

ALGUNAS CONSIDERACIONES
SOBRE LAS REGLAS DE HAMBURGO

Del 6 al 31 de marzo de 1978, se celebró una Conferencia Diplomática en Hamburgo, que consideró el Proyecto, preparado por la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional (CNUDMI), conocida por sus siglas en inglés como “UNCITRAL”, sobre el Transporte de Mercancías por Mar, que reemplazará probablemente a las Reglas de La Haya (la Convención de Bruselas de 1924) y las Reglas de Visby, (conocido como el Protocolo de 1968). El texto que fue estudiado en la Conferencia fue un Proyecto adoptado por UNCITRAL en 1976.

Aun cuando Venezuela no ha ratificado la Convención de 1924, y no ha dado cabida en su Legislación Nacional a las Reglas de La Haya, una Delegación Venezolana participó en las discusiones del Proyecto UNCITRAL y, por supuesto, es de gran importancia para los interesados en el tráfico marítimo, el conocimiento de las ahora llamadas “Reglas de Hamburgo”. Debo decir que la mayoría de las grandes Naciones navieras han adoptado las Reglas de La Haya, e incluso, el Protocolo de

Presidente del Comité Marítimo Venezolano.

Visby ha entrado en vigencia pues un suficiente número de Estados lo ha ratificado para darle validez al mismo y, además, otras naciones aparentemente intentan ratificar esas Reglas de Visby adoptarlas dentro de su Legislación Nacional. En otras palabras, las Reglas de La Haya-Visby, serán dentro de poco rivales en importancia de las “Reglas de Hamburgo”. En consecuencia, se deben comparar las Reglas de Hamburgo con las Reglas de La Haya como han sido modificadas por Visby. La finalidad de este documento es señalar, en general, las ventajas y desventajas de las Reglas de Hamburgo sobre las Reglas de La Haya y el Protocolo de Visby.

La Razonabilidad de las Reglas de Visby

Las Reglas de Visby fueron adoptadas para rectificar ciertas inconsistencias flagrantes que habían surgido en la interpretación de las Reglas de La Haya y particularmente en:

- a) La disminución del valor real de la limitación por bulto;
- b) Una debida definición del concepto BULTO con respecto a los containers y pallets; y
- c) La circunstancia de que se eludía la limitación contractual (incluyendo las establecidas en las Reglas de La Haya), mediante demandas por hechos ilícitos contra el transportador, sus dependientes o agentes.

La Importancia de las "Reglas de Hamburgo" para Venezuela

Venezuela es fundamentalmente un país de importadores, e igualmente sus mayores productos de exportación (materias primas tales como el petróleo y el hierro) , deben ser trasladados por vía marítima. A pesar de ser Venezuela un país de embarcaciones y consignatarios, no es una nación transportadora en el comercio transoceánico mundial. En consecuencia, Venezuela está sujeta a contratos que en la mayoría de los casos son redactados por armadores extranjeros, quienes naturalmente piensan primero en sus intereses comerciales que en los venezolanos. Por la misma razón, la carga es transportada bajo leyes dictadas en la mayoría de los casos Venezuela es fundamentalmente un país de importadores, e igualmente sus mayores productos de exportación (materias primas tales como el petróleo y el hierro) , deben ser trasladados por vía marítima. A pesar de ser Venezuela un país de embarcaciones y consignatarios, no es una nación transportadora en el comercio transoceánico mundial. En consecuencia, Venezuela está sujeta a contratos que en la mayoría de los casos son redactados por armadores extranjeros, quienes naturalmente piensan primero en sus intereses comerciales que en los venezolanos. Por la misma razón, la carga es transportada bajo leyes dictadas en la mayoría de los casos Por otro lado, si el mayor interés de Venezuela es proteger los intereses y derechos de sus importadores y exportadores, es también reconocido que unas normas internacionales claras que regulen el transporte de mercancías son esenciales, si las mismas deben ser transportadas en forma segura y económica por vías marítimas.

Esto es también el mayor interés que debe tener el Gobierno venezolano en el sentido de que debe existir un verdadero y propio balance de intereses entre aquellos que tienen los cargadores y aquellos que tienen los transportistas o armadores. Existe dentro de la particularidad del derecho marítimo la cuestión del equilibrio de los riesgos y responsabilidades. Es decir, la de los transportadores y la de los propietarios de la carga que traducen dos intereses netamente contrapuestos. Las obligaciones de cada una de las partes implican, a su vez, el derecho respectivo para cada una de las partes. Dentro de qué límite y con qué alcance podrán ser ejercidas las precedentemente nombradas exigencias es algo importante. Si mayor o menor ha de ser la responsabilidad del transportador alto o bajo el límite de la misma, etc., es precisamente lo que trató de resolverse en la Conferencia celebrada en Hamburgo. Debo hacer notar que inicialmente se consideró el Proyecto UNCITRAL, como favorable a los intereses de las naciones del tercer mundo, la mayoría de las cuales son países no transportadoras. Las Empresas transportadoras habían presentado su oposición bastante persuasiva durante las negociaciones que el Proyecto UNCITRAL presentado en la Conferencia contenía muchas excepciones a proposiciones fundamentales, en forma tal, que prácticamente la excepción se hacía la regla. El impacto de algunas de las proposiciones de las "Reglas de Hamburgo" para incrementar las responsabilidades de los transportadores puede, en consecuencia, ser una quimera. Bajo los modernos transportes en containers y el llamado transporte Multimodal, la mayoría de las pérdidas no ocurren mientras está la mercancía en manos de los transportistas marítimos y bajo los modernos conocimientos de embarques directos, raramente se suscitan disputas sobre cuestiones tales como la identidad del transportista quién es el responsable por la pérdida o el daño.

II

LOS CAMBIOS FUNDAMENTALES DE LAS "REGLAS DE HAMBURGO"

Numerosos, importantes y útiles cambios fueron adoptados en Hamburgo, los cuales beneficiarán tanto a los intereses de la carga, como a los de los porteadores. Sin embargo, -la Convención tiene sus puntos vulnerables.

Campo de Aplicación Artículo 2

"Las Reglas de Hamburgo" tienen un campo de aplicación mucho más amplio que las Reglas de La Haya, e incluso que las Reglas de Visby, ya que se aplica a todos los contratos de transporte por mar, celebrados en un país contratante o que tenga como lugar de salida de la mercancía o de llegada de la misma, un país contratante, mientras que el régimen anterior se aplica solamente cuando se emite un conocimiento de embarque. Sin embargo, debemos notar que el campo de aplicación de Hamburgo es tan amplio que no se han hecho las provisiones para el transporte de mercancías que implican un transporte comercial extraordinario que no se encuentra en el curso ordinario del comercio y donde no es emitido un documento negociable.

Identidad del Porteador:

Uno de los defectos de las Reglas de La Haya y las de Visby, es que no identifican perfectamente al porteador, " y así, surgieron multiplicidad de juicios contra diversos demandados, incluyendo propietarios de naves y fletadores. Hamburgo, en su artículo 1 (1), define al porteador, y en el artículo 1 (2), define al Porteador Efectivo. El artículo 10 sostiene que el armador es responsable por la falta del porteador efectivo. Esto es un útil avance con respecto al derecho anterior, ya que los demandantes pueden conocer quiénes son los obligados bajo conocimientos de embarque,

mientras los fletadores y propietarios conocerán quién entre ellos , puede ser el demandado. Además, es equitativo que el Porteador que contrata con el embarcador sea responsable por el acto negligente del porteador efectivo que él utilice y subcontrate a su vez.

Acciones Extracontractuales:

Hamburgo en su artículo 7 (1) y Visby en su artículo 4 bis(1), señala que en las demandas, sean dentro o fuera del contrato, están cubiertas por las reglas allí establecidas. Bajo las Reglas de La Haya los reclamantes de la carga podían demandar al transportista por el contrato, pero podían también demandar fuera del contrato (en “tort” en las jurisdicciones del common law y por “hecho ilícito” en las “jurisdicciones del derecho civil”), y así, ir más allá de la protección que establecía a los porteadores las Reglas de La Haya. En consecuencia, Hamburgo abarca, conforme al artículo 7 (1), toda acción, sea basada la misma en, responsabilidad contractual, extracontractual o de cualquier otra índole. Una protección que no existía bajo las Reglas de La Haya.

Protección a los Empleados o Agentes del Porteador

Hamburgo en el artículo 7 (2) y Visby en el artículo 4 bis 2), extiende los beneficios de las Reglas a los Empleados y Agentes del Porteador. Esto está justificado, es útil e importante, pero solamente se aplica durante el contrato de transporte. Visby excluye los contratistas independientes (por ejemplo estibadores y operadores de terminal), en el artículo 4 bis (2). Hubiera sido mucho mejor si Hamburgo hubiese considerado a los estibadores responsables antes de cargar y después de descargar, pero les otorga el beneficio de oponer las mismas defensas del porteador. Esto es particularmente valedero en Venezuela donde la responsabilidad por daños a la carga antes de la carga y después de la descarga, es bastante difícil de establecer. Por lo demás, permitiría al Instituto Nacional de Puertos oponer las mismas defensas, fundamentalmente las relativas a la limitación de responsabilidad, que tienen los porteadores.

Errores en la Navegación:

Los errores en la navegación y en la administración de la nave no serán ya una defensa para el transportador bajo Hamburgo. El transporte por mar bajo las Reglas de La Haya/Visby, es virtualmente la última esfera legal donde el porteador no es responsable por su falta. Se dijo que ya era tiempo de retirar esta excepción concebida mucho antes del avance de la tecnología. Los errores de la navegación, por lo demás, venían siendo interpretados más y más restrictivamente por la expansión de la disposición sobre navegabilidad durante todo el transporte y durante toda la travesía. Se dijo que, al remover la defensa de errores, los costos del seguro aumentarían para los armadores inmensurablemente.

Pero también se alegó por argumento en contrario, que el costo del seguro de los cargadores caería y en tal virtud, el costo total para la sociedad podría ser el mismo. El acuerdo logrado en Hamburgo permitió eliminar esa defensa, pero como contrapartida se estableció, un límite de responsabilidad relativamente bajo, como indicaremos más adelante.

La Limitación de la Responsabilidad:

Las Reglas de La Haya no tienen:

Una limitación universal ajustable a la inflación; y

Una debida limitación por los contenedores y sus contenidos.

Víslpy, en su artículo 4 (5) resuelve este problema así: Una limitación de 10.000 francos oro Poincaré por bulto o unidad de 30 por kilo cualquiera que sea mayor (la limitación en bolívares venezolanos sería aproximadamente de 3.500 Es. por paquete y Bs. 11, por kilo). Una estipulación de que a menos de que el bulto contenido en un containers o en un "pallet" esté mencionado en el conocimiento de embarque, el containers o el pallet será el bulto.

Las Reglas de Hamburgo son mucho más complicadas y en su artículo 6 establece:

Que la responsabilidad del porteador por... los perjuicios resultantes de la pérdida o el daño de la mercancía, se limitará a una suma equivalente a 835 unidades de cuenta por bulto u otra unidad de carga transportada, o a 2,5 unidades de cuenta por kilogramo de peso bruto de la mercancía perdida o dañada si esta cantidad es mayor.

Esta solución es similar a Visby.

Existe un límite por el retraso en la entrega, la cual está limitada a una suma equivalente a dos veces y media del flete que debe pagarse por la mercancía que haya sufrido retraso, pero que no excederá de la cantidad total del flete que debe pagarse en virtud del contrato de transporte marítimo de mercancías. Se establece que en ningún caso de responsabilidad acumulada del porteador por los conceptos relativos a mercancías pérdidas o dañadas y a retraso en la entrega debe exceder del límite determinado en el número 2.6.3.1 ., por la pérdida total de las mercancías respecto de las cuales se haya incurrido en esa responsabilidad. Hay una estipulación relativa a contenedores cuando sea propiedad del embarcador siendo en tal caso considerado como una unidad de carga adicional. Existe igualmente una estipulación similar a la de Visby de que a menos que los bultos contenidos en un containers o un pallet esté mencionado en el conocimiento de embarque, el containers o el pallet será el bulto. El porteador y el cargador pueden pactar límite de responsabilidad superiores a los establecidos anteriormente.

La alternativa asumida por las Reglas de Hamburgo fue lograda después de largas discusiones entre los participantes y constituyó una transacción a las firmes posiciones de algunos de ellos. Por unidad de cuenta se escogió, los Derechos Especiales de Giro, tal como han sido definidos por el Fondo Monetario Internacional. Esto viene a ser un avance bastante importante ya que es mucho más accesible y fácil para un Estado Nacional, determinar el valor de su moneda en la fecha del fallo o en la fecha acordada por las partes, conforme a la paridad que pueda tener con los derechos especiales del giro del Fondo Monetario Internacional que, a su paridad en relación al Franco Oro Poincaré a que se refieren las Reglas de Visby.

Se estableció igualmente que los Estados que no fueran miembros del Fondo Monetario Internacional, y cuya Legislación no permita aplicar" las disposiciones del mismo, podrían establecer los límites de responsabilidad en doce mil quinientas unidades monetarias por bulto u otra unidad de carga transportada 0 37,5 unidades monetarias por kilogramo de oro y 900 milésimas, siendo convertible en moneda nacional de su Estado, conforme a la Legislación del mismo... Esta es la solución del Franco Poincaré a que se refiere Visby. Por último, se estableció la obligación de los Estados, Contratantes de comunicar al depositario de la Convención de Hamburgo, cuál sería el método de cálculo que adoptarían de conformidad con las disposiciones de ese artículo 26, es decir, si el Derecho Especial del Giro del Fondo Monetario Internacional, para aquellos Estados miembros de dicha Institución, o para aquellos Estados no miembros de la Institución, el Franco Poincaré. En el caso Venezolano, siendo Venezuela Miembro del Fondo Monetario Internacional, deberá en consecuencia, a los efectos de establecer el límite de responsabilidad, acudir a la conversión que para la fecha de la sentencia, o del pago acordado por las partes, tenga el Bolívar en relación con los Derechos Especiales del Giro del Fondo Monetario Internacional. Es de advertir, que a cualquier interesado le es fácil dirigirse al Banco Central de Venezuela y éste diariamente puede cotizarle cuál es el valor paritario del Bolívar en relación con los Derechos Especiales del Giro. De tal manera, que resulta esta fórmula mucho más conveniente y por otra parte, evitaría la situación surgida con motivo de las fluctuaciones a que ha estado sometido recientemente el Oro Poincaré. En consecuencia, se considera que la solución acogida es la más adecuada y la de mejor protección para los interesados venezolanos.

Lapsos de Prescripción:

Las “Reglas de Hamburgo”

Extiende el lapso de prescripción a dos años conforme al artículo 20 (1). Esto es útil para los intereses de la carga e incluso para algunos porteadores.

Determina con claridad el momento desde el cual el lapso de prescripción comienza a correr, a saber desde que el porteador haya entregado la mercancía, o si no las entregó el último día en que deba haberse entregado. Aclara que el día del comienzo de la prescripción no está comprendido en el plazo.

Confirma que la prescripción puede ser extendida y que la extensión puede ser renovada indefinidamente en el artículo 20 (20).

Establece una prescripción de por lo menos 90 días para la acción de repetición, por ejemplo, la que tiene el porteador efectivo contra el porteador, conforme al artículo 20 (5).

Se aplica tanto a arbitrajes como a juicios, conforme al artículo 20 (1). Visby igualmente tiene la norma contenida en el Nº 2.7.2. y 2.7.4. y Permite una extensión al lapso de prescripción.

Jurisdicción

Conforme al artículo 21 las “Reglas de Hamburgo” definen el lugar dónde el demandante puede intentar su acción. Esto es útil para los intereses de la carga, como para el de los porteadores. También debe hacerse notar que es importante para el comercio venezolano, el cual actualmente está obligado por contratos, el acudir a un foro desfavorable en un país distante. Es decir, que conviene a los cargadores venezolanos, los consignatarios venezolanos y sus aseguradores conocen de antemano los lugares dónde pueden intentar sus juicios y no dejar éstos en manos de los dueños de las naves. Por ello sería recomendable solicitar a los Poderes respectivos de nuestro País, la más pronta ratificación del Convenio de Hamburgo.

Conocimientos de Embarque de Monay de Terceros Tenedores de Buena Fe.

Visby añade un nuevo artículo 3 (4) de las Reglas de la Haya, extendiendo la regla ya decidida por la Jurisprudencia en la interpretación de las mismas, de que un conocimiento de embarque limpio en manos de un tercero tenedor de buena fe, no puede ser cuestionado. El artículo 3 (4) de las Reglas de La Haya establece que un conocimiento de embarque limpio constituía sólo una presunción de que las mercaderías fueron recibidas a bordo en las condiciones allí establecidas, bien embaladas, por lo que si la carga llega a destino con daños y averías, debía presumirse la responsabilidad del transportista marítimo.

Las “**Reglas de Hamburgo**” en su artículo 16 tienen la misma estipulación de Visby, con otros cambios menores pero útiles relativas a la autoridad e integridad de los conocimientos de embarque, a saber:

El artículo 16 (4) da al consignatario la presunción contra reclamos por fletes o sobre-estadías cuando no hay una indicación en el conocimiento de embarque que él debe pagar por tales flete o sobre estadías.

El artículo 17 (1) mantiene la responsabilidad del transportista frente a un tercero por una falsa indicación del número, cantidad o peso aunque haya sido hecha por el cargador sin su conocimiento. El porteador, por supuesto, retiene su derecho de regreso contra el cargador.

La diligencia razonable (Due diligence) de hacer el buque navegable, seguirá existiendo como parte “de las medidas razonablemente requeridas al porteador para evitar el hecho y sus consecuencias”, pero bajo las “Reglar de Hamburgo” deberán efectuarse en todo tiempo, no únicamente al comienzo del viaje. Esta es una considerable salvaguardia para los cargadores y consignatarios. (Artículo 5) (1).

La obligación de proceder de manera apropiada y cuidadosa a la carga, conservación, estiba, transporte encontrada en las “Reglas de La Haya”, artículo 3 (2) es también encontrada en las “Reglas de Hamburgo”, en su artículo 5 (1), pero ahora el porteador tiene la carga de la prueba. El porteador generalmente tiene la carga de la prueba bajo las Reglas de La Haya, ya que en la mayoría de los casos, los hechos del viaje pueden ser solamente proporcionadas por él.

La solución de Hamburgo sigue los lineamientos del derecho aeronáutico contemporáneo. ¿Qué es de acuerdo a las “Reglas de Hamburgo” “medidas que razonablemente podrían exigirse”? Qué es razonable Esta redacción fue producto de grandes deliberaciones en el seno de la Conferencia y constituyó una verdadera transacción para no incluir la defensa de errores en la navegación.

Extipulaciones Contractuales:

Conforme al artículo 23, toda estipulación contraria a las Reglas de Hamburgo es nula y sin ningún valor, igual a como lo establece el artículo 3 (8) de las Reglas de La Haya. El artículo 23 (1), sin embargo, establece que la nulidad de una estipulación no afecta la validez de otras estipulaciones del contrato. Esto es útil porque aclara la duda de las Reglas de La Haya, de si podrían ser divididas cláusulas nulas en parte.

Garantías Proporcionadas por el Cargador:

El artículo 17 (2) y el artículo 17 (3) estipulan que una carta de garantía no es válida contra un tercero pero es válida entre el cargador y el porteador, a menos de que hubiese existido fraude. El artículo 17 (4), sin embargo, solamente establece una responsabilidad del porteador “si se prueba un dolo o fraude intencional”. Pero cómo puede un tercero probar un dolo intencional del porteador El porteador puede emitir un conocimiento de embarque limpio, contra una carta de garantía, porque él desea ayudar a su cliente, el cargador, o porque él tiene duda acerca de la exacta condición de la mercancía, pero él puede no tener intención de defraudar a nadie.

Fundamento de la Responsabilidad del Porteador:

La responsabilidad general del porteador está establecida en el artículo 5 (1) “donde será responsable a menos que él, sus empleados o agentes, prueben haber adoptado las medidas que razonablemente podían exigirle para evitar el hecho y sus consecuencias”. Esto es realmente equivalente a los peligros del mar, actos de Dios y Otras excepciones exculpatorias del Régimen de 1924 Reglas de “La Haya, cuando el daño no se ha causado por culpa del porteador.

Así las siguientes excepciones del artículo 4 (2) de las Reglas de La Haya, continuarán existiendo” bajo las “Reglas de Hamburgo”, conforme al artículo 5 (1):

- c) Riesgos, peligros o accidentes de mar
- d) Un acto de Dios;
- e) Hechos de guerra;
- f) Enemigos públicos;
- g) Un decreto o imposición de príncipe, autoridades o pueblos, o de un embargo judicial.
- h) Una restricción de cuarentena;
- i) Una acción u omisión del cargador;
- j) Huelgas o lock outs;
- k) Motines tumultos civiles;
- l) Un salvamento o tentativa de salvamento de vidas;
- m) La merma en volumen;
- n) Una insuficiencia de embalaje;
- o) Insuficiencia () imperfección de marca;
- p) Defectos ocultos;
- q) Cualquier otra causa que no provenga de un acto o de culpa del transportador o de un acto de culpa de los agentes o empleados del transportador.

En efecto, el artículo 5 (1), es cercanamente similar a la “excepción (q) de las Reglas de La Haya, contenidas en el artículo 4 (2). El artículo 5 (1) es una disposición producto de un compromiso y evidentemente el porteador puede hacer uso de todas las excepciones históricas pero, debe primero probar que él adoptó todas las medidas que “razonablemente” podrían exigírsele para evitar la pérdida.

Período de la Responsabilidad del Porteador:

Desde la carga y hasta la descarga de la mercancía (de pie de gancho a pie de gancho). El artículo 4 (1) de Hamburgo, establece que la responsabilidad del porteador 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. “De allí que “Las Reglas de Hamburgo” sean como las de La Haya (Tackle to Tackle)”. El artículo 4 (2) establece fáciles excepciones a dicha Regla. En primer lugar, con respecto al momento “de la carga no establece una definición clara de cuándo el porteador está “en custodia de la mercancía”. Una cláusula general, del contrato de transporte, “ la mora en la entrega o el recibo del muelle, podría describir cuándo el porteador toma la custodia y- se clarifica de tal modo el momento de la recepción o custodia.

En segundo término, al descargar la mercancía, el porteador puede relevarse de responsabilidad conforme a los usos del comercio de que se trate, aplicable en el puerto de descarga, como lo señala el artículo 4 (2). La regla de Hamburgo, se refiere a los usos del ramo de que se trate, aplicables en el puerto de descarga, lo cual es algo bastante vago, pues si la intención de Hamburgo es establecer normas claras y universales, que sean entendibles en todo comercio internacional, tal fin evidentemente se contrapone si debemos atenemos a los usos locales.

Para resolver el problema, hubiera sido necesario legislar sobre la responsabilidad antes de la carga y después de la descarga. Tanto Visby como Hamburgo, han eludido tratar el punto. Visby, tal como ha sido adoptado en algunos países socialistas, ha resuelto el problema concediendo iguales derechos a los estibadores de los que dan en la Convención al porteador, pero como contrapartida el porteador es responsable por los actos de los estibadores.

La Ley que aplica Visby en la República Democrática Alemana, se extiende a los “empleados o agentes” del artículo 4 (3) considerándolos “los empleados del consignatario () porteador o de tales personas o empresas que puedan efectuar servicios conforme hayan sido instruidos y controlados por el porteador o su representante”.

En Venezuela, no existe ninguna legislación interna que haya incorporado ni las Reglas de La Haya, ni el Protocolo de Visby y, por supuesto, por lo reciente, no se ha ratificado las “Reglas de Hamburgo”. Ahora bien, en Venezuela existe la Ley que crea el Consejo Nacional de Puertos y el Instituto Nacional de Puertos, de fecha 22 de diciembre de 1975, por la cual se declaró de interés público la materia portuaria y se estableció que el Estado tendría a su cargo todo lo relativo con el funcionamiento y control de los Puertos y Terminales Marítimos de la República, a través del Instituto Nacional de Puertos, creado con personalidad jurídica y patrimonio propio en virtud de dicha Ley. (Véase artículos 1° y 7).

Ahora bien, el artículo 25 de dicha Ley estableció que el Instituto Nacional de Puertos “responderá por la pérdida o el deterioro de las mercancías debido a causas imputables al Instituto, que ocurran en el lapso comprendido entre el momento en que comience a manipularla y aquél en que deban ser retiradas por los interesados”.

Esta norma, establece una responsabilidad civil de parte del Instituto Nacional de Puertos, responsabilidad que se rige por las normas de los artículos 1.185 y siguientes del Código Civil Venezolano.

Qué significa esto? Que la responsabilidad del Instituto Nacional de Puertos queda sujeta a la teoría general del derecho común, sobre responsabilidad extracontractual y que, en consecuencia, no queda beneficiado el Instituto con los beneficios que sí tienen los porteadores de las mercancías en el tráfico marítimo, muy especialmente las limitaciones de responsabilidad.

Ahora bien, es evidente que cuando se trata de un daño ocasionado a la carga por una culpa grave del Instituto Nacional de Puertos, sus agentes o dependientes, no hay ninguna duda de que debe responder por el daño causado, pero preguntamos que diferencia existe en conceder a los porteadores marítimos el límite de responsabilidad y no concedérselo a los organismos que cumplan una función, casi de servicio público. La situación se planteó en el seno de la Conferencia de Hamburgo, pero no obtuvo una acogida favorable, siendo el argumento fundamental el que esto era materia de derecho interno y que, en consecuencia, no podía estar sujeto a una Convención

puesto que, la idea de la Convención era regular la responsabilidad de porteadores pero no regular la responsabilidad que pudiera nacer en aquellas otras personas que sin ser porteadores manejaban la mercancía a ser transportada antes de la carga o después de la descarga.

Sin embargo, quiero dejar constancia de que sería conveniente la reforma del artículo 25 de La Ley que crea el Consejo Nacional de Puertos y el Instituto Nacional de Puertos, en el supuesto de que fuesen adoptada por Venezuela las Reglas de La Haya, el Protocolo de Visby las Reglas de Hamburgo, en el sentido de que se le concedieran al Instituto Nacional de Puertos las mismas defensas y los mismos beneficios que tienen los porteadores conforme a dichas Convenciones Internacionales.

Conocimientos de Embarque Directos (trough bill of lading).

El artículo 11 establece una posible excepción para el porteador quien es responsable por el porteador efectivo. Debe recordarse que las “Reglas de Hamburgo”, en el artículo 10 sostienen que el porteador contratante es responsable por el porteador efectivo. Esto es importante por las dificultades que los interesados en la carga tenían en identificar al porteador que debía ser demandado, conforme a las Reglas de La Haya. Los conocimientos de embarques directos, que son establecidos en el artículo 11, establecen una excepción peligrosa al artículo 10.

A pesar de que el artículo 11 pareciera proteger los intereses de la carga bajo los transportes directos, no hay tal protección ya que la excepción obvia está establecida en el artículo 11 (1), de que el porteador no es responsable cuando la mercancía no está en sus manos.

En consecuencia, un embarcador puede contraer con un porteador, un transporte multimodal, pero el artículo 11 permite al primer porteador contratar excluyendo su responsabilidad, excepto cuando la mercancía esté efectivamente bajo su control o bajo su custodia. Por esta razón el Secretariado de la Organización de las Naciones Unidas para el Comercio y Desarrollo (UNCTAD), en su reporte del 18 de junio de 1976 (TD-B-C-ISL-23) en la página 20 recomienda que el artículo 11 del Proyecto debía ser eliminado clarificado y así fue hecho en la Conferencia al agregarse que “la estipulación que límite () excluya tal responsabilidad no surtirá ningún efecto si no puede incoarse ningún procedimiento judicial contra el porteador efectivo ante un Tribunal competente