamente, por el contenido del



conocimiento de embarque pues no tienen relación jurídica con la póliza y, por tanto, sus excepciones o reclamaciones no se pueden basar en dicha póliza.

Aunque el conocimiento de embarque es el título del destinatario que regula el derecho a la entrega de las mercancías no podemos olvidar que la propia póliza o sus condiciones se pueden incluir en el conocimiento mediante una "cláusula de incorporación" o incorporating clause. En este caso al tenedor sí le va a afectar lo contenido en dicha póliza.

Las cláusulas de incorporación de los conocimientos de embarque introducen la póliza, sus términos y condiciones. Con estas cláusulas se protege al transportista/fletante y al fletador/cargador respecto a la responsabilidad del transportista frente a terceros tenedores del conocimiento de embarque de manera que éstos se verán obligados por el contenido de la póliza.

En cuanto a las cláusulas que las pólizas de fletamento pudieran incorporar sobre la responsabilidad de los fletantes/transportistas en cuanto a la carga, su contenido será el que regula las relaciones entre los fletantes/transportistas y los fletadores/cargadores sin que quepa oponerlas al tenedor al que le ha sido transferido el conocimiento de embarque a pesar de la cláusula de incorporación puesto que los conocimientos de embarque en materia de responsabilidad en el transporte internacional de mercancías se rigen por lo establecido en las Reglas de La Haya-Visby cuyas normas son de carácter imperativo. Por lo tanto, cualquier otro régimen de responsabilidad que derive de las pólizas de fletamento solo alcanza a la relación fletante/transportista-fletador, sobre todo en materia de carga/estiba y descarga de las mercancías puesto que si se negase la responsabilidad extracontractual de los fletantes en dichas materias afectaría a los tenedores de los conocimientos de embarque.

Dada la naturaleza dispositiva que presentan las normas que regulan el contrato de fletamento nos encontramos con que hay que acudir a las propias pólizas de fletamento para

saber qué normas regularán el contrato. Esta circunstancia podría originar la problemática de innumerables clases de pólizas cada una de ellas con diferente contenido. Sin embargo, esto no ocurre debido a la existencia de las Pólizas-Tipo que hacen de condiciones generales de contratación. Son dos las instituciones que participan directamente en la creación de estas pólizas tipo: la Chamber of Shipping del Reino Unido y la Baltic and International Maritime Conference (antes Baltic and Withe sea Conference).

Existen un gran número de pólizas tipo en el tráfico jurídico marítimo por lo que resulta prácticamente imposible mencionar todas y cada una de ellas. Puesto que, además, estudiamos el fletamento como figura afín al transporte marítimo bajo conocimiento de embarque, nos limitamos a exponer algunas de las más usadas en el comercio marítimo. En primer lugar, respecto al fletamento por tiempo destacan la Póliza Baltime, aprobada por la BIMCO, que favorece los intereses de los navieros y la Póliza NYPE (New York Produce Exchange) que beneficia a los fletadores. Entre las Pólizas tipo para el fletamento por viaje, BIMCO de nuevo, aprobó la Póliza Gencon referida a cualquier tipo de cargamento favorable, en cualquier caso, a los armadores fletantes. Por último, existen diversas pólizas para situaciones concretas tales como la INTERCOA, para los contratos de volumen, la INTERCONSEC para el fletamento por viajes consecutivos y la BOXTIME de 2004 para el fletamento por tiempo de buques portacontenedores.

Este conocimiento está destinado al tráfico marítimo a través de líneas regulares de navegación, y por tanto diseñado en principio para contratos de transporte marítimo en régimen de conocimiento de embarque, y está sujeto a las reglas de la Haya con cláusulas concretas. Es uno de los formularios más utilizados en los conocimientos de embarque de BIMCO, se ha revisado recientemente (año 2000) para adaptarlo a la práctica comercial moderna, ya que su anterior revisión era ya de 1978.

Establece que el c/e que se utilizará es el Bill of Lading CONGENBILL, Edición 1994 y que los agentes de los fletantes pueden firmar los c/e con la condición de que una

autoridad escrita se le ha dado por los fletantes para el agente de hacerlo, una copia del cual se tendrá que presentar a los fletadores. Los fletadores deben indemnizar a los fletantes, cuando estos asumen mayores obligaciones que en virtud de la póliza de fletamento, por la expedición de c/e a petición de los fletadores.

Principales cláusulas de interés para la materia que nos ocupa:

**Tabla 1 Cláusulas de Pólizas para fletamentos por viaje**

CLAÚSULA	DESCRIPCIÓN
Cláusula 1- Definición	La definición de "comerciante" se ha ampliado para incluir "consignador" y "toda persona tiene derecho a la posesión de la carga" para asegurarse de que el término abarca todas las personas pertinentes.
Cláusula 2 – Notificación	Esta cláusula de Notificación está diseñada para excluir expresamente la portadora de toda responsabilidad en caso de que el transportista no puede notificar la llegada de la carga a la parte que se indica en "NotifyParty" en la página 1 de CONLINEBILL 2000. Los datos recogidos en la casilla NotifyParty son exclusivamente para la información de la compañía.
Cláusula 3 - Liability for carriage between the port of loading and port of discharge	<p>En la que se incluye la última edición del estándar de la Cláusula General de Paramount de BIMCO, la cual asegura que el porteador no puede escapar de la responsabilidad de la carga mientras está en manos de otra compañía. En consecuencia, el transportista seguirá siendo responsable de la liquidación de las reclamaciones de carga que pueden surgir mientras que la carga se halla bajo la custodia de sus subcontratistas.</p> <p>La sub-cláusula 3 (b) se refiere a la responsabilidad del transportista para situaciones de retraso y pérdida o daño de la mercancía.</p> <p>Con el fin de consolidar todas las disposiciones relativas a la responsabilidad del transportista la sub-cláusula 3 (c) es una disposición de responsabilidad total para evitar superar el límite de la responsabilidad prevista en la Cláusula 3.</p>
Cláusula 4 - Law and Jurisdiction	De acuerdo con las leyes del lugar donde el transportista tiene su principal lugar de negocio, excepto si se ha señalado cualquier otro lugar.
Cláusula 5 The Scope of Carriage	El transporte no se limita al viaje directo, también se incluyen la carga, descarga, el bunker y cualquier otra operación de carga y de mantenimiento del barco y tripulación.
Cláusula 8 - Liability for Pre and On Carriage.	Si el transportista se compromete con la carga antes de puerto de carga o después del de descarga, lo hace como agente del Comerciante solamente, no siendo responsable en esta fase de las pérdidas o daños de la mercancía.
	La sub-cláusula 9(a) El porteador o su agente llevarán a cabo las operaciones de carga y descarga.

Cláusula 9 - Loading and discharging	<p>La sub-cláusula 9(b) los riesgos y gastos anteriores a la carga y descarga serán por cuenta del comerciante.</p> <p>La sub-cláusula 9(c) la carga y la descarga pueden comenzar sin previo aviso.</p> <p>La sub-cláusula 9(d) sobre la entrega de las mercancías al porteador y las obligaciones del comerciante con respecto a la entrega.</p> <p>La sub-cláusula 9(e) hace hincapié en las obligaciones del Comerciante con respecto a la entrega. Por otra parte, la cláusula establece que si la carga no se aplica para dentro de un tiempo razonable, el porteador puede venderlo en privado o por subasta</p>
Cláusula 10 – Freight, Charges, Costs, Expenses, Duties, Taxes and Fines.	Sobre cuándo se debe pagar el flete y las responsabilidades del comerciante para con el mismo, y todos los gastos con los que debe de correr.
Cláusula 11 - Lien	Esta cláusula explica el derecho de retención del porteador sobre la carga.
Cláusula 12 – General Average and Salvage	Se ajustará la avería gruesa, declarará y se resolverá en Londres, según la versión actual de las Reglas de York y Amberes de 1994.
Cláusula 13 - Both-to Blame Collision Clause	Es una Cláusula de colisión.
Cláusula 14 – Government directions, War, Epidemics, Ice, Strikes, etc.	Se especifica cómo se debe de actuar en el caso de que ocurra alguna de esas situaciones.
Cláusula 15 - Defenses and Limits of Liability for the carrier, servant and Agents	<p>15(a) se conviene expresamente que ningún empleado o agente del transportista tendrá responsabilidad para con el comerciante en virtud de este contrato de transporte por cualquier pérdida, daño o retraso que surjan o deriven directa o indirectamente de cualquier acto, negligencia o incumplimiento de su parte.</p> <p>15(b) sin perjuicio de las anteriores disposiciones a esta cláusula, cada exención de responsabilidad, limitaciones y responsabilidades contenida y todo el derecho, la defensa e inmunidades de cualquier naturaleza aplicables al transportista o a las que el transportista tiene derecho, será también aplicables y se extenderán a proteger a todos dichos empleados y agentes de la compañía.</p> <p>15(c) por el cual el comerciante se compromete a evitar demandas que son planteadas en contra de cualquier empleado o agente del transportista. En caso de plantearse una reclamación, a pesar de los esfuerzos realizados por el</p>

	comerciante, el transportista será indemnizado por el comerciante contra todas las consecuencias de tal afirmación.
Cláusula 16 – Stowage	Sobre el derecho a cómo y dónde estibar la carga.
Cláusula 17 -Shipper-Packed Containers, trailers, transportable tanks, flats and pallets	Esta cláusula prevé las defensas de la responsabilidad a disposición del transportista en relación con la carga en contenedores.
Cláusula 18 - Return of containers.	El Comerciante es responsable ante el transportista de cualquier pérdida, daño o demora, incluyendo estadía, a los contenedores y otras unidades de estiba portátiles mientras se encuentre bajo su custodia, teniendo que devolverlas en la misma condición.

**Fuente:** Elaboración propia

## CAPITULO 2

### EL PORTEADOR MARÍTIMO, FIGURA, REGULACIÓN Y RÉGIMEN DE RESPONSABILIDAD POR DAÑOS, PÉRDIDAS Y RETRASOS

El transporte de mercancías por agua forma parte del denominado transporte de cosas, materializado a través de un contrato en que una de las partes ( el porteador) se obliga, mediante cierta remuneración ( el porte o flete), a trasladar de un punto a otro, de no encargar la ejecución a un tercero ( dependientes suyos o relacionado con el), las cosas que para tal propósito le sean entregadas y colocarlas a disposición de la persona a la cual van dirigidas ( el destinatario, que puede ser el mismo expedidor u otro sujeto distinto<sup>25</sup>.

De lo antes señalado, se infiere que los actores reales del transporte son las mercancías que constituyen el objeto del transporte y el flete o porte, que viene a ser el precio del transporte. Entonces, podemos conceptualizar según el Ordinal 5 del Artículo 197 de la Ley de Comercio Marítimo se la siguiente manera: Mercancías son todo bien susceptible de ser transportado por agua, cuando éstas se agrupen en un contenedor, una paleta u otro equipo de transporte análogo o cuando estén embaladas, el término comprenderá a ese equipo de transporte o ese embalaje, si ha ido suministrado por el cargador<sup>26</sup>.

La mercancía, entonces indubitablemente forma uno de los propósitos reales que contribuyen a la formalización del contrato de transporte marítimo, aunque no es de manera alguna el propósito de ese contrato, ya que la finalidad de este estriba en el transporte en sí estimado. Sin embargo, hay que reconocer que hay una relación de la mercancía al buque en el sentido de que el buque está concebido para el traslado de mercancía<sup>27</sup>

---

<sup>25</sup> **EMPARANZA, ALBERTO.** *El derecho del transporte marítimo internacional.*

<sup>26</sup> Ley de Comercio Marítimo Artículo 197, ordinal 5

<sup>27</sup> **HERNANDEZ IZAL, SANTIAGO,** *Derecho Marítimo II*, Volumen 1. Librería Bosch. Barcelona-España, 1988, p.506

## **1.1 BREVE RESEÑA HISTÓRICA DE LA RESPONSABILIDAD DEL PORTEADOR**

La responsabilidad del porteador como consecuencia del incumplimiento de los compromisos contractuales asumidos es tan antigua como el transporte mismo. En los comienzos de la Historia, los hombres se desplazaban a pie y descalzos por largas distancias. Las cargas que llevaban consigo eran transportadas en ancas o grupas, lo que hacía que su traslado de un lugar a otro fuera lento y arriesgado. La necesidad de aumentar la carga que requería ser transportada hizo que surgiese una especie de auxiliar que permitía arrastrar los efectos con mayor facilidad (lo que se conoce como la Narria). Primero, tirado por los propios hombres, posteriormente, con el desarrollo de la ganadería, serían los animales domesticados los que ejerciesen la fuerza tractora para el transporte de elementos más pesados. Con el desarrollo de la rueda, el uso de animales pesados no constituía ya un elemento tan necesario. Caballos, mulas o asnos fueron sustituyendo a bueyes o vacas.

Para hacernos cargo de la naturaleza y contenido de la responsabilidad del transportista o porteador (preferiremos el uso de esta última a lo largo de nuestro trabajo) es conveniente que examinemos su origen. Unos apuntes históricos de la responsabilidad del porteador son indispensables para una recta interpretación de nuestro sistema positivo. Quizás sea conveniente iniciar esta sinóptica exposición alegando, como primer hito en este camino, la referencia casi “prehistórica” –si se nos permite la expresión- que ya el Código de Hammurabi realizaba sobre la responsabilidad del porteador: “Si un hombre se halla de gira y le confía a otro hombre plata, oro, pedrería o un objeto suyo y le encarga que lo transporte como mercancía, y ese hombre no entrega toda esa mercancía en el lugar al que debía llevarla, y se la queda, que el dueño de la mercancía le pruebe a ese hombre que no ha entregado toda la mercancía, y ese hombre le devolverá cinco veces al dueño de la mercancía todo lo que le

había confiado”<sup>28</sup>. Este es probablemente uno de los conjuntos jurídicos más antiguos que se han encontrado -y uno de los ejemplares mejor conservados de este tipo de documentos-.

El hecho de que este conjunto de normas contenga ya una disposición relativa al transporte de mercancías -y en concreto a la responsabilidad del porteador por los daños o deterioros que los bienes transportados pudiesen sufrir- nos indica la importancia que desde los orígenes de la civilización ha tenido la capacidad del hombre de desplazar mercancías de un lugar a otro. Y es, como podemos comprobar del texto transcrito, en torno a los bienes “confiados” (lo que hoy llamaríamos custodia) sobre lo que giraba la responsabilidad del transportista primitivo en los inicios de la conceptualización de la responsabilidad. Fenicios y cartaginenses, a pesar de ser dos de los pueblos con más relevancia marinera de la antigüedad, no dejaron literatura jurídica marítima escrita. En Grecia, por el contrario, sí que existió una legislación marítima, de origen consuetudinario, cuyo apogeo tiene lugar con la Lex Rhodia, primera recopilación conocida del Derecho marítimo consuetudinario<sup>29</sup>

La responsabilidad del porteador marítimo se ha ido aligerando en el discurrir de la Historia por virtud del principio de libertad contractual. Como puntos extremos en la evolución comentada puede situarse, en una punta, la rigurosa responsabilidad propia del Derecho romano -y del common carrier en el Derecho anglosajón-, y de otra, el beneplácito otorgado a favor del porteador, y más en concreto el indulgente criterio de la culpa

---

<sup>28</sup> Numeral 112. El Código fue promulgado por el sexto rey de la dinastía amorrea de Babilonia, Hammurabi, en torno al año 1760 a.C., y grabado en estelas de piedra con el propósito de que estas fueran repartidas por todo su reinado. *Vid.* <http://www.unizar.es/hant/POA/hammtemas.pdf>

<sup>29</sup> Se trataba de una codificación comprensiva de numerosas instituciones que, realizada en torno al 475 a.C., se extendió rápidamente por el mar Mediterráneo, siendo aplicadas en numerosos lugares del mundo antiguo, especialmente en su reflejo en el Derecho romano y bizantino. Según relata el Digesto Justiniano (Libro XIV, Título II) una petición hecha al Emperador Antonino por un caso de naufragio rezaba como sigue: “Señor Emperador Antonino, habiendo naufragado en Icara, hemos sido despojados por los recaudadores de impuestos que habitan en las inmediaciones de las Islas Cícladas”, solicitando auxilio por los desagrazos sufridos. A lo que el emperador respondió: “Yo soy, en efecto, Señor del Mundo, pero la Ley es Señora de los Mares, y por tanto, esta cuestión debe ser resuelta por el Derecho marítimo de los *rodhios* (*Lex Rodhia*) que fue adoptada para regular las cuestiones marítimas”. Ejemplo que restalla la importancia que desde el principio tuvo la Lex Rodhia como fuente romana de carácter autónoma, dotada de instituciones y principios propios que ni siquiera el Emperador podía soslayar.



fuertemente atenuado por la lista de excepciones establecidas en el Convenio de Bruselas<sup>30</sup> (en adelante CB o RHV<sup>31</sup> ).

A mediados del s. XIX era común en las legislaciones nacionales que el porteador respondiese del daño sobre la mercancía salvo que este pudiese probar que el perjuicio producido no era fruto de su actitud negligente o bien que se daban en el supuesto una de las cuatro causas que le exceptuaban de responsabilidad (actos de Dios, actos de enemigos, falta del cargador o vicio propio)<sup>32</sup>. La responsabilidad, propia de los sistemas latinos, en los sistemas de tradición anglosajona era calificada como la responsabilidad del “common carrier”, por la que el porteador era absolutamente responsable de las pérdidas o deterioros que pudiesen sufrir las mercancías en el transcurso del transporte<sup>33</sup>, con independencia de la causa que lo produjo (salvo ciertas excepciones<sup>34</sup>).

Así se comprende que la doctrina repitiera la idea de que el cargador se siente seguro con relación al transporte de mercancías<sup>35</sup>. Ante el severo régimen de responsabilidad ex recepto, los porteadores marítimos, constituidos ahora en empresarios de servicios de transporte, se volcaron, en virtud del principio jurídico de la libertad contractual y con la tolerancia manifiesta de los gobiernos de sus países, en insertar cláusulas que les eximiesen

---

<sup>30</sup> En este sentido *vid.* **ARROYO MARTÍNEZ, I.**, *La distribución del riesgo en el Derecho marítimo*, RDM, m D.L., Madrid, 1977, p. 46. Algunos autores han llegado a afirmar que frente a esas orientaciones, el sistema actual de riesgos exceptuados que consagró la Convención de Bruselas, definidos sintéticamente como «un mínimo de obligaciones, un máximo de exoneraciones y una limitación de responsabilidad favorable únicamente al transportista» pudo representar acaso una transacción tolerable para su tiempo, pero supone hoy una responsabilidad privilegiada del porteador marítimo”, por encima incluso de su confrontación con otros Convenios internacionales. Así **SÁNCHEZ ANDRÉS, A.**, “Reflexiones críticas sobre la avería común”, *cit.*, p. 758. Mismo autor también en “El transporte combinado de mercancías”, *RDM*, 1975, p. 82

<sup>31</sup> Para poder identificar cuándo una norma procede del texto originario o de los posteriores protocolos empleamos las siguientes abreviaturas: CB –para el texto de 1924- y CB-PV –para el texto de 1924 modificado, principalmente, por el Protocolo de Visby de 196.

<sup>32</sup> STURLEY, M., “The History of COGSA and the Hague Rules”, *J. Mar. L. & Com.*, vol. 22, 1991, p. 4.

<sup>33</sup> Así se contradice la idea manifestada por ciertos autores de la ausencia de los términos “recepción” y “entrega” del CB se deba al desconocimiento de la responsabilidad *ex recepto* del porteador y de los términos que la encierran, carentes estos de sentido para aquellos. **GONDRA ROMERO, J.M.**, *Régimen jurídico de las operaciones de carga y descarga en el tráfico marítimo*, Tecnos, Madrid, 1970, p. 40.

<sup>34</sup> El porteador solo podía exonerarse por caso fortuito o fuerza mayor, vicio propio de la carga o por evidencia probada de la culpa del cargador. Sobre la figura y responsabilidad del *common carrier*, *vid.* **GAITAS, G.**, “Common carrier’s liability...”, *cit.*, p. 56 y ss.

<sup>35</sup> **ARROYO MARTÍNEZ, I.**, *La distribución del riesgo...*, *cit.*, p. 46.

de responsabilidad en los conocimientos de embarque por ellos emitidos <sup>36</sup>, reduciendo la rigidez que había caracterizado el régimen tradicional de su responsabilidad<sup>37</sup> (tendencia a la subjetivación de la responsabilidad basada únicamente en la culpa o negligencia). De esta manera, la tendencia se invierte, y será ahora el porteador el que se sienta seguro con el régimen jurídico del contrato de transporte.

## 1.2 FIGURA DEL PORTEADOR MARÍTIMO

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

La Ley de Comercio Marítimo 2016 también define al Porteador en el numeral 5, del artículo 1, en un modo muy sencillo: *“Por porteador se entenderá la persona que celebre un contrato de transporte con un cargador.”* Lo realmente importante para delimitar jurídicamente al porteador no es que sea éste quien realice materialmente el transporte, es suficiente con que se amiento respecto de la reclamación. Comprometa a conseguir el resultado del transporte (porteador contractual) y encargue (subcontrate) a otro porteador (efectivo) la ejecución material del mismo. De este modo, se recoge la consideración tradicional del contrato de transporte como contrato celebrado entre dos partes, porteador y cargador, las cuales asumen obligaciones (contrato bilateral) de carácter sinalagmático.

---

<sup>36</sup> Este extremo de *irresponsabilidad* se concretaba para aquellos supuestos de daño, error o cualquier otro acto negligente del capitán, u otro miembro de la tripulación, que en el ejercicio de la administración o conducción del buque, produjese daño o deterioro en las mercancías, no constituyendo responsabilidad alguna por parte del porteador.

<sup>37</sup> **ARROYO MARTÍNEZ, I.**, *La distribución del riesgo...*, cit., p. 47.

La responsabilidad del porteador se extiende, en los términos establecidos y desde un punto de vista subjetivo, a los actos y omisiones atribuibles a cualquier parte ejecutante (marítima o no), al capitán y a la tripulación y a los empleados del porteador o de la parte ejecutante. En general, el régimen de responsabilidad previsto en las Reglas de Rotterdam resulta de aplicación a una parte ejecutante marítima que respondería solidariamente con el porteador de las pérdidas, daños o retrasos acaecidos durante el período en el que las mercancías se encontraban bajo su custodia.

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

### **1.3 REGULACIÓN EN LA LEY 14/2014 DE NAVEGACION MARITIMA Y LA LEY DE COMERCIO MARÍTIMO 2016.**

Toda regulación del contrato de transporte ya sea de pasajeros o de mercancías, se caracteriza por la obligación de traslado que asume el porteador sobre las cosas o personas de un lugar a otro. En el marco contractual en el que nos encontramos, además de esta obligación de desplazamiento, el porteador asume otras obligaciones adicionales que están estrechamente relacionadas con aquella para su adecuado cumplimiento. Entre estas destaca la restitución integral de la cosa (y el deber de custodia con ella, también llamado “de vigilancia” o “de protección” para el transporte de pasajeros). Obligación que puede incumplirse de varias maneras por el porteador.

En primer lugar, no recibiendo la mercancía para transportarla. Esta inexecución total del contrato causará, sin embargo, un daño puramente económico (hipotéticamente podría ser también físico, pero establecer la conexión causal entre el incumplimiento –inejecución– y el posible daño físico producido a la mercancía será un proceso difícil).

En segundo lugar, una vez iniciada la ejecución del contrato puede haber pérdida total o parcial (que a estos efectos será equiparable al incumplimiento total –respecto de parte de la mercancía en caso de pérdida parcial<sup>38</sup>); o daño o menoscabo de la mercancía, en cuyo caso estaremos ante un incumplimiento parcial con daños físicos (y quizá económicos, indemnizables o no).

La importancia del análisis de este deber del porteador en el marco del periodo de responsabilidad radica en el hecho de que será la obligación de custodia de la mercancía (cuya causa se encuentra en la posesión o control) y su cumplimiento defectuoso por el porteador, aquella que, bajo la lógica de la responsabilidad ex recepto, marque la duración temporal de la responsabilidad del porteador por los hechos acaecidos sobre la carga (pérdida o daño). El deudor es sujeto de un deber jurídico (deuda) que le impone la observancia de un comportamiento debido (custodiar la cosa a él confiada) y le sitúa en el trance de soportar las consecuencias de su falta.

De ahí que se puede afirmar que la custodia, además de deber de protección necesario, es el criterio de la responsabilidad del porteador, ya que será este quien deba soportar las secuelas de dicha ausencia de protección. La custodia es, pues, elemento central en el estudio del periodo de responsabilidad (aunque como veremos esta no es la lógica utilizada por algunos de los textos uniformes que hoy día se encuentran en vigor en un elevado número de países).

## **2.1 RÉGIMEN DE RESPONSABILIDAD Y OBLIGACIONES DEL PORTEADOR**

---

<sup>38</sup> Con el matiz que supone que se pierden las mercancías. Ello introduce un daño adicional de naturaleza física.

## **2.2 ASPECTOS GENERALES**

Uno de los objetivos principales de todas las normas internacionales que regulan el transporte marítimo de mercancías es el de establecer un régimen de responsabilidad del porteador por todos los daños que pueda ocasionar al cargador con ocasión del transporte<sup>39</sup>, una de las razones que motivó la regulación internacional del contrato de transporte marítimo de mercancías fue la poca seguridad jurídica que existía respecto de la responsabilidad de los porteadores pues, al ser más poderosos económicamente que los cargadores, imponían un uso excesivo de cláusulas exoneración de responsabilidad por daños a las mercancías.

### **A. RESPONSABILIDAD**

La responsabilidad del porteador como consecuencia del incumplimiento de los compromisos contractuales asumidos es tan antigua como el transporte mismo. En los comienzos de la Historia, los hombres se desplazaban a pie y descalzos por largas distancias. Las cargas que llevaban consigo eran transportadas en ancas o grupas, lo que hacía que su traslado de un lugar a otro fuera lento y arriesgado. La necesidad de aumentar la carga que requería ser transportada hizo que surgiese una especie de auxiliar que permitía arrastrar los efectos con mayor facilidad (lo que se conoce como la Narria).

Primero, tirado por los propios hombres, posteriormente, con el desarrollo de la ganadería, serían los animales domesticados los que ejerciesen la fuerza tractora para el transporte de elementos más pesados. Con el desarrollo de la rueda, el uso de animales pesados no constituía ya un elemento tan necesario. Caballos, mulas o asnos fueron sustituyendo a bueyes o vacas. Para hacernos cargo de la naturaleza y contenido de la responsabilidad del transportista o porteador (preferiremos el uso de esta última a lo largo de nuestro trabajo) es conveniente que examinemos su origen. Unos apuntes históricos de la

---

<sup>39</sup> **FERNANDO SÁNCHEZ CALERO**, El contrato de Transporte Marítimo de Mercancías, Reglas de La Haya-Visby, Hamburgo y Rotterdam (Navarra: Editorial Aranzadi, S.A., 2010), 43.

responsabilidad del porteador son indispensables para una recta interpretación de nuestro sistema positivo.

Quizás sea conveniente iniciar esta sinóptica exposición alegando, como primer hito en este camino, la referencia casi “prehistórica” –si se nos permite la expresión- que ya el Código de Hammurabi realizaba sobre la responsabilidad del porteador: “Si un hombre se halla de gira y le confía a otro hombre plata, oro, pedrería o un objeto suyo y le encarga que lo transporte como mercancía, y ese hombre no entrega toda esa mercancía en el lugar al que debía llevarla, y se la queda, que el dueño de la mercancía le pruebe a ese hombre que no ha entregado toda la mercancía, y ese hombre le devolverá cinco veces al dueño de la mercancía todo lo que le había confiado”<sup>40</sup>. Este es probablemente uno de los conjuntos jurídicos más antiguos que se han encontrado -y uno de los ejemplares mejor conservados de este tipo de documentos.

La responsabilidad del porteador marítimo se ha ido aligerando en el discurrir de la Historia por virtud del principio de libertad contractual. Como puntos extremos en la evolución comentada puede situarse, en una punta, la rigurosa responsabilidad *ex recepto* propia del Derecho romano –y del *common carrier* en el Derecho anglosajón-, y de otra, el beneplácito otorgado a favor del porteador, y más en concreto el indulgente criterio de la culpa fuertemente atenuado por la lista de excepciones establecidas en el Convenio de Bruselas 83 (en adelante CB o RHV<sup>41</sup>).

A mediados del s. XIX era común en las legislaciones nacionales que el porteador respondiese del daño sobre la mercancía salvo que este pudiese probar que el perjuicio

---

<sup>40</sup> Numeral 112. El Código fue promulgado por el sexto rey de la dinastía amorrea de Babilonia, Hammurabi, en torno al año 1760 a.C., y grabado en estelas de piedra con el propósito de que estas fueran repartidas por todo su reinado. Vid. <http://www.unizar.es/hant/POA/hammtemas.pdf>

<sup>41</sup> En este sentido *vid.* ARROYO MARTÍNEZ, I., *La distribución del riesgo en el Derecho marítimo*, RDM, D.L., Madrid, 1977, p. 46. Algunos autores han llegado a afirmar que frente a esas orientaciones, el sistema actual de riesgos exceptuados que consagró la Convención de Bruselas, definidos sintéticamente como «un mínimo de obligaciones, un máximo de exoneraciones y una limitación de responsabilidad favorable únicamente al transportista» pudo representar acaso una transacción tolerable para su tiempo, pero supone hoy una responsabilidad privilegiada del porteador marítimo”, por encima incluso de su confrontación con otros Convenios internacionales.

producido no era fruto de su actitud negligente o bien que se daban en el supuesto una de las cuatro causas que le exceptuaban de responsabilidad (actos de Dios, actos de enemigos, falta del cargador o vicio propio)<sup>42</sup>. La responsabilidad *ex recepto*, propia de los sistemas latinos, en los sistemas de tradición anglosajona era calificada como la responsabilidad del “*common carrier*”, por la que el porteador era absolutamente responsable de las pérdidas o deterioros que pudiesen sufrir las mercancías en el transcurso del transporte<sup>43</sup>, con independencia de la causa que lo produjo (salvo ciertas excepciones)<sup>44</sup>. Así se comprende que la doctrina repitiera la idea de que el cargador se siente seguro con relación al transporte de mercancías<sup>45</sup>.

Se puede considerar que la mayor dificultad con la que se encuentra un jurista al afrontar el estudio del régimen de responsabilidad del porteador, especialmente en el contrato de transporte marítimo, no es la abundancia de criterios doctrinales<sup>46</sup> o el increíble hecho de que se cite, en muchos casos, más la jurisprudencia que las propias Reglas contenidas en los Convenios –véase si no cualquier manual sobre el contrato de transporte de mercancías en el Derecho inglés o norteamericano<sup>47</sup>-, sino que el verdadero esfuerzo que debe realizar un estudioso sobre el tema es el de no pensar en las categorías jurídicas utilizadas en la época [hace ya casi un siglo del primer texto uniforme sobre la responsabilidad del porteador marítimo, y más de 120 años de la primera legislación de trascendencia internacional que fue

---

<sup>42</sup> STURLEY, M., “The History of COGSA and the Hague Rules”, *J. Mar. L. & Com.*, vol. 22, 1991, p. 4.

<sup>43</sup> Así se contradice la idea manifestada por ciertos autores de la ausencia de los términos “recepción” y “entrega” del CB se deba al desconocimiento de la responsabilidad *ex recepto* del porteador y de los términos que la encierran, carentes estos de sentido para aquellos. **GONDRA ROMERO, J.M.**, *Régimen jurídico de las operaciones de carga y descarga en el tráfico marítimo*, Tecnos, Madrid, 1970, p. 40

<sup>44</sup> El porteador solo podía exonerarse por caso fortuito o fuerza mayor, vicio propio de la carga o por evidencia probada de la culpa del cargador. Sobre la figura y responsabilidad del *common carrier*, *vid.* GAIT AS, G., “Common carrier’s liability...”, *cit.*, p. 56 y ss.

<sup>45</sup> **ARROYO MARTÍNEZ, I.**, *La distribución del riesgo...*, *cit.*, p. 46.

<sup>46</sup> Destacamos entre la multitud de los escritos en nuestro idioma, por su precisión y repercusión, las obras de **GONDRA ROMERO, J.M.**, *Régimen jurídico de las operaciones...*, *cit.*; **MORÁN BOVIO, D.**, *Extremos...*, *cit.* En la doctrina extranjera, entre otros, **BERLINGIERI, F.**, “The period of responsibility...”, *cit.*; **CARBONE, S.**, “Il periodo temporale del trasporto marittimo”, *Il Dir. Marittimo*, 1988;

<sup>47</sup> Por enunciar un breve elenco representativo, *vid.* **DEBATTISTA, C.**, *Bills of Lading in Export Trade*, Tottel Publishing, London, 2009; **SCHOENBAUM, T.**, *Admiralty...*, *cit.*; **SCRUTTON ON CHARTERPARTIES AND BILLS OF LADING**, 22nd (Editado por **BOYD, S.** and **BURROWS, A.**), Sweet & Maxwell, London, 2011; **TETLEY, W.**, *Marine Cargo Claims*, *cit.*, vol. 1; *Marine Cargo Claims*, vol. 2, 4 ed., Thomson Carswell, Quebec, 2008; **TREITEL**; **REYNOLDS**, *Carver on Bills of Lading*, 2 Ed., Sweet & Maxwell, London, 2005; **WILSON, J.**, *Carriage of goods*, *cit.*

promulgada (la Harter Act norteamericana de 1893); y ¡cuánto ha llovido en el mundo del derecho comercial desde entonces] con la mentalidad o los criterios jurídicos de nuestro tiempo<sup>48</sup>. Categorías como entrega, recepción, operación de carga, descarga, responsabilidad o custodia, si bien utilizadas desde antaño (como tendremos ocasión de comprobar), pueden no tener el mismo significado con el que hoy las empleamos.

Pensar en conceptos de multimodalidad o en transporte de línea regular hace un siglo parecía fuera de lugar si se tiene presente que no es hasta 1910 –tan solo 10 años antes de la redacción de las Reglas de la Haya- cuando Henry Ford crea la primera cadena de montaje de automóviles (no digamos ya el empleo de camiones para el transporte de mercancías) o que el uso del avión con fines comerciales no se estandariza hasta muy pasada la I Guerra Mundial (fecha en la que la industria armamentística era la principal promotora de las aeronaves). Baste recordar también el reciente uso de comunicaciones electrónicas en la navegación marítima, la utilización de documentos electrónicos que facilitan su circulación o que el auge del contenedor como recipiente de carga destinado al transporte de mercancías no tuvo lugar hasta la década de los sesenta, después de que Malcom McLean realizase el primer trayecto de mercancía contenerizada de Nueva York a Houston en abril de 1956.<sup>49</sup>

Junto a estas razones, no podemos dejar de destacar la dificultad que ha supuesto, aunque creemos que para enriquecimiento del trabajo, la aprobación definitiva en septiembre de 2014, tras casi diez años de continuos Proyectos y Anteproyectos, de la Ley 14/2014, de Navegación Marítima, y la consiguiente derogación del Libro III del Código de Comercio (con trascendental incidencia para este trabajo en especial el art. 619 –así como algún otro, aunque de menor importancia-) y la Ley de Transporte Marítimo de 1949. Ambos textos, vetustos en su redacción, han quedado superados por la moderna LNM. Ello supuso, en muchos casos, la necesidad de una reelaboración y actualización, y en otros, una

---

<sup>48</sup> Envejecida ha quedado ya la clásica terminología maritimista, como por ejemplo el uso indiscriminado de fórmulas como “*sous palan*” o bajo puntal, *ship’s tackle*, etc. Algún autor se pregunta dónde está el *sous palan* cuando se transportan líquidos cargados mediante bombas, hidrocarburos o granos cargados mediante cintas transportadoras o tubos aspiradores. Vid. **JULIA ANDREU, G.**, *Introducción al estudio jurídico de la carga y descarga en el transporte marítimo*, Comité de Derecho Marítimo de Barcelona, Barcelona, 1971, p. 10.

<sup>49</sup> Sobre la historia del contenedor, CUDAHY, B., *Box Boats. How container ships changed the world*, Fordham Univ. Press, New York, 2006; LEVINSON, M., *The Box*, Princeton Univ. Press, Princeton, 2006.



modificación sustancial del contenido de este trabajo, adaptando a la nueva norma muchas de las críticas, argumentos y conclusiones que se proyectaban.

## **B. OBLIGACIONES DEL PORTEADOR**

Las obligaciones del porteador pueden esquematizarse en tres momentos<sup>50</sup>:

a) Antes del viaje: momento en que deberá cuidar la navegabilidad del buque, cuidar la forma de carga y la estiba de las mercancías, y emitir el conocimiento de embarque.

b) Durante el viaje: es durante el viaje que deberá procurar seguir la ruta trazada y custodiar la mercancía.

c) Después del viaje: finalmente deberá cuidar la forma en que se descarguen las mercancías y efectuar la entrega de la misma al destinatario. Cabe hacer la precisión que en algunos casos no habrá responsabilidad a pesar de haber incumplido con alguna de estas obligaciones por el hecho de no haberse producido ningún daño con el acto infractor o por incurrirse en algunas excepciones.

La LNM perfila un conjunto de obligaciones, algunas de ellas compartidas por porteador y fletante (dado que en la ley desaparece el término fletante, utilizaremos desde ahora el término porteador<sup>8</sup>), en la lógica asumida de equiparar los contratos de fletamento por tiempo/viaje y transporte bajo régimen de CE, que podemos sistematizar en la siguiente categoría: las relativas al buque (puesta a disposición del fletador, navegabilidad o relativas al buque pactado en el contrato); las relativas al transporte de mercancías por el viaje pactado (recepción y carga de la mercancía, las derivadas del viaje en sí y las de la descarga y entrega al destinatario); y las documentales (emisión de la póliza de fletamento, CE, reservas, etc.). En el fletamento por viaje –a diferencia de lo que ocurre en el fletamento por tiempo– el porteador asume todos los gastos variables de explotación propios de la gestión comercial

---

<sup>50</sup> JOSÉ MARÍA RUÍZ SOROA et al., op, cit., 433-443

del buque (los cuales, como es natural, repercutirá en el flete), salvo que se hubiese pactado de otra forma.

Estas obligaciones se centran sobre el buque, por lo que estará normalmente identificado o será fácilmente identificable mediante las características pactadas. El buque debe cumplir con todos los requisitos contratados, como nacionalidad, capacidad de carga, eslora o consumo de combustible. En caso de incumplimiento, el fletador podrá resolver el contrato.

El buque debe estar puesto a disposición del fletador en el lugar y la fecha acordados, y además debe encontrarse en estado de navegabilidad (seaworthiness). El estado de navegabilidad no se refiere únicamente al estado del buque, equipamiento y tripulación, sino que además se contempla la idoneidad del buque para transportar el tipo específico de carga por la ruta convenida.

Esta obligación es exigible al comienzo del viaje o en cada inicio de viajes que figuren en el contrato, y, durante la navegación del buque, el porteador deberá ejercer una diligencia razonable para mantener el estado de navegabilidad. En caso de incumplimiento, el fletador podrá resolver el contrato. El puerto de puesta a disposición del buque debe ser seguro y accesible, ya que, en caso contrario, el fletador podrá resolver el contrato excepto cuando la imposibilidad sea temporal. En este caso, ambas partes deben esperar un tiempo razonable con el fin de determinar si la imposibilidad remite o persiste. Es frecuente que se faculte al porteador, bajo su cuenta y riesgo, a derivar el buque a un puerto accesible cercano.

Puede acordarse un derecho a favor del fletador de designación de un puerto y muelle seguros para el buque en un plazo razonable (cláusula safe port, safe berth). En caso contrario, el porteador podrá exigir del fletador la nominación de otro puerto o muelle de un área cercana. Si la nominación no se efectuase, se reconoce el derecho de resolución contractual a favor del porteador, incluyendo una reclamación por los perjuicios ocasionados.

En cuanto al muelle designado, tiene que ser seguro para el buque antes, durante y después de la carga de la mercancía. Si la nominación no se hiciese en un plazo razonable, el porteador podrá fondear el buque a la espera de órdenes, o bien dirigirlo a un muelle o lugar de carga usual, siendo a cargo del fletador el tiempo transcurrido. Durante la navegación, puede acordarse que el fletador pueda redirigir el buque a otro destino, siendo este el responsable de todos los gastos adicionales. En los contratos de transporte en régimen de conocimiento de embarque será el porteador quien designe y notifique con antelación al cargador el puerto de carga de las mercancías.

### **3.1 RESPONSABILIDAD DEL PORTEADOR POR DAÑOS Y PÉRDIDAS**

El primer supuesto de responsabilidad que se menciona son los casos de pérdida total o parcial de las mercancías, los mismos que consisten en la falta de entrega o la entrega incompleta de las mercancías transportadas<sup>51</sup>. Un aspecto importante a explicar de la naturaleza que caracteriza a este supuesto de responsabilidad es que puede consistir en un pérdida de las mercancías tanto por hechos fácticos como por hechos jurídicos, no importando la naturaleza de los mismos siempre que se produzca un “efecto equiparable a la destrucción de los efectos acarreados, su robo y la entrega a un tercero no legitimado”<sup>52</sup>.

Asimismo, cabe mencionar la distinción que existe entre la pérdida total y la pérdida parcial, en la primera se incumple con el transporte de manera que no se entrega en destino ninguno de los bienes entregados por el porteador. En el supuesto de pérdida parcial sí hay una entrega, pero sólo respecto de una parte de las mercancías, produciéndose la llamada ejecución parcial de la obligación asumida por el porteador. Esta diferenciación, que puede llegar a parecer inútil, es de gran importancia al momento de delimitar la cuantía de la responsabilidad, restringiéndose únicamente a la parte efectiva-

---

<sup>51</sup> CARLOS GÓRRIZ LÓPEZ, op. cit., 356-357.

<sup>52</sup> *Ibíd.*, 367.

El segundo supuesto de responsabilidad del porteador en el contrato de transporte marítimo es la avería de las mercancías, que consiste en una disminución del valor de las mismas, así como todo desperfecto o daño que imposibilite su correcto funcionamiento<sup>53</sup> Al igual que en el caso de las pérdidas, la causa de este supuesto puede deberse tanto a hechos fácticos como jurídicos, bastando únicamente para su ocurrencia que medie la culpa del porteador en el cumplimiento de sus obligaciones<sup>54</sup>

Es en este supuesto donde se hace más importante el uso de documentos del transporte y en específico del conocimiento de embarque que, en ejercicio de su función de recibo de la entrega de las mercancías dará fe, aunque no absoluta<sup>55</sup>, del estado en que estaban los bienes al momento de ser entregadas al porteador para su transporte<sup>56</sup>. Misma tarea desempeñará el conocimiento de embarque para el caso de las pérdidas puesto que también indica la cantidad de las mercancías cargadas<sup>57</sup>. Además, a efectos de probar el daño, tanto en caso de incurrir en el supuesto de pérdida de las mercancías como para el caso de existir averías en los bienes objetos del transporte, cabe recordar que tanto el porteador como el cargador deben darse recíprocamente todas las facilidades necesarias para la ente perdida de las mercancías objeto del transporte cabe recordar que tanto el porteador como el cargador deben darse recíprocamente todas las facilidades necesarias para la inspección de las mercancías<sup>332</sup> a efectos de poder corroborar la veracidad de lo recogido en el documento de transporte.

Como ya se ha dicho el transportista se obliga a custodiar la mercancía, por lo que se cumple esta obligación cuando la devuelve en destino en el mismo estado en que la recibió en el puerto de carga. Cuando se incumple esta obligación, el responsable es el fletante, y actualmente el régimen legal que se le aplica en nuestro derecho es el de la LNM, que viene establecido en los arts. 277 a 285 y más concretamente en el 277.1º y en el 277.2º que remiten

---

<sup>53</sup> **CARLOS GÓRRIZ LÓPEZ**, op. cit., 359

<sup>54</sup> **IGNACIO QUINTANA CARLO** et al., “Contrato de transporte”, en *Contratos Mercantiles*, Volumen I, dir. Alberto Bercovitz Rodríguez-Cano (Navarra: Editorial Aranzadi, S.A., 2007), 1238.

<sup>55</sup> **IGNACIO ARROYO MARTÍNEZ**, op. cit., 528-529. Arroyo hace la precisión de que el conocimiento de embarque admite prueba en contrario salvo el supuesto en que sea transferida a un tercero.

<sup>56</sup> **N.J.J. GASKELL** et al., *CHORLEY & GILES’ Shipping Law* (Londres: Pitman Publishing, 1987), 247.

<sup>57</sup> **JOHN F. WILSON**, *CARRIAGE of goods by sea* (Londres: Pitman Publishing, 1988), 130-138.

al régimen de responsabilidad de las RLHV, entendiéndose que son los preceptos del art. 4, puntos 1, 2 y 4, sobre régimen de responsabilidad inicial, lista de excepciones y régimen de responsabilidad por desvío injustificado respectivamente (artículos desarrollados en las RLHV), completándose el resto de los preceptos con la LNM.

El régimen de estos artículos de la LNM tiene carácter imperativo, excepto precisamente para las exclusivas relaciones entre el fletante y fletador, para las cuales es de carácter dispositivo. El fletante responde ante el fletador de las pérdidas o daños producidos a la mercancía, si estos han sido causados por su culpa y la de sus auxiliares (dependientes e independientes), no respondiendo en el caso fortuito, de fuerza mayor, naturaleza o vicio propio de la cosa y la culpa del fletador o de un tercero. A esto hay que añadir por mor del citado art.4.2º.a de las RLHV la “falta náutica”. En cualquiera de los casos, el fletante, para eludir la responsabilidad, deberá probar que los daños o pérdidas se produjeron por alguna de estas causas.

### **3.2 RESPONSABILIDAD DEL PORTEADOR POR RETRASOS EN LA ENTREGA**

La responsabilidad del porteador es el retraso, el mismo que consiste en la entrega de las mercancías con posterioridad a la fecha prevista para su devolución en el contrato<sup>58</sup>. Lo que realmente diferencia a este supuesto de los anteriores es que el retraso supone una manifestación del origen de los daños, mientras que los supuestos de pérdida y avería son expresiones del daño emergente a los que se derivan como resultado de otros perjuicios<sup>59</sup>. Esto es precisamente por lo que este supuesto ha sido considerado como el más problemático por la doctrina, pues presenta una mayor dificultad que los otros supuestos la realización de

---

<sup>58</sup>CARLOS GÓRRIZ LÓPEZ, op. cit., 361.

<sup>59</sup> Ibíd., 365.

los reclamos debido a la complejidad que supone la prueba de los perjuicios ocasionados por el retraso en la entrega de las mercancías<sup>60</sup>.

En los contratos de transporte es obligación del porteador la ejecución diligente del transporte y la entrega de las mercancías en destino, bien en el plazo estipulado, bien en un plazo razonable sino se estipulo uno concreto. Esto se plasma en el art. 271.1º de la LNM haciendo responsable al porteador mientras la mercancía este bajo su custodia como ocurría en el caso de daño o pérdidas.

La LNM define el supuesto del retraso en su art. 280 en cuanto a los daños y perjuicios que se pueden sufrir por el retraso, por un lado están los daños que pueda experimentar la carga, que se meterían en responsabilidad por daños y por otro lado los perjuicios económicos por no recibir la mercancía en el momento que tenían derecho a ello, lo cual opera propiamente como una responsabilidad por retraso.

Las RLHV, por si mismas no incluyen la responsabilidad por retraso, pero se entiende que al incluir el mismo en la LNM en el régimen de responsabilidad del porteador supone que el régimen de responsabilidad de las RLHV al que remite el art. 277.2º es plenamente aplicable al supuesto de perjuicios por retraso.

En síntesis, la responsabilidad del porteador por pérdida, daño o retraso viene configurada en los arts. 277 y ss. de la Sección 9ª del Capítulo correspondiente al contrato de fletamento, en el que se configura la responsabilidad del porteador como subjetiva o por culpa. Es decir, el porteador será responsable cuando se pruebe su culpa o la de sus auxiliares, por lo que los documentos de transporte son esenciales. Como indica el art. 277.1, el régimen de responsabilidad es indisponible para las partes, excepto en aquellos casos en los que este régimen se modifique en contratos de fletamento y no implique la exoneración por dolo o culpa grave frente a terceros de buena fe. Es decir, que se

---

<sup>60</sup> JOSÉ MARÍA RUIZ SOROA et al., op. cit., 447.

prohíben los pactos que puedan perjudicar al tercero receptor de las mercancías que no sea parte en el contrato de fletamento.

En los supuestos en los que el transporte se realice mediante un BL, el régimen de responsabilidad del porteador vendrá determinado por lo dispuesto en las Reglas de La Haya-Visby. En los casos en los que la mercancía se dañe o se pierda, el porteador únicamente será responsable mientras esté en posesión de estas. En relación al retraso en la entrega, el porteador deberá responder por las consecuencias dañosas del mismo, por lo que para reclamar un resarcimiento deberá probarse el daño.

El alcance material de la responsabilidad del porteador podrá ser limitado por la normativa aplicable al transporte, como las Reglas de La Haya-Visby, salvo que se haya indicado el valor de las mercancías en el BL.

Si se empleasen contenedores, palés u otros medios de agrupación, se considerará como unidad cada contenedor, palé o el otro medio de agrupación a efectos de la limitación de la responsabilidad, salvo que en el BL se haga constar la enumeración del contenido. Si el contenedor es suministrado por el cargador, será considerado como un bulto más.

#### **4.1 CLÁUSULAS DE EXONERACIÓN DE RESPONSABILIDAD**

Como se ha comentado, el régimen legal en la práctica se modifica en las pólizas de fletamento en virtud de los pactos que se lleven a cabo y en los que se establecen ciertos supuestos en los que el fletante queda exonerado de responsabilidad. Estas modificaciones (suelen ser a favor del fletante) se introducen en las pólizas a través de las Cláusulas de exoneración de responsabilidad.

Suelen ser de tres tipos:

1. De listas de excepciones: enumeran unos supuestos en los cuales se exime de responsabilidad al fletante. Dentro de este tipo están las Cláusulas de

Negligencia (Negligence Clause) que exoneran al fletante de la responsabilidad por la negligencia de sus dependientes.

2. Las que enumeran los casos en que responde el fletante. En las que en la cláusula se contemplan los casos en que existe responsabilidad del fletante, y no responderá de los casos que no aparezcan en ella.

3. Las que incorporan las RLHV. Viene este supuesto a constituir el primero de los dos grupos de pólizas, a efectos de tratamiento del régimen de responsabilidad del fletante, que citábamos anteriormente. En estas cláusulas se incorpora por vía convencional al contrato las responsabilidades que contemplan dichas reglas, y esto es o bien reproduciendo su contenido o el de las leyes nacionales incorporatorias de las mismas, o bien, incluyendo una Cláusula Paramount, que invocan a las reglas como aplicables al contrato. Con la LNM, en España, este régimen ya es aplicable “de inicio” por directa previsión legal.

Hasta ahora, bajo el CCom, en el derecho español había diferentes interpretaciones respecto a la admisibilidad de excepciones de responsabilidad en el contrato de fletamento, y si bien había acuerdo en considerar válidas las cláusulas de exoneración por daños fruto de causa de fuerza mayor y por causas ajenas a la voluntad del fletador o dependientes, así como en tener por nulas las cláusulas que exoneren de un incumplimiento doloso o intencionado del armador o las culpas graves del armador, había sin embargo polémica en cuanto a las cláusulas de negligencia, ya que el art. 620 del CCom decía literalmente “sin que valga pacto en contrario”, decantándose la doctrina mayoritaria y la jurisprudencia por considerarlas nulas en lo que se refiere a los dependientes capitán y tripulación.<sup>61</sup>

Hoy, la LNM deja claro en su art.277.1º que “no tendrán efecto las cláusulas

---

<sup>61</sup> En un transporte internacional cuando se haya emitido c/e y al tiempo se haya emitido en un Estado Parte de las RLHV, o se haya iniciado en un Estado Parte o bien el c/e contenga una cláusula Paramount.



contractuales que pretendan directa o indirectamente atenuar o anular aquella responsabilidad en perjuicio del titular del derecho a recibir las mercancías. Sin embargo, tales cláusulas, cuando estén pactadas en la póliza de fletamento y no entrañen exoneración por dolo o culpa grave del porteador, tendrán valor exclusivamente en las relaciones entre este y el fletador, sin que puedan oponerse, en ningún caso, al destinatario que sea persona distinta del fletador”

Así que en nuestro derecho, con el régimen instaurado por la LNM, respecto a las cláusulas exoneratorias tenemos:

- . Son válidas las cláusulas de exoneración por causas de fuerza mayor y ajena a la voluntad del fletador o dependientes.
- . Las cláusulas de exoneración por actos propios del fletante, según el régimen de las RLHV y el art.277.1º de la LNM, son nulas si pretenden exonerar por un incumplimiento doloso o intencionado o por culpa grave del fletante.
- . Las cláusulas de Negligencia según la nueva ley son válidas en una póliza, en lo que se refiere a las exclusivas relaciones fletante-fletador.

## **5.1 LAS REGLAS Y LA REponsABILIDAD DEL PORTEADOR MARÍTIMO**

### **5.2 HAYA VISBY**

El Convenio de Bruselas de 1924 (Convenio Internacional para la unificación de ciertas reglas en materia de conocimientos de embarque, de Bruselas, 25/08/1924) se adoptó para implantar legalmente las Reglas de la Haya, creadas en 1922, que no estaban siendo utilizadas hasta entonces; por esta razón se conoce al Convenio como Reglas de la Haya, por las cuales el destinatario de las mercancías viene definido por un c/e y serán de aplicación a todo conocimiento formalizado en un estado parte de las mismas.

Uno de los objetivos básicos del Convenio de Bruselas de 1924 fue el de establecer un régimen mínimo de responsabilidad del porteador por los daños o faltas que puedan sufrir las mercancías durante su transporte. De esta forma se pretendía terminar con la proliferación de cláusulas de irresponsabilidad que presentaban c/e de principios de siglo, que prácticamente convertían en irresponsable total al transportista. A cambio de este régimen de responsabilidad los porteadores obtienen una limitación cuantitativa de la misma.

Hay dos protocolos modificativos (7) de estas reglas: el primero es el de 1968 que son las Reglas de Visby en el cual se modifica principalmente el ámbito de aplicación, pasa a ser el transporte internacional, y el de 1979 que modifica la unidad monetaria usada para calcular la cuantía de la limitación de responsabilidad.

Actualmente a este Convenio con sus protocolos se le conoce como las Reglas de la Haya-Visby. Sintéticamente, el régimen de las RLHV se basa en la obligación del porteador de observar la debida diligencia antes y en el momento de emprender el viaje para que el buque se encuentre navegable, así como en la responsabilidad por faltas comerciales<sup>62</sup> de la dotación, con exoneración por las náuticas; junto a esta obligación, goza de una limitación de su deuda resarcitoria por bulto/unidad de carga, salvo que se haya declarado el valor real de las mercancías.

España forma parte de este convenio desde 1930, aunque no ratifica el protocolo de 1968 sí que lo hace indirectamente ya que ratifica el de 1979, y opto por introducir en su legislación nacional las reglas adoptadas por el convenio a través del contenido de la Ley de Transporte Marítimo de mercancías en régimen de conocimiento de embarque de 1949<sup>63</sup> (LTM), la cual ha sufrido sus correspondientes modificaciones al ratificar los protocolos del Convenio.

---

<sup>62</sup> “Falta comercial” es todo acto negligente, dañoso para la carga, efectuado por la tripulación, que iba dirigido a la manipulación de la carga o a proporcionar cuidados a esta.

<sup>63</sup> La ley lleva fecha de 22 de diciembre de 1949 y fue publicada en el BOE el 24 de diciembre.

Estas normas se aplican *ex proprio vigore*, obligando pues a contemplarlas a los Tribunales de los Estados que sean parte del Convenio de Bruselas, cuando el transporte es entre puertos de dos Estados diferentes y que cumplan además alguna de las siguientes condiciones: que el *c/e* se emita en un Estado parte, que el transporte se inicie en el puerto de un Estado parte o que el *c/e* tenga una cláusula que establezca que el mismo se regirá por estas reglas (Clausula Paramount).

En el caso de España, tal como queda redactado en el art.277.2º de la LNM, las RLHV se aplicarán imperativamente y en toda su amplitud, a todo contrato de transporte de mercancías por mar en régimen de conocimiento, sea internacional o nacional, y limitadas a su régimen de responsabilidad del porteador (que es la parte más importante, pero no la totalidad de la materia regulada por estas reglas) a todos los demás contratos de transporte marítimo de mercancías, como por ejemplo el fletamento por viaje y por tiempo, aunque en virtud del art. 277.1º, en el caso de los contratos plasmados en póliza de fletamento, tal régimen será dispositivo entre porteador (leamos aquí “fletante”) y fletador, no así entre porteador y terceros, donde la imperatividad de las reglas se mantiene.

Subsidiariamente, los artículos referidos a la responsabilidad del porteador de la LNM “rellenarán los huecos” de regulación que las RLHV dejen en esta materia en el contrato de transporte de mercancías por mar en régimen de conocimiento, internacional o nacional, así como en el resto de contratos (la diferencia de relación entre RLHV y los diferentes tipos de contratos de transporte marítimo de mercancías en virtud del art. 277.2º LNM radica en que en los CTTC la aplicación de las RLHV es plena, y en los demás contratos queda restringida a la parte de las RLHV reguladora del fundamento de la responsabilidad).

Y precisamente la labor de “suplemento” de las RLHV en materia de responsabilidad del porteador por daños a la carga y retrasos en su entrega va a ser una de los más relevantes aspectos de esta ley, la cual aporta, entre otras cosas, la necesaria clarificación de las figuras de porteador contractual y porteador efectivo y su respectiva responsabilidad (art. 278), lo

mismo que la de los porteadores sucesivos (art 284), o una regulación para la responsabilidad por retraso,(arts. 277.1º, 280 y 283) y para la responsabilidad por transporte de animales (art 281), que no forman parte (sin entrar aquí en opiniones discrepantes respecto al asunto concreto del retraso) del ámbito de aplicación de las RLHV.

Las reglas de la Haya quisieron establecer en defensa de los cargadores límites a la autonomía de la voluntad con el fin de impedir que los porteadores pudieran aumentar mediante cláusulas contenidas en los c/e los supuestos de exoneración de su responsabilidad por los daños sufridos por las mercancías transportadas.

La Ley de Transporte Marítimo<sup>64</sup> al reproducir las normas del Convenio añadió en su art.6 la declaración de que “el porteador será civilmente responsable de todas las pérdidas, averías o daños sufridos por las mercancías y, en general, de las indemnizaciones a favor de un tercero a que diere lugar la conducta del capitán, en relación con las cargadas en el buque, salvo los casos de exoneración de que tratan los artículos 8 y 9 (que corresponden a los apartados 1º, 2º y 4º del art. 4 del Convenio)

El art.6 hace referencia al porteador, ya sea naviero, armador o fletador, como sujeto sobre el que cae la responsabilidad y en el art.7 (remitiéndose al confuso art. 618 del CCom) amplía la responsabilidad del porteador- naviero frente a terceros que hubieren contratado con el capitán como representante suyo al tiempo que establece la responsabilidad civil personal del capitán frente al naviero.

El porteador marítimo responde de los actos de sus dependientes en el ejercicio de sus funciones, tanto en el campo contractual como extracontractual y aunque el Convenio no hace una declaración general al respecto, puede deducirse de varios preceptos, los cuales

---

<sup>64</sup> [www.noticias.juridicas.com](http://www.noticias.juridicas.com). *Ley de 22 de diciembre de 1949, de Transporte marítimo de mercancías en régimen de conocimiento de embarque.* [En línea] 24 de 12 de 1949. [http://noticias.juridicas.com/base\\_datos/Privado/ltmm.html](http://noticias.juridicas.com/base_datos/Privado/ltmm.html). BOE núm. 358.

están reproducidos en la LTM en los arts. 8.3º, 12, 16 y 20. Según los arts. 10 y 13 el porteador contractualmente puede incrementar su responsabilidad más allá de lo previsto por la ley, pero no puede reducirlo por debajo del nivel fijado por esta (carácter mínimo inderogable).

### **5.3 RÉGIMEN GENERAL DE RESPONSABILIDAD DEL PORTEADOR EN LA LEY DE TRANSPORTE MARÍTIMO.**

Las reglas de la Haya quisieron establecer en defensa de los cargadores límites a la autonomía de la voluntad con el fin de impedir que los porteadores pudieran aumentar mediante cláusulas contenidas en los c/e los supuestos de exoneración de su responsabilidad por los daños sufridos por las mercancías transportadas.

La Ley de Transporte Marítimo (ob cit) al reproducir las normas del Convenio añadió en su art.6 la declaración de que “el porteador será civilmente responsable de todas las pérdidas, averías o daños sufridos por las mercancías y, en general, de las indemnizaciones a favor de un tercero a que diere lugar la conducta del capitán, en relación con las cargadas en el buque, salvo los casos de exoneración de que tratan los artículos 8 y 9 (que corresponden a los apartados 1º, 2º y 4º del art. 4 del Convenio)

El art.6 hace referencia al porteador, ya sea naviero, armador o fletador, como sujeto sobre el que cae la responsabilidad y en el art.7 (remitiéndose al confuso art. 618 del CCom) amplía la responsabilidad del porteador- naviero frente a terceros que hubieren contratado con el capitán como representante suyo al tiempo que establece la responsabilidad civil personal del capitán frente al naviero.

El porteador marítimo responde de los actos de sus dependientes en el ejercicio de sus funciones, tanto en el campo contractual como extracontractual y aunque el Convenio no hace una declaración general al respecto, puede deducirse de varios preceptos, los cuales están reproducidos en la LTM en los arts. 8.3º, 12, 16 y 20.

Según los arts. 10 y 13 el porteador contractualmente puede incrementar su responsabilidad más allá de lo previsto por la ley, pero no puede reducirlo por debajo del nivel fijado por esta (carácter mínimo inderogable).

Según Fernando Sánchez Calero <sup>65</sup>(pág. 347 y ss.) la LTM, con falta de sistemática, nos da a entender que la responsabilidad del porteador surge cuando, por incumplimiento de sus obligaciones que derivan del contrato de transporte marítimo, causa daño a las mercancías, los supuestos de este incumplimiento son dos:

. La entrega de la cosa con retraso, lo cual implica una ejecución del transporte después del vencimiento del término pactado; y la falta de ejecución total o parcial del transporte.

. El incumplimiento de la obligación de custodia de las cosas transportadas, puede ser la pérdida total de las mercancías, lo que implica el incumplimiento de la obligación de custodia y de la obligación de transporte; la pérdida parcial de las mercancías y la avería de las mercancías, entrega todas las mercancías pero no en buen estado.

La responsabilidad del porteador presupone en principio el incumplimiento del contrato siempre que: no exista un hecho objetivo que lo impida (caso fortuito, hechos que derivan de las mercancías transportadas o de actos imputables al cargador o destinatario), se haya debido a que el porteador no a la responsabilidad por retraso, el porteador incumple sus obligaciones si entrega las cosas transportadas con retraso, en cuanto implica la ejecución del transporte después del término pactado, en las RLH (y no cambió esto con las RLHV) se ha querido llevar a cabo tal obligación (hipótesis de dolo), o bien que ese incumplimiento se deba a su negligencia (caso de culpa).

---

<sup>65</sup> CALERO SÁNCHEZ, FERNANDO. El contrato del Transporte Marítimo de Mercancías. s.l. : Aranzadi, 2000. ISBN 84-8410-580-6.

Este principio de la responsabilidad por culpa era admitido en nuestro CCom en lo referente a la responsabilidad del porteador en el transporte de cosas, tanto terrestre como marítimo, con un régimen que aligera la rigurosa responsabilidad “ex recepto” a la que se somete tradicionalmente el porteador, si bien tal rigor se mantiene en el campo de la prueba, ya que corresponde al porteador la prueba de que la pérdida o avería de la cosa recibida para su transporte se ha debido a un caso fortuito, fuerza mayor o naturaleza o vicio de la cosa (art.1602 CC. y 361.3º del CCom). El mismo principio puede admitirse dentro del sistema de la responsabilidad del porteador en la LTM. Si el porteador se libera de la responsabilidad por los casos exceptuados en los artículos 8 y 9, le corresponde a él la carga de la prueba de que el daño se ha producido por alguno de los casos de exclusión que enumera la ley o que no se ha producido por culpa del porteador o de sus dependientes.

La LTM ha seguido el régimen establecido por las RLH, según el cual el porteador únicamente responde por los hechos de los dependientes cuando estos puedan calificarse dentro de las llamadas “faltas comerciales” y no responde de las “faltas náuticas” de dichos dependientes. La distinción entre las faltas náuticas y las comerciales ha sido suprimida por las Reglas de Hamburgo.

En cuanto omitieron los daños que podían surgir como consecuencia del retraso. Esta posibilidad está contemplada de forma expresa en las Reglas de Hamburgo, las cuales entienden que hay retraso en la entrega cuando las mercancías no han sido entregadas dentro del plazo expresamente acordado y a falta de acuerdo, dentro del plazo razonable de un porteador diligente, estando también recogido en el articulado de la LNM.

Resulta un punto polémico el determinar si Las RLHV han tenido en cuenta o no la responsabilidad por retraso. En su literal no encontramos referencia expresa a la misma, aunque no ha faltado nunca importante doctrina y línea jurisprudencial en parte de los países donde están en vigor, que sostiene que es perfectamente interpretable que, ya no sólo los daños físicos a la mercancía producto del retraso, sino las puras pérdidas económicas que el

retraso general, son objeto también de las RLHV. En España, siempre se ha considerado mayoritariamente (más arriba recogíamos el parecer de Sánchez Calero) que la LTM sí incluía los perjuicios por retraso en su régimen de responsabilidad.

Finalmente añadir que en su art. 13 la LTM consiente aumentar la responsabilidad del porteador, sobre la establecida en las Reglas, siempre que se inserte la cláusula correspondiente en el c/e o documento similar. Es decir, la LTM, al igual que las RLHV mismas, constituyen “derecho necesario relativo”, en el sentido que está vedado reducir por pacto el grado de responsabilidad del porteador, pero no agravarlo.

#### **5.4 RÉGIMEN DE RESPONSABILIDAD DEL PORTEADOR EN LA LEY DE COMERCIO MARÍTIMO**

En el ámbito nacional, el Derecho Marítimo Comercial estaba regulado en el Libro Segundo del Código de Comercio, denominado “Del Comercio Marítimo”; “...cuyas disposiciones eran absolutamente anacrónicas y divorciadas de la realidad actual del comercio marítimo...”.<sup>66</sup> El 26 de junio de 2000, se publicó en la Gaceta Oficial N° 36.980 la Ley de Reactivación de la Marina Mercante Nacional, la cual dispone en el artículo 8, la elaboración de propuestas para desarrollar el Proyecto de la Ley Orgánica de los Espacios Acuáticos, y la que se requieran para la adecuación de la Legislación Marítima Nacional, surgiendo entonces el Decreto N° 1.506 con Fuerza de Ley de Comercio Marítimo, publicado en Gaceta Oficial N° 5.551 Extraordinario del 9 de noviembre de 2001; y luego de 4 años se le hace una reforma quedando publicada en la Gaceta Oficial N° 38.351 de fecha 5 de enero de 2006, la Ley de Reforma Parcial del Decreto N° 1.506 con Fuerza de Ley de Comercio Marítimo, quedando reformados entre otros los artículos correspondientes al contrato marítimo y su régimen de responsabilidad.

#### **6.1 IDENTIDAD DEL PORTEADOR EN LA LCM**

---

<sup>66</sup> TULIO ÁLVAREZ LEDO, Derecho Marítimo, Segunda Edición, Tomo I, Caracas, 2007, p. 439.



En las Convenciones la identidad del porteador se identifica como aquel que ha celebrado un contrato de transporte con un cargador. La Ley de Comercio Marítimo acoge en su artículo 197, el criterio establecido en las Reglas de Hamburgo que establece diferencia entre el porteador y el porteador efectivo, introduciendo además en forma expresa, la figura del consignatario<sup>67</sup>; y, Las Reglas de Rotterdam establece al igual que las convenciones anteriores y que nuestra Legislación Nacional que el porteador es la persona que suscriba un contrato de transporte con un cargador e introduce una “Parte ejecutante” y una “Parte ejecutante marítima”, este nuevo concepto de una “parte ejecutante marítima” estará sujeto a los mismos derechos y obligaciones de un transportista según definición en las Reglas, incluye las partes como estibadores, puertos, terminales, transitarios, agentes, etc. La parte ejecutante marítima estaría atrapada por las reglas si lleva a cabo una actividad en un estado contratante bajo un contrato intermodal de transporte según definición en las Reglas de Rotterdam.

La Ley de Comercio Marítimo acoge el criterio de las Reglas de Hamburgo al imponer su aplicación a la mercancía de exportación y de importación, y reviste a la normativa sobre transporte marítimo en ella contenida, del carácter de normas de orden público.<sup>68</sup> Tal atribución, derogatoria del principio general de la autonomía de la voluntad que rige en materia de legislación aplicable a contratos internacionales, es sin embargo, consistente con la Ley de Derecho Internacional Privado que establece en su artículo 10: “No obstante lo previsto en esta Ley, se aplicará necesariamente las disposiciones imperativas del derecho venezolano que hayan sido dictadas para regular los supuestos de hecho conectados con varios ordenamiento jurídicos” y con el artículo 11 de la Convención Interamericana sobre Derecho Aplicable a los Contratos Internacionales “...No obstante lo previsto en los artículos anteriores, se aplicarán necesariamente las disposiciones del derecho del foro cuando tengan carácter imperativo...”. Siendo de suma importancia este artículo, ya que, en

---

<sup>67</sup> Ley de Comercio Marítimo numeral 4 del artículo 197: Consignatario: toda persona facultada para recibir las mercancías.

<sup>68</sup> Artículo 149 de la LCM: las disposiciones relativas al transporte de mercancías y de pasajeros por agua, son de carácter imperativo, salvo que la ley disponga lo contrario.

caso de conflicto de leyes deberá resolverse conforme al primer aparte de este artículo, según el cual será discreción del foro, cuando lo considere pertinente, aplicar las disposiciones imperativas del derecho de otro Estado con el cual el contrato tenga vínculos estrechos. Hubiese sido mucho más lógico limitar la disposición a los casos de mercancías de importación, como lo hace, con muy buen tino, la disposición relativa a jurisdicción contenida en el artículo 10 del mismo texto legal, según la cual "... Corresponde a la jurisdicción venezolana conocer en forma inderogable de las acciones en materia de contratos de transporte de bienes o de personas que ingresan al territorio venezolano...".<sup>69</sup>

## **6.2 FUNDAMENTO DE LA RESPONSABILIDAD**

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

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

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

---

<sup>69</sup> **TULIO ÁLVAREZ LEDO**, *Derecho Marítimo*, Segunda Edición, Tomo I, Caracas, 2007, p.p. 464 y 465.

### **6.3 PERIODO DE RESPONSABILIDAD DEL PORTEADOR LCM**

La Ley de Comercio Marítimo, siguiendo el criterio más razonable de las Reglas de Hamburgo dispone que la responsabilidad del porteador por las mercancías abarca el periodo en el cual están bajo la custodia de éste en el puerto de carga, durante el transporte y en el puerto de descarga, es decir, que el periodo abarca además del lapso en que las mercancías se encuentren a bordo el comprendido entre la entrega real y efectiva al porteador por parte del cargador o autoridad que haya emitido un documento al efecto y termina en el momento en que efectuó la entrega de las mismas al consignatario o, una autoridad o tercero cuando así lo determine el contrato, la ley o los usos de comercio.<sup>70</sup>

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

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

En todo caso, estos límites no excluyen la aplicación de los que resultarían aplicables al amparo de lo dispuesto en el Protocolo de Londres de 1996. El beneficio al límite de la responsabilidad quiebra, al igual que el régimen establecido en Las Reglas de la

---

<sup>70</sup> ALVAREZ LEDO, TULLIO. DERECHO MARÍTIMO, Tomo I. Segunda Edición, Caracas, 2007. p.576 al 578.

Haya/Visby/SDR, en los supuestos de dolo o dolo eventual atribuible a aquél que alegue su derecho de limitación.

## **7.1 BILL OF LADING CONOCIMIENTO DE EMBARQUE**

El conocimiento de embarque es un documento clave del transporte marítimo establecido por el transportista, según declaración del cargador, expedidor o fletador y tiene una triple función:

. Probatoria: de que se han embarcado las mercancías y la condición y cantidad de las mismas.

. Representativa: es un título valor, funciona como un título de crédito (derecho a reclamar la mercancía en destino) y como un título de tradición (a través de la transmisión del c/e se transmite la posesión de las propias mercancías).

. Contractual: si incorpora estipulaciones y cláusulas relativas al contrato, las cuales se tendrán en cuenta cuando el fletamento no tenga póliza y cuando en el fletamento entren personas ajenas (tenedores del c/e) al propio contrato y cuyas relaciones con el fletante se van a condicionar por lo contenido en el c/e.

Lo emite el fletante, pero lo puede firmar en su representación el capitán o un agente de este autorizado, y es entregado al cargador que lo remitirá al receptor para poder retirar las mercancías en destino.

En la mayoría de los casos el fletador transmite el c/e a un tercero (tenedor del c/e) que tiene derecho a retirar las mercancías en el puerto de destino y que es ajeno a la póliza configurándose sus obligaciones y derechos con respecto al fletante en el clausulado del c/e. El fletante no puede expedir (ni se le puede pedir que lo haga) un c/e cuyas disposiciones sean incompatibles con la póliza, y en el caso de responsabilidad por daños a la carga, ello

supone que esta no pueda ser, sin la anuencia del propio fletante, más gravosa en el c/e que lo pactado en la póliza.

En los contratos de transporte, y por tanto en el de fletamento, el transportista tiene la obligación de custodiar la mercancía que transporta, lo cual significa que debe devolver la mercancía en el puerto de descarga al receptor en el mismo estado en que la recibió en el puerto de carga. Este periodo de custodia va desde que se reciben las mercancías de manos del cargador hasta que las entrega al receptor. Esta recepción y entrega la puede llevar a cabo el mismo transportista o por medio de agente o personas contratadas al efecto.

Como obligación de resultado que es en el régimen legal español, si la obligación de custodia se incumple, el fletante, como cualquier porteador y como cualquier individuo que tiene que hacer frente a una obligación de este tipo, es considerado responsable si las pérdidas o daños han sido causados por su culpa o la de las personas de quien es responsable, por lo cual no se le considera responsable: en caso de fuerza mayor, en caso fortuito, cuando el daño o pérdida se hayan producido por la naturaleza o vicio propio de la cosa y por la culpa del fletador, es decir, de la contraparte contractual, o de un tercero. En estos casos corresponde al fletante, al obligado a la custodia, la carga de la prueba para quedar exonerado de responsabilidad (demostrar la causa real de los daños, que esta fue ajena a su conducta y que él actuó con diligencia). Reflejo de estos principios los encontramos en el CCom, para el fletamento y el naviero, en los artículos 587, 618, 619 y 620 que se mencionarán más adelante.

Junto a este principio imperante, debido al carácter de la obligación de transporte con custodia, el régimen legal español de responsabilidad del fletante antes de la LNM se completaba en el fletamento del Código de Comercio español con unos supuestos en los cuales se preveía una responsabilidad objetiva<sup>2</sup>: el de los daños y pérdidas a la carga ocasionados por la innavegabilidad inicial del buque (aunque de este supuesto queda el fletante excepcionado de responsabilidad cuando tal innavegabilidad inicial responde a

causas fortuitas o de fuerza mayor surgidas tras la puesta a disposición pero manifestadas antes de hacerse a la mar); y el de los que sean causados por una desviación injustificada (se menciona más adelante, a propósito del retraso, las circunstancias bajo las cuales le cabría al fletante esquivar esta responsabilidad objetiva por desviación injustificada).

## **7.2 ROTTERDAM**

Por Asamblea General, el 11 de diciembre de 2008 se adopta un Convenio, conocido como “Convenio de las Naciones Unidas sobre el Contrato de Transporte Internacional de Mercancías Total o Parcialmente Marítimo”, por el que se establece un régimen legal en el cual se regulan los derechos y obligaciones de los cargadores, porteadores y destinatarios sujetos a un contrato de transporte marítimo internacional puerta a puerta. Este convenio desarrolla y moderniza otros convenios, anteriormente explicados, por los que se regía el transporte internacional de mercancías por mar, en particular, el Convenio internacional para la unificación de ciertas reglas en materia de conocimientos de embarque (Bruselas, 25 de agosto de 1924) ("las Reglas de La Haya"), y sus Protocolos ("las Reglas de La Haya-Visby"), y el Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías (Hamburgo, 31 de marzo de 1978) ("las Reglas de Hamburgo").

## **7.3 HAMBURGO**

Debido a las críticas a las RLHV la Comisión de los transportes marítimos de la “Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Comercio y el Desarrollo” constituyó un grupo de trabajo para el estudio de la regulación internacional de los transportes marítimos bajo conocimiento de embarque, trabajos que duraron varios años hasta que en 1978 se aprobó la “Convención de las Naciones Unidas sobre el transporte marítimo de mercancías, 1978”, que se llamaron “Reglas de Hamburgo”, cuyo ámbito de aplicación es más amplio que el de las RLHV. Estas reglas solo han sido ratificadas por países secundarios en el tráfico marítimo. Son consideradas muy protectoras del cargador.

Las características principales de estas reglas son:

- . Tienen una redacción más depurada y perfecta que las RLHV, eliminando en lo posible sus ambigüedades y equívocos.
- . Regulan el contrato de transporte marítimo de forma más completa (no solo la responsabilidad del porteador) y aumenta la responsabilidad desde el momento en que el porteador toma a su cargo las mercancías hasta que se las entrega al destinatario.
- . Aumenta la responsabilidad del porteador suprimiendo la lista de exoneraciones, partiendo del presupuesto de culpa o negligencia por su parte, solo se exonera si prueba que desplegó la debida diligencia para evitar el daño o retraso.
- . Prevé la posibilidad de que el transporte sea ejecutado por otro porteador que no sea el del contrato y establece la responsabilidad solidaria de ambos.
- . Amplían el plazo de reclamación a dos años.

### **CAPITULO 3.**

#### **SINTESIS Y CONCLUSIONES TRAS EL ESTUDIO COMPARATIVO ESTUDIO COMPARATIVO ENTRE LA LEY 14/2014 DE NAVEGACIÓN MARÍTIMA Y LA LEY DE COMERCIO MARÍTIMO VENEZOLANA 2016**

Se va a realizar una comparativa general de los cinco puntos importantes objetivo del presente estudio, siendo esta comparativa sobre el articulado común de la ley 14/2014 de Navegación Marítima y la Ley de Comercio Marítimo Venezolana 2016

Los principales puntos a comparar serán esbozados en un cuadro comparativo destacando los siguientes:

- **A)** estudiaremos la figura legal del porteador y las distintas definiciones contempladas en las regulaciones cuestión de estudio.
- **B)** analizaremos el ámbito de aplicación de las distintas normativas, anunciando así su alcance y límites.
- **C)** las obligaciones del porteador, centrándonos en la obligación de transporte y custodia siendo esta la más interesante al asunto que nos viene el caso.
- **D)** el periodo de responsabilidad (cuándo empieza y cuándo acaba su responsabilidad).
- **E)** veremos también los supuestos de responsabilidad del porteador como eje de las regulaciones estudiadas.

**A) estudiaremos la figura legal del porteador y las distintas definiciones contempladas en las regulaciones cuestión de estudio.**

La Ley de Comercio Marítimo venezolano 2016, define en el Artículo 197, ordinal 1 al porteador como “toda persona que por sí o por medio de otra que actúa en su nombre, ha celebrado un contrato de transporte de mercancías por agua, con un cargador”.<sup>71</sup>

---

<sup>71</sup> Ley de Comercio Marítimo, Artículo 197, ordinal 1



El contrato que este conocimiento de embarque evidencia es entre el comerciante y el armador del buque aquí citado (sustituto), y por tanto queda convenido que dicho armador solamente será responsable de toda avería o pérdida debida a cualquier infracción o incumplimiento de cualquier obligación derivada del contrato de transporte, se relaciones o no con el estado de navegabilidad del buque, si, no obstante lo antes dicho, queda demostrado que el porteador y/o depositario de las mercancías embarcadas, de acuerdo con el presente, es algún otro, todas las limitaciones o exoneraciones de responsabilidad previstas por la Ley o por este conocimiento de embarque serán válidas para tal otro.<sup>72</sup>

Queda, además, entendido y convenido que como línea, compañía o agentes que han ejecutado este conocimiento de embarque por y en nombre del capitán no es el causante en la transacción. Dicha línea, compañía o agentes no estarán sujetos a ninguna responsabilidad derivada del contrato de transporte, no como porteador, ni como depositario de las mercancías.

Por otro lado, la Ley Navegación Marítima Española (LNM), de 24 de julio de 2014, no establece en su articulado ninguna definición para la figura del porteador; no por ello significa que la ley prescinda de este punto, sino que en el preámbulo concreta lo siguiente: ‘En el título IV, la regulación de la responsabilidad del porteador por daños y averías de las cosas transportadas mantiene el régimen vigente, contenido en las Reglas de La Haya-Visby ratificadas por España y por la generalidad de los países marítimos.’<sup>73</sup>

A pesar de que España haya ratificado tanto las RH como las RR, nuestra ley actual en cuanto a la regulación de la responsabilidad del porteador se refiere directamente al régimen contenido en las RLHV: de este modo debemos interpretar que en la LNM se entenderá por porteador lo que así se define en las RLHV, según las cuales porteador, es tanto el sujeto que contrata el transporte y se obliga a llevar a cabo la aplicación principal como el naviero del buque en quien se llevará a cabo la ejecución del contrato dejando en evidencia

---

<sup>72</sup> **FREDDY BELISARIO CAPELLA**, *Derecho de Transporte Marítimo*, Ediciones Marítimas Venezolanas, Tomo II, Caracas, 2013, p.p. 55 y 56

<sup>73</sup> **ILLESCAS ORTIZ, R., ALBA FERNÁNDEZ M.**, *op. cit.*, nota (11), pp. 39-41.

el seguimiento de la teoría de personificación del buque por la que en virtud de una acción in rem el buque es considerado como un verdadero demandado con derechos y obligaciones.

**B) analizaremos el ámbito de aplicación de las distintas normativas, anunciando así su alcance y límites.**

La Ley de Comercio Marítimo acoge el criterio de las Reglas de Hamburgo al imponer su aplicación a la mercancía de exportación y de importación, y reviste a la normativa sobre transporte marítimo en ella contenida, del carácter de normas de orden público.<sup>74</sup> Tal atribución, derogatoria del principio general de la autonomía de la voluntad que rige en materia de legislación aplicable a contratos internacionales, es sin embargo, consistente con la Ley de Derecho Internacional Privado que establece en su artículo 10: “No obstante lo previsto en esta Ley, se aplicará necesariamente las disposiciones imperativas del derecho venezolano que hayan sido dictadas para regular los supuestos de hecho conectados con varios ordenamiento jurídicos” y con el artículo 11 de la Convención Interamericana sobre Derecho Aplicable a los Contratos Internacionales “...

No obstante lo previsto en los artículos anteriores, se aplicarán necesariamente las disposiciones del derecho del foro cuando tengan carácter imperativo...”. Siendo de suma importancia este artículo, ya que, en caso de conflicto de leyes deberá resolverse conforme al primer aparte de este artículo, según el cual será discreción del foro, cuando lo considere pertinente, aplicar las disposiciones imperativas del derecho de otro Estado con el cual el contrato tenga vínculos estrechos. Hubiese sido mucho más lógico limitar la disposición a los casos de mercancías de importación, como lo hace, con muy buen tino, la disposición relativa a jurisdicción contenida en el artículo 10 del mismo texto legal, según la cual “... Corresponde a la jurisdicción venezolana conocer en forma inderogable de las acciones en

---

<sup>74</sup> Artículo 149 de la LCM: las disposiciones relativas al transporte de mercancías y de pasajeros por agua, son de carácter imperativo, salvo que la ley disponga lo contrario.

materia de contratos de transporte de bienes o de personas que ingresan al territorio venezolano...”<sup>75</sup>

Por su parte, la Ley Navegación Marítima Española (LNM), de 24 de julio de 2014 define su ámbito de aplicación de su artículo 1, apartado primero, advirtiendo que el objeto de la ley es la regulación de las situaciones y relaciones jurídicas nacidas en ocasión de la navegación marítima y que la presente ley se aplicará en tanto no se oponga a lo dispuesto en nuestros internacionales vigentes en España y a las normas de la Unión Europea que regulen la misma materia. De este modo podemos advertir que, en relación la normativa sobre la responsabilidad del porteador los contratos de transporte de mercancías será de aplicación esta ley salvo pacto en contrario en los contratos de transporte nacionales y en los contratos de transporte internacionales firmados en España. En el artículo 277, apartado segundo<sup>76</sup>, de la sección novena De la responsabilidad del porteador por pérdidas daños o retraso’ se establece que los contratos de transporte marítimo de mercancías nacional e internacional en régimen de conocimiento de embarque y la responsabilidad del portador se regirán por el Convenio Internacional por la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Conocimiento de Embarque, es decir, las RLHV.

### **C. En tercer lugar, las obligaciones del porteador, centrándonos en la obligación de transporte y custodia siendo esta la más interesante al asunto que nos viene el caso**

En lo que se refiere al régimen de responsabilidad del porteador correspondiente a las normas en la Legislación Venezolana LCM 2016 con excepción del periodo de

---

<sup>75</sup> **TULIO ÁLVAREZ LEDO**, *Derecho Marítimo*, Segunda Edición, Tomo I, Caracas, 2007, p.p. 464 y 465

<sup>76</sup> Artículo 277.2: Los contratos de transporte marítimo de mercancías, nacional o internacional, en régimen de conocimiento de embarque y la responsabilidad del porteador, se regirán por el Convenio Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Conocimientos de Embarque, firmado en Bruselas el 25 de agosto de 1924, los protocolos que lo modifican de los que España sea Estado parte y esta ley.

responsabilidad del porteador, siguen las establecidas en las Reglas de la Haya/Visby/SDR y se aparta totalmente de las contenidas en las Reglas de Hamburgo. De seguida transcribimos los artículos de la Ley de Comercio Marítimo referentes a este punto<sup>77</sup>:

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

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

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

La Ley de Comercio Marítimo y las Reglas de Rotterdam en lo que concierne a las obligaciones del porteador se fundamentan en Las Reglas de la Haya/Visby/SDR, siendo la obligación fundamental del transportador con respecto al buque la de actuar con la debida diligencia.<sup>78</sup>

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

---

<sup>77</sup> Los artículos 204 y 207 de la Ley de Comercio Marítimo corresponden al 3.1 y 3.2 de Las Reglas de La Haya/Visby/SDR/SDR, que establecen la obligación fundamental del porteador en lo referente al buque y a las mercancías, respectivamente.

<sup>78</sup> Ley de Comercio Marítimo, artículo 204: Antes de iniciarse el transporte de mercancías por agua, el porteador deberá: 1) Disponer del buque en estado de navegabilidad. 2) Equipar y aprovisionar al buque. 3) Cuidar que sus bodegas, cámaras frías o frigoríficas y cualquier otro espacio utilizado en el transporte de mercancías, estén en condiciones para recibir las, conservarlas y transportarlas. Y, Artículo 205: El porteador y el buque no serán responsables por las pérdidas que sufran las mercancías originadas por innavegabilidad, siempre que se pruebe que se han cumplido todas las diligencias previstas en el artículo anterior. En este caso, la carga de la prueba será a cargo del porteador o de cualquier otra persona que alegue la exoneración de responsabilidad prevista en este artículo.

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

#### **Según la Ley 14/2014, de Navegación Marítima:**

La Ley de Navegación Marítima española (LNM) contempla en su Título cuarto ‘De los contratos de la utilización del buque’, Capítulo segundo ‘El contrato de fletamento’, entendiéndose por éste, como aquel contrato en el que ‘se obliga el porteador a cambio del pago de un flete a transportar por mar mercancías y entregarlas al destinatario en el puerto lugar de destino’ (artículo 203). En primer lugar, la LNM establece una equivalencia entre ambos contratos de fletamento y el transporte marítimo de mercancías.

En segundo lugar, en el fletamento se destaca la existencia de una obligación de transporte para el porteador entendida como una obligación de resultado. Basándose en un único tipo de contrato de fletamento, se establece como clases de este contrato: de fletamento por tiempo, el fletamento por viaje, el fletamento para el transporte de mercancías determinadas en régimen de conocimiento de embarque y el contrato de volumen.

Cuando regula las obligaciones del contrato de fletamento establece igualmente una serie de obligaciones especiales sin diferenciar claramente para qué tipo de contrato resulta no aplicables: la obligación de puesta a disposición del buque en el lugar y fecha acordados (artículo 211), la obligación de navegabilidad del buque al inicio del viaje o viajes comprendidos en el contrato (artículo 212).

En cuanto a la obligación de carga y estiba de la mercancía, pero es importante resaltar en este caso que la LNM impone la realización de estas al fletador, cargador o destinatario, salvo que se pactase lo contrario (artículo 218). Por el contrario, en los transportes marítimos de mercancías determinadas en régimen de conocimiento de embarque estas operaciones son de cuenta del porteador (condiciones liner o gross terms), salvo pacto en sentido diferente (arts. 218.2 y 227.2). Siendo así, con el empleo de la fórmula «a su costa y riesgo» la LNM parece admitir el acuerdo de asunción de las referidas operaciones por los cargadores y destinatarios a todos los efectos, también en materia de

responsabilidad, y no sólo como cláusula que se limita a establecer una distribución económica de los costes de dichas operaciones.

La obligación de entregar el conocimiento de embarque al cargador una vez que la mercancía esté a bordo del buque (artículo 246), la obligación de emprender el viaje realizarlo sin demora innecesaria y por la ruta pactada (artículo 220).

El artículo 220 impone al porteador el deber de custodia de las mercancías durante todas las fases del viaje en forma adecuada a su naturaleza y circunstancias. Igualmente deberá entregarlas al destinatario en destino en las mismas condiciones en las que las recibió. La obligación de custodia no es dispositiva para las partes, por lo que el porteador será responsable por la pérdida, daños o retraso de conformidad con lo dispuesto en los artículos 277 y siguientes.

La obligación de desestiba y descargar la mercancía sin demora (artículo 227) y finalmente, el porteador está obligado a entregar la mercancía al destinatario en el puerto y muelle acordados, pudiendo proceder a su almacenamiento o instar su depósito judicial en caso de que el destinatario no se presentase o rehusase recibir las mercancías (art. 228). No obstante, si el puerto o el muelle acordados para la entrega resultaren inaccesibles o inseguros, podrá el porteador dirigirse a lugar más conveniente y próximo y realizar allí la entrega (arts. 225 y 226).

#### **D. En cuarto lugar, el periodo de responsabilidad (cuándo empieza y cuándo acaba su responsabilidad).**

La Ley de Comercio Marítimo Venezolano, siguiendo el criterio más razonable las de Hamburgo a este dispone que la responsabilidad del porteador por las mercancías abarca el periodo en el cual están bajo la custodia de éste en el puerto de carga, durante el transporte y en el puerto de descarga, es decir, que el periodo abarca además del lapso en que las mercancías se encuentren a bordo el comprendido entre la entrega real y efectiva al porteador por parte del cargador o autoridad que haya emitido un documento al efecto y termina en el momento en que efectuó la entrega de las

mismas al consignatario o, una autoridad o tercero cuando así lo determine el contrato, la ley o los usos de comercio.<sup>79</sup>

La LCM 2016 establece en negativo las bases de la responsabilidad del porteador al decir que el porteador y el buque no serán responsables de las pérdidas, daños o retardo en la entrega de las mercancías, manteniendo el criterio de Las Reglas de La Haya/Visby/SDR y adopta el principio de exoneración de responsabilidad por falta náutica e incendio.

La responsabilidad del porteador cesa en el momento en que efectúa la entrega de las mercancías al consignatario o, una autoridad o tercero cuando así lo determine el contrato, la ley o los usos del comercio. En Venezuela, el porteador cumple cabalmente su obligación de “entrega apropiada” desde el momento en que pone a la orden de la autoridad aduanera” la mercancía transportada; es decir, “... en el momento en que se inicia la descarga del vehículo porteador.”<sup>80</sup>

#### **Según la Ley 14/2014, de Navegación Marítima:**

La Ley 14/2014, de Navegación Marítima, de 24 de julio, establece en su artículo 279<sup>81</sup> el período de responsabilidad del porteador. Se estipula que el porteador es responsable desde que se hace cargo de las mercancías en el puerto de origen hasta que las pone a disposición del destinatario o persona designada en el puerto de destino. De este modo la Ley plasma el periodo de responsabilidad que se establece en las Reglas de Hamburgo.

La ley española no especifica que las mercancías deben estar cargadas o no en el puerto de origen, por ello, se entiende que la responsabilidad opera en el momento que empieza la custodia de las mercancías por parte del porteador en puerto de origen. Esto permite que las partes puedan pactar que el porteador con sus propios medios del buque sea el que las cargue donde entonces sí que sería responsable, y al mismo tiempo permite que si el porteador no es el responsable de cargarlas tan solo

---

<sup>79</sup> **ALVAREZ LEDO, TULIO.** DERECHO MARÍTIMO, Tomo I. Segunda Edición, Caracas, 2007. p.576 al 578.

<sup>80</sup> Ley Orgánica de Aduanas. Art.25

<sup>81</sup> Artículo 279: La responsabilidad del porteador por la custodia y conservación de las mercancías abarca el período desde que se hace cargo de las mismas en el puerto de origen, hasta que las pone a disposición del destinatario o persona designada por este en el puerto de destino. En caso de que las leyes o reglamentos portuarios impongan forzosamente la intervención de una empresa u organismo en las operaciones de entrega de las mercancías al porteador para su transporte, o de este último al destinatario, el porteador no responderá del período en que las mercancías estén bajo la custodia de tales empresas u organismos.

será responsable una vez estén cargadas en el buque en el puerto de origen ya que ahí empezará su custodia.

De conformidad con la LNM (art. 279), el porteador estará obligado a prestar las operaciones de carga y descarga cuando se encuentren comprendidas dentro del período de su responsabilidad; período que la LNM determina combinando dos criterios: la custodia y la fase marítima.

El alcance material de la responsabilidad del porteador podrá ser limitado por la normativa aplicable al transporte, como las Reglas de La Haya-Visby, salvo que se haya indicado el valor de las mercancías en el BL.

Si se empleasen contenedores, palés u otros medios de agrupación, se considerará como unidad cada contenedor, palé o el otro medio de agrupación a efectos de la limitación de la responsabilidad, salvo que en el BL se haga constar la enumeración del contenido. Si el contenedor es suministrado por el cargador, será considerado como un bulto más.

El porteador es responsable desde que toma a cargo las mercancías en el puerto de origen hasta que las entrega en el puerto de destino. Junto a la estricta entrega como acto de traspaso de la detentación material de las cosas transportadas, la puesta a disposición de las mercancías en favor del destinatario o de las empresas u organismos cuya intervención venga impuesta por las leyes o reglamentos portuarios también produce efectos liberatorios de responsabilidad para el porteador.

La LNM, siguiendo el criterio de las RH, establece una responsabilidad ‘puerto a puerto’, más amplia que la responsabilidad ‘gancho a gancho’ establecida por las RLHV. En ocasión del transporte multimodal, el período de responsabilidad se extiende desde el lugar de origen al lugar de destino final, aunque la LNM sólo se aplique cuando los daños ocurran en la fase marítima o en la fase terrestre regida por una norma dispositiva (art. 209)<sup>82</sup>.

### **E) veremos también los supuestos de responsabilidad del porteador como eje de las regulaciones estudiadas**

#### **Reglas de La Haya-Visby**

---

<sup>82</sup> Artículo 209: Si el contrato de transporte comprendiera la utilización de medios de transporte distintos del marítimo, las normas de este capítulo se aplicarán sólo a la fase marítima del transporte, regulándose las demás fases por la normativa específica que les corresponda siempre que esta tenga carácter imperativo



Las Reglas de La Haya-Visby (RLHV) se alinean al contrato de transporte en virtud del artículo 1, letra E<sup>83</sup> desde el momento en que la mercancía se carga hasta el momento en que se descarga del buque<sup>84</sup>. Tradicionalmente significaba desde el momento en que el aparejo del buque se engancha en el puerto de carga hasta el momento en que el aparejo del buque se desengancha en la descarga. Aunque este es el término clásico que describe los límites de la aplicación, las RLHV se aplican a todo el contrato de transporte, incluida la totalidad de la carga y la descarga, si las partes así lo acuerdan.

En el caso *Pyrene Co. v. Scindia Steam Navigation Co.*<sup>85</sup>, la carga estaba sujeta al aparejo del buque y se estaba cargando a bordo cuando esta cayó fuera del buque. Se sostuvo que las reglas se aplicaban, aunque la mercancía no había cruzado la borda del buque. La decisión fue correcta porque el aparejo del barco había sido enganchado. Las RLHV se aplican únicamente al período comprendido entre el momento en que las mercancías se cargan en el buque hasta el momento en que se descargan del buque. Consecuentemente, no se aplican a la pérdida o daño que se produce mientras las mercancías se hallan bajo la custodia del porteador con anterioridad a la carga o con posterioridad a la descarga.

### **Reglas de Hamburgo**

Las Reglas de Hamburgo (RH) cubren el período durante el cual el transportista está a cargo de las mercancías en el puerto de carga durante el transporte y en el puerto de descarga; se considera que el transportista está a cargo de la mercancía desde el momento de la recepción de las mercancías hasta el momento de la entrega. De este modo, las Reglas cubren todo el período de transporte incluso durante el transbordo. Las RH recogen un transporte denominado puerto a puerto; esto significa que el periodo de responsabilidad de

---

<sup>83</sup> Artículo 1. e): ‘Transporte de mercancías’ comprende el tiempo transcurrido desde la carga de las mercancías a bordo del buque hasta su descarga del buque

<sup>84</sup> Sistema comúnmente conocido como gancho a gancho, o en inglés, tackle to tackle.

<sup>85</sup> [1954] 2 Q.B. 402, [1954] 1 Lloyd's Rep. 321. Es interesante que, a pesar del famoso dictamen de Devlin J., de que las Reglas se aplican a todo el contrato de transporte y no a un período de tiempo, la ratio decidendi de la decisión basada en los hechos es que las Reglas de La Haya comienzan cuando se engancha el aparejo. Los hechos no se refieren a una pérdida previa al enganche. La decisión se interpreta a veces en el sentido de que las Reglas de La Haya pueden aplicarse por su propia fuerza antes del enganche en la carga o después del enganche en la descarga

las Reglas se contempla para los contratos entre el puerto de carga de origen y el puerto de descarga de destino como así se anuncia en su artículo 4.1<sup>86</sup>. Por consiguiente, aumenta la responsabilidad del transportista en comparación a lo establecido en las RLHV.

De este modo se resuelve el problema de la responsabilidad durante la manipulación de la carga en el puerto, que no está claro en las RLHV. El artículo 4.2. a)<sup>87</sup> de las RH ofrece un significado sencillo de quién está a cargo de las mercancías: el transportista no es responsable hasta que reciba las mercancías de la autoridad portuaria o de un tercero en virtud de la ley o de un reglamento. En el momento de la entrega, en virtud del artículo 4.2. b)<sup>88</sup>, se aplica un significado aún más amplio al transportista al entregar las mercancías a la autoridad portuaria o a otro tercero en virtud de la ley o del reglamento; en caso de que el destinatario no reciba las mercancías del transportista, al ponerlas a disposición del destinatario de conformidad con el contrato o con la ley o con los usos del comercio particular, que son aplicables en el puerto de descarga.

## **Reglas de Rotterdam**

El artículo 12.1<sup>89</sup> del Capítulo cuarto de las Reglas de Rotterdam (RR) establece que el período de responsabilidad del transportista por las mercancías comienza cuando el porteador (o una parte ejecutante) recibe las mercancías para su transporte y termina cuando se entregan las mercancías<sup>78</sup>. En esta ocasión se ve subsanada la errata anterior, coincidiendo el periodo de

---

<sup>86</sup> Artículo 4.1: La responsabilidad del porteador por las mercancías en virtud del presente Convenio abarca el período durante el cual las mercancías están bajo la custodia del porteador en el puerto de carga, durante el transporte y en el puerto de descarga.

<sup>87</sup> Artículo 4.2. a): A los efectos del párrafo 1 de este artículo, se considerará que las mercancías están bajo la custodia del porteador: a) Desde el momento en que éste las haya tomado a su cargo al recibirlas: i) Del cargador o de la persona que actúe en su nombre; o ii) De una autoridad u otro tercero en poder de las cuales, según las leyes o los reglamentos aplicables en el puerto de carga, se hayan de poner las mercancías para ser embarcadas;

<sup>88</sup> Artículo 4.2. b): Hasta el momento en que las haya entregado: i) Poniéndolas en poder del consignatario; o ii) En los casos en que el consignatario no reciba las mercancías del porteador, poniéndolas a disposición del consignatario de conformidad con el contrato, las leyes o los usos del comercio de que se trate aplicables en el puerto de descarga; o iii) Poniéndolas en poder de una autoridad u otro tercero a quienes, según las leyes o los reglamentos aplicables en el puerto de descarga, hayan de entregarse las mercancías

<sup>89</sup> Artículo 12.1: El período de responsabilidad del porteador por las mercancías establecido en el presente Convenio comienza en el momento en que el porteador o una parte ejecutante reciba las mercancías para su transporte y termina en el momento de su entrega.

aplicación normativa con el de responsabilidad del porteador ya que empieza cuando se reciben y termina con la entrega de las mercancías<sup>90</sup>.

Las RR regulan el transporte llamado puerta a puerta, ampliando así, de nuevo, el periodo de responsabilidad del porteador. Esta forma de desarrollar el transporte supone que existirá, además del transporte marítimo, otra modalidad que permita la completa ejecución del traslado de mercancías, incluyéndose en su ámbito de aplicación el transporte multimodal<sup>91</sup>.

Sin embargo, cabe hacer la precisión de que estas Reglas no fueron creadas para regular la responsabilidad en el marco de un transporte multimodal, sino siempre exigiendo para su aplicación que el transporte incluya una fase marítima. El Convenio, además, contempla la posibilidad de prolongar el período de responsabilidad del transportista hasta cualquier lugar más allá del puerto, así lo estipula el artículo 12.2 RR<sup>92</sup>.

---

<sup>90</sup> Este artículo pretende abrir la puerta, en el marco del convenio, a la normativa 'FIOST' (*Free in and Out Stowed and Trimmed*) o "Free in - Liner Out" (Free In / Liner Out), que se ejerce habitualmente en el transporte marítimo.

<sup>91</sup> En este sentido, cabe tener en cuenta que se contempla un periodo de responsabilidad concreto para la parte ejecutante marítima (PEM) en el artículo 19 del Convenio, en su apartado 1, determinando los criterios aplicables: uno geográfico y otro funcional; debiendo la PEM haber recibido, entregado o atendido las mercancías transportadas en un puerto de un estado contratante del convenio y que el hecho causante de los daños indemnizables haya ocurrido durante el período comprendido entre i. La llegada de las mercancías al puerto de carga del buque y su salida del puerto de carga del buque, ii. Mientras las mercancías se hallaban bajo su custodia o, iii. En cualquier otro momento en la medida en que la parte ejecutante marítima estuviera participando en la ejecución de cualquiera de las actividades previstas en el contrato de transporte, tal como hubiera sido convenido entre el cargador y porteador.

<sup>92</sup> Artículo 12.2: *a*) Si la ley o los reglamentos aplicables en el lugar de la recepción exigen que las mercancías sean entregadas a una autoridad o a un tercero de quien el porteador pueda recogerlas, el período de responsabilidad del porteador comenzará cuando el porteador las recoja de dicha autoridad o tercero

**Tabla 2 Cuadro Comparativo**

Leyes	Responsabilidad por pérdida de las mercancías	Responsabilidad por daño en las mercancías	Responsabilidad por retraso en la entrega de las mercancías	Periodo de la Responsabilidad	Exoneración de la Responsabilidad
<p><b>LCM 2016 de Venezuela</b></p>	<p><b>Artículo 439.</b> El Asegurado puede ejercer la acción de abandono respecto a las mercancías y exigir la indemnización por pérdida total, en los siguientes casos:                      1.falta de noticias del buque en que eran transportadas                      2.Pérdida total a consecuencia de naufragio u otro riesgo cubierto por la póliza                      3.Imposibilidad de que las mercancías aseguradas lleguen a su destino.                      4.Venta dispuesta por razón de deterioro en un puerto que no sea el de salida o el de destino.                      5. Pérdida o deterioro material que disminuya su valor en las tres cuartas (3/4) partes de su totalidad.</p>	<p><b>Artículo 211.</b> La responsabilidad del porteador o del buque por las pérdidas o daños que sufran las mercancías, en ningún caso excederá el límite de seiscientos sesenta y seis con sesenta y siete centésimas (666,67) unidades de cuenta por bulto u otra unidad de carga transportada, ó a dos con cincuenta centésimas (2,50) unidades de cuenta por kilogramo de peso bruto de las mercancías pérdidas o dañadas, aplicándose el límite más elevado, a menos que el cargador haya declarado antes del embarque, la naturaleza y valor de la mercancía, que la declaración se haya hecho constar en el conocimiento de embarque y que no haya sido impuesta por exigencias administrativas del país del puerto de carga o de descarga. Esta declaración constituye una presunción respecto al valor de las mercancías, salvo prueba</p>	<p><b>Artículo 212.</b> Hay retraso en la entrega cuando las mercancías no han sido entregados en el puerto de descarga dentro del plazo previsto en el contrato de transporte por agua por falta de este, el que se llegare en común acuerdo, entre el porteador y el cargador.</p>	<p><b>Artículo 202.</b> La responsabilidad del porteador por las mercancías abarca el periodo en el cual están bajo la custodia de este en el puerto de carga, durante el transporte y en el puerto de descarga.  <b>Artículo 203.</b> Se considera que las mercancías están bajo la custodia del porteador desde el momento en que este haya tomado a su cargo o de la persona que actúe en su nombre, o de una autoridad que haya emitido un documento a tal efecto, hasta el momento en que las entregue.</p>	<p><b>Artículo 205.</b> El porteador y el buque no serán responsables por las pérdidas que sufran las mercancías originadas por innavegabilidad, siempre que se pruebe que se han cumplido todas las diligencias previstas en el artículo anterior. En este caso, la carga de la prueba será a cargo del porteador o de cualquier otra persona que alegue la exoneración de responsabilidad prevista en este artículo.</p>

		en contrario que pueda producir el porteador.			
<b>LN M 14/2014 de España</b>	<p><b>Artículo 277.</b> Régimen de responsabilidad.</p> <p>1. El porteador es responsable de todo daño o pérdida de las mercancías, así como del retraso en su entrega, causados mientras se encontraban bajo su custodia, de acuerdo con las disposiciones previstas en esta sección, las cuales se aplicarán imperativamente a todo contrato de transporte marítimo.</p>	<p>Redirige la limitación del Convenio Internacional para la Unificación de ciertas reglas en materia de conocimiento de embarque es decir, las <b>Reglas de la Haya-Visby.</b></p>	<p><b>Artículo 280.</b></p> <p>Existe retraso en la entrega cuando las mercancías no son entregadas en destino en el plazo convenido, o en defecto de este, en el plazo razonable exigible según las circunstancias de hecho.</p>	<p><b>Artículo 279.</b></p> <p>La responsabilidad del porteador por la custodia y conservación de las mercancías abarca el período desde que se hace cargo de las mismas en el puerto de origen, hasta que las pone a disposición del destinatario o persona designada por este en el puerto de destino. En caso de que las leyes o reglamentos portuarios impongan forzosamente la intervención de una empresa u organismo en las operaciones de entrega de las mercancías al porteador para su transporte, o de este último al destinatario, el porteador no responderá del período en que las mercancías estén bajo la custodia de tales empresas u organismos.</p>	<p><b>Artículo 282.</b></p> <p>1. La responsabilidad del porteador por pérdida o daño de las mercancías transportadas estará limitada, salvo que en el conocimiento de embarque se haya declarado el valor real de tales mercancías, a las cifras establecidas en el Convenio Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Conocimientos de Embarque y los Protocolos que lo modifican de los que España sea Estado parte.</p> <p>2. Si en el transporte se utilizaren contenedores, bandejas de carga u otros medios similares de agrupación de mercancías, cualquier bulto o unidad enumerado en el conocimiento de embarque como incluido dentro de dicho medio de agrupación se considerará como un bulto o unidad a efectos de limitación de responsabilidad por pérdida o daño. Si el</p>

					<p>contenedor o medio de agrupación hubiera sido suministrado por el cargador, se considerará como un bulto más a tales efectos. Si en el conocimiento no se hiciera constar la enumeración del contenido, se considerará que existe un solo bulto.</p> <p>3. El régimen de responsabilidad del porteador y su limitación será aplicable a toda acción que persiga una indemnización por daños o pérdidas experimentados, independientemente de cuál sea el procedimiento en que se ejercite la acción, así como su fundamento, sea contractual o extracontractual y, tanto si se dirige contra el porteador como si lo hace contra los auxiliares que este emplee para el cumplimiento de su prestación.</p> <p>4. El porteador no podrá prevalerse del derecho a limitar su responsabilidad cuando se pruebe que el daño o la pérdida han sido causados por él mismo, intencionadamente o actuando en forma temeraria y con</p>
--	--	--	--	--	---

					conciencia de su probabilidad. De igual forma, los auxiliares del porteador no podrán prevalerse del derecho a limitar su responsabilidad cuando se pruebe que el daño o la pérdida han sido causados por ellos mismos, intencionadamente o actuando de forma temeraria y con conciencia de su probabilidad.
--	--	--	--	--	---

**Fuente: Elaboración propia.**

**BIBLIOGRAFÍA**

1. ANDREU, G. JULIÁ (1971), Introducción al estudio jurídico de la carga y descarga en el transporte marítimo, Comité de Derecho Marítimo de Barcelona, Barcelona, 1971, p. 10
2. ÁLVAREZ LEDO TULIO. (2004). Derecho Marítimo. Ediciones www.tecnoiuris.com. Caracas, Venezuela
3. ARROYO MARTÍNEZ, I.,(1977) La distribución del riesgo en el Derecho marítimo, RDM, m D.L., Madrid, 1977, p. 46.
4. ARROYO, I.(1985) : “La distribución del riesgo en el Derecho Marítimo”, Estudios de Derecho Marítimo, Ed. Bosch, Barcelona 1985, págs. 309-310.
5. BOLINAGA, JUAN JOSÉ (2017) “La Interpretación de los Contratos Marítimos”, en Revista de la Asociación Venezolana de Derecho Marítimo, No. 12 Caracas, 2017, pp. 39-4
6. BRANCH, ALAN E. (1996) Elements of Shipping, seventh edition, Chapman & Hall, Boundary Row, London, UK, 1996, p. 357
7. CARRIAGE JOHN F. WILSON, (1988) of goods by sea (Londres: Pitman Publishing, 1988), 130-138
8. CALERO SÁNCHEZ, FERNANDO.( 2000) El contrato del Transporte Marítimo de Mercancías. s.l. : Aranzadi, 2000. ISBN 84-8410-580-6.
9. EMPARANZA, ALBERTO (2013). El derecho del transporte marítimo internacional.
10. FERNANDEZ-GUERRA, R: “Notas sobre las modalidades de fletamento en el Derecho histórico español de la baja Edad Media”, Anuario de Derecho Marítimo, Vol. VII, pág. 372.
11. GABALDÓN GARCÍA; RUIZ SOROA, Manual de Derecho de la Navegación Marítima, 3 Ed., Marcial Pons, Madrid, 2006, p. 478
12. GAITAS, G., “Common carrier’s liability...”, cit., p. 56 y ss.
13. GARCÍA ÁLVAREZ, B., (2004) La carga y la descarga..., cit., p. 14



14. GIRON TENA, J. (1958): “La evolución de la estructura y significado económico-jurídico de la empresa en Derecho Marítimo”, Universidad de Valladolid, 1958, pág. 39
15. GONDRA ROMERO, J.M., (1970) Régimen jurídico de las operaciones de carga y descarga en el tráfico marítimo, Tecnos, Madrid, 1970, p. 40
16. GONDRA ROMERO, J.M. (1984) “El Time-Charter en el sistema de los contratos de utilización del buque”, Dir. Mar., Fasc. IV, octubre-diciembre, 1984
17. GÓMEZ PRIETO, MARÍA TERESA (2013) El Contrato de Volumen COA, Ob. Cit., p. 45
18. HERNANDEZ IZAL, SANTIAGO, (1988) Derecho Marítimo II, Volumen 1. Librería Bosch. Barcelona-España, 1988, p.50
19. LEY DE COMERCIO MARÍTIMO, (2016) Caracas- Venezuela
20. LEY DE NAVEGACIÓN MARÍTIMA, (2004) Madrid- España
21. MARTINEZ JIMENEZ. M. I: “Los contratos de explotación de buque. Especial referencia al fletamento por tiempo”, Ed. Bosch, Barcelona 1991, pág. 418
22. MARTÍNEZ SANZ, F., (2006) “La responsabilidad del porteador marítimo”, en Estudio Sistemático de la propuesta de Anteproyecto de Ley General de la Navegación Marítima, Servicio Central de Publicaciones del País Vasco, Vitoria, 2006, p. 364
23. MORÁN BOVIO, D., Extremos..., cit. En la doctrina extranjera, entre otro
24. PETER R. BRODIE, (2007) Dictionary of Shipping Terms, Fifth Edition, Informa Law, London, 2007, n p. 6
25. QUINTANA IGNACIO CARLO (2007) “Contrato de transporte”, en Contratos Mercantiles, Volumen I, dir. Alberto Bercovitz Rodríguez-Cano (Navarra: Editorial Aranzadi, S.A., 2007), 1238
26. RUIZ SOROA: (1986) “Manual de Derecho de Transporte Marítimo”, Escuela de Administración Marítima, Bilbao, Ed. 1986, pág. 67
27. SÁNCHEZ CALERO, FERNANDO (2008) El contrato de Transporte Marítimo de Mercancías, Reglas de La Haya-Visby, Hamburgo y Rotterdam (Navarra: Editorial Aranzadi, S.A., 2010), 43.

28. SÁNCHEZ ANDRÉS, A., (1975) “Reflexiones críticas sobre la avería común”, cit., p. 758.  
Mismo autor también en “El transporte combinado de mercancías”, RDM, 1975, p. 82
29. VILLARROEL FRANCISCO. (2003). Tratado General de Derecho Marítimo.  
Universidad Marítima del Caribe. Caracas, Venezuela