

LA INDEROGABILIDAD DE LA JURISDICCIÓN VENEZOLANA EN MATERIA DE TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR MAR

Por: Mariana Linares Bigott¹

Junio 2021

Resumen:

La operación de un buque de tráfico internacional, navegando por ultramar, puede originar conflictos entre diferentes jurisdicciones, y es allí donde germinan diversos escenarios jurídicos que requieren ser solucionados mediante un ordenamiento legal acorde con la realidad del comercio marítimo actual, a los fines de lograr la anhelada seguridad jurídica para los sujetos implicados. Sin embargo, cuando se originan conflictos ya sea entre buques, navieras y clientes, cada Estado quiere proteger a sus nacionales, y es entonces donde surgen los verdaderos conflictos de extranjería.

En nuestro país, la Ley de Comercio Marítimo, en lo sucesivo (LCM), regula en su artículo 10 la inderogabilidad de la jurisdicción venezolana en lo que respecta a las acciones en materia de

contratos de transporte de mercancías por mar, cuando estas ingresen al territorio venezolano; razón por la cual, no podría el Estado venezolano, derogar su potestad de administrar justicia a través de sus órganos jurisdiccionales; no obstante a ello, y en contraste a la referida norma, el artículo 11 *ejusdem*, dispone una confusa posibilidad de derogar la jurisdicción venezolana a favor de tribunales foráneos o de un procedimiento de arbitraje, siempre que se haya producido el daño, así como en los casos admitidos por la referida ley.

A este respecto esbozan las siguientes interrogantes: ¿La jurisdicción venezolana es inderogable en materia de contratos de transporte de mercancías por mar? ¿Una vez generada la acción, se podría derogar la jurisdicción venezolana a favor de un foro extranjero? -de ser así-, ¿Cuáles son los

¹ Abogada, egresada de la UCV en el año 2016. Cursando la especialización en Derecho de la Navegación y Comercio Exterior UCV. Con experiencia en Derecho Corporativo y Aduanero. Actualmente es consultora legal de la empresa Accserint de Venezuela y es articulista en el medio de comunicación digital @todosahora_ve

casos en los que se admitiría la derogatoria de la jurisdicción venezolana?

I. Consideraciones Preliminares:

La palabra jurisdicción proviene del latín “*iurisdictio*”, que significa: decir o declarar el derecho”. La jurisdicción se define como el poder que tienen los tribunales de un Estado para administrar justicia y resolver un conflicto de intereses con carácter vinculante para las partes y efectos de cosa juzgada, *res judicata*. Entendiéndose tradicionalmente que dicha potestad, es un atributo de la soberanía del Estado venezolano. Sin embargo, nuevas voces doctrinarias plantean la atractiva visión actual de la jurisdicción, la cual se ve más bien como un elemento clave para garantizar el acceso de los individuos a una adecuada administración

transnacional de la justicia.² Tal y como lo expresa Couture, se refiere al poder-deber atribuido a órganos estructuralmente imparciales para excluir la insatisfacción jurídica³.

Ahora bien, el transporte marítimo se considera en su dimensión y esencia netamente privado e internacional, pues surge de las relaciones entre particulares, en donde rige el principio de la autonomía de las partes⁴. En tal sentido, este carácter intrínseco podría llevar a las partes a escoger o excluir la jurisdicción sobre la cual estas pretenden dirimir los posibles conflictos en los que se despliegue la relación.

Sin embargo, el artículo 10 de la LCM consagra la inderogabilidad de jurisdicción de los tribunales venezolanos en materia de transporte por mar, de bienes o de personas que ingresen al territorio de la República,

² Guerra Hernández, Víctor Hugo. Reflexiones sobre el artículo 10 de la ley de comercio marítimo. Revista de la AVDM, pág. 78

³ Couture, Eduardo J., Vocabulario jurídico con especial referencia al derecho procesal uruguayo, Montevideo, Biblioteca de Publicaciones Oficiales de la Facultad de Derecho y Ciencias Sociales de la Universidad de la República, 1960, p. 381; el autor también ha definido la jurisdicción como “la potestad de juzgar y hacer ejecutar lo juzgado”, Procedimiento. Primer curso. Organización de los tribunales, Montevideo, Medina, s. a., p. 22.

⁴ Para la expresión, “autonomía de las partes”, mantenemos simplemente: potestad derivada del principio dispositivo que permite a las partes en un supuesto de hecho jurídicamente internacionalizado, convencionalmente, elegir y/o excluir la jurisdicción de tribunales o árbitros para resolver debates relacionados con sus derechos subjetivos. Véase en sentido afín E. HERNÁNDEZ-BRETON, Problemas contemporáneos del derecho procesal civil internacional, Caracas, Editorial Sherwood, 2004.

descartando completamente el principio de autonomía de las partes.

En este orden de ideas, resulta vital examinar el contenido del artículo *in comento*, ya que excluye toda posibilidad de que las partes puedan acodar contractualmente la declinación de la jurisdicción venezolana en favor de otra, e incluso de someterse a arbitraje comercial. No obstante, la propia ley en su artículo 11 plantea confusamente - una excepción a la excepción-, es decir, se prevé la posibilidad de derogar la jurisdicción venezolana, aunque esta no convenza, por su ambigua e infeliz redacción.

II. La jurisdicción en el Derecho Internacional Privado

Como hemos planteado, en la aventura marítima se pueden ver involucradas distintas jurisdicciones, dado que la posesión de los Estados ribereños sobre el mar no es absoluta. Por ello, pueden presentarse situaciones en las que la jurisdicción de un tribunal nacional colide con la de un tribunal extranjero.

En materia del Derecho Internacional Privado las normas sobre jurisdicción se

aplican cuando los tribunales de un Estado deben decidir sobre si estos ostentan competencia judicial internacional, para conocer de un litigio con elementos foráneos, o si carecen de ella.

Las soluciones de estas disputas se deben solucionar conforme al sistema de fuentes instaurado en el artículo 1 de la Ley de Derecho Internacional Privado, en lo sucesivo (LDIP), *“Los supuestos de hecho relacionados con los ordenamientos jurídicos extranjeros se regularán, por las normas de Derecho Internacional Público sobre la materia, en particular, las establecidas en los tratados internacionales vigentes en Venezuela; en su defecto, se aplicarán las normas de Derecho Internacional Privado venezolano; a falta de ellas, se utilizará la analogía y, finalmente, se regirán por los principios de Derecho Internacional Privado generalmente aceptados.”*⁵

Sobre los tratados internacionales en cuestión: *“Venezuela no ha ratificado dos fuentes internacionales relevantes para la determinación de la jurisdicción de los tribunales venezolanos en los*

⁵ Ley de Derecho Internacional Privado. Artículo 1

casos de transporte marítimo internacional. Nos referimos al Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías (Hamburgo, 1978, conocido como las Reglas de Hamburgo), y el Convenio de las Naciones Unidas sobre el Contrato de Transporte Internacional de Mercancías Total o Parcialmente Marítimo (Nueva York, 2008, conocido como las Reglas de Rotterdam)”⁶.

Aunado a lo anterior, se considera que es la Ley de Derecho Internacional Privado la que establece de forma general, los criterios atributivos de jurisdicción de los tribunales venezolanos, en su artículo 39 “Además de la jurisdicción que asigna la ley a los tribunales venezolanos en los juicios intentados contra personas domiciliadas en el territorio nacional, los tribunales de la República tendrán jurisdicción en juicios intentados contra personas domiciliadas en el exterior en los casos contemplados en los artículos 40, 41 y 42 de esta Ley.”⁷

Y a efectos del tema en cuestión solo son predominantes los primeros 3 numerales del artículo 40 *ejusdem*. “Los tribunales venezolanos tendrán jurisdicción para conocer de los juicios originados por el ejercicio de acciones de contenido patrimonial: 1. Cuando se ventilen acciones relativas a la disposición o la tenencia de bienes muebles o inmuebles situados en el territorio de la República; 2. Cuando se ventilen acciones relativas a obligaciones que deban ejecutarse en el territorio de la República o que se deriven de contratos celebrados o de hechos verificados en el mencionado territorio; 3. Cuando el demandado haya sido citado personalmente en el territorio de la República”⁸.

En palabras de Luis Ernesto Rodríguez “La reconocida facultad que tienen los Estados de autorregular el ejercicio de su poder jurisdiccional -jurisdicción o competencia judicial internacional- en aquellos casos de derecho privado que le son planteados, implica, lógicamente, la adopción de ciertos índices, parámetros o simplemente criterios que

⁶ Guerra Hernández, Víctor Hugo. Véase. ¿es inderogable la jurisdicción venezolana en los contratos de transporte marítimo? reflexiones sobre

el artículo 10 de la ley de comercio marítimo. Revista de la AVDM pág.81

⁷ Ley de Derecho Internacional Privado. Artículo 39

⁸ Ley de Derecho Internacional Privado. Artículo 40

*le sirven para atribuir o rechazar tal atributo. En el sistema venezolano esa tarea se caracteriza por el protagonismo legal y no jurisprudencial. La referida labor la encontramos desarrollada previamente en normas especializadas que tienen como objetivo fundamental atribuir jurisdicción a los tribunales venezolanos en determinados asuntos, y, a su vez, derivar las conclusiones negativas respecto de los casos en los cuales no la tienen*⁹.

En tal sentido, se puede inferir que la jurisdicción marítima correspondiente a cada Estado ribereño se encuentra establecida tanto en convenios o tratados internacionales de los que sea parte la República, -como el Código de Bustamante-; y en la normativa nacional interna, como es el caso de la LCM, en sus artículos 12 y 13, la cual se atribuye jurisdicción especial en diversas actividades esencialmente marítimas, además de los supuestos generales ya establecidos en los artículos 39 y 40 de la LDIP.

III. Inderogabilidad de la jurisdicción venezolana en el transporte marítimo.

Cuando expresamos términos como: inderogabilidad, exclusividad, sumisión o derogabilidad de la jurisdicción venezolana, debemos remitirnos nuevamente a la LDIP, específicamente a tenor de lo que dispone el artículo 47 de la ley *in comento*, “La jurisdicción que corresponde a los tribunales venezolanos, según las disposiciones anteriores, no podrá ser derogada convencionalmente en favor de tribunales extranjeros, o árbitros que resuelvan en el extranjero, en aquellos casos en que el asunto se refiera a controversias relativas a derechos reales sobre bienes inmuebles situados en el territorio de la República, o se trate de materias respecto de las cuales no cabe transacción o que afecten los principios esenciales del orden público venezolano”¹⁰

Por su parte, en la esfera del Derecho Marítimo, se consagra el principio de jurisdicción inderogable de los tribunales venezolanos para los contratos de

⁹ Rodríguez, Luis Ernesto. Algunas consideraciones sobre la jurisdicción inderogable y la jurisdicción exclusiva. Publicado en DeCITA (Derecho del Comercio Internacional. Temas y actualidades), n° 4

(Litigio Judicial Internacional), 2005, Buenos Aires, Zavallía, 2005, pp. 147-173

¹⁰ Ley de Derecho Internacional Privado. Artículo 47

transporte de bienes o de personas que ingresan al territorio venezolano -tema a analizar-. Por ende, de interpretarse literalmente el artículo 10 de LCM, no habría posibilidad alguna de que las partes declinen la referida competencia judicial mediante un acuerdo, entendiéndose tal disposición como absoluta.

Pero, la referida inderogabilidad no sigue las premisas del mencionado artículo 47. Al respecto comenta Víctor Hugo Guerra: *“el artículo 47 de la LDIP regula la inderogabilidad de la jurisdicción venezolana en tres supuestos: (i) en aquellos casos en que el asunto se refiera a controversias relativas a derechos reales sobre bienes inmuebles situados en el territorio de la República, (ii) o se trate de materias respecto de las cuales no cabe transacción, o (iii) que afecten los principios esenciales del orden público venezolano. Ninguno de los tres supuestos de jurisdicción exclusiva de la LDIP pareciera inspirar la consecuencia jurídica del artículo 10”*.¹¹

¹¹ Guerra Hernández, Víctor Hugo. Véase. ¿es inderogable la jurisdicción venezolana en los contratos de transporte marítimo? reflexiones sobre el artículo 10 de la ley de comercio marítimo. Revista de la AVDM. Pág. 82

Por su parte, algunos doctrinarios alegan que referida inderogabilidad viene dada, en concordancia con el artículo 8 y 47 de la LDIP: *“Es el caso de los artículos 358 del Código de Comercio, 10 y 11 de la Ley de Comercio Marítimo y 151 de la Constitución de la República. Considérese, igualmente la correspondencia con el artículo 8 de esta ley, debido a la actuación del Orden Público, y de las normas que en el derecho venezolano refieren las materias en las que no cabe transacción.* ¹² Por ello, tales disposiciones se consideran imperativas, es decir no se pueden declinar o relajar

Sin embargo, para Luis Ernesto Rodríguez, la inderogabilidad de la jurisdicción establecida en los artículos 10 y 11 de LCM, son supuestos “especiales” en el sistema interno venezolano, distintos a los establecidos en el artículo 47 mencionado *supra*. (..) *“En líneas muy generales, se puede indicar: 1. Que este supuesto de inderogabilidad especial (artículo 10)*

¹². Véase a fin, Ley de derecho Internacional Privado, derogatorias y concordancias. Academia de Ciencias Políticas y Sociales Tatiana B. Maekelt, Eugenio Hernández Bretón, Claudia Madrid Martínez. Pág. 57

*abarca solamente los asuntos derivados de contratos de transporte de bienes o personas que ingresen al territorio venezolano, siendo posible la derogatoria cuando las mercancías o las personas tengan como destino un puerto extranjero. 2. La derogabilidad en el caso indicado adopta una fórmula post-litem (Art. 11). 3. En relación con la vigencia de estos artículos frente al artículo 47 de la LDIPr, no tenemos dudas de su vigencia, ya que el Decreto-ley de comercio marítimo entro en vigor el 25/09/2001, y la LDIPr el 09/02/1999 (...)*¹³. Es decir, para este autor sí es posible la derogatoria de la jurisdicción en materia de contratos transporte marítimo de mercancías, cuando estas tengan un puerto diferente en su destino (no vengán entrando, sino saliendo del territorio nacional) y también por lo planteado en el artículo 11, del cual hablaremos en líneas posteriores.

IV. Alcance y significado de los artículos 10 y 11 de la LCM

La disposición imperativa del artículo 10 es bastante clara *“Corresponde a la*

*jurisdicción venezolana conocer de forma inderogable de las acciones en materia de contratos de transporte de bienes o de personas que ingresen al territorio venezolano”*¹⁴. Siguiendo la misma suerte del artículo 149 de la ley en cuestión: *“Las disposiciones relativas al transporte de mercancías y de pasajeros por agua, son de carácter imperativo, salvo que la ley disponga lo contrario”*. Hasta aquí no vemos ninguna laguna jurídica, todo resulta evidente, no es posible derogar la jurisdicción de los tribunales venezolanos en estos casos, y ello tiene una razón de ser en la práctica del comercio marítimo, ya que, el legislador busca resguardar al débil jurídico (el cargador y el consignatario venezolano); en virtud de la esencia de adhesión de los conocimientos de embarque, que son emitidos habitualmente de forma unilateral por el transportista, razón por la cual, no es negociada la cláusula de elección del foro. Es decir, el cargador se encuentra en una posición de desventaja. Al respecto acertadamente afirma Tulio Álvarez Ledo: *“Esta disposición pone fin*

¹³ Rodríguez, Luis Ernesto. Algunas consideraciones sobre la jurisdicción inderogable y la jurisdicción exclusiva, pág. 13. Publicado en DeCITA (Derecho del Comercio Internacional. Temas y actualidades), n° 4

(Litigio Judicial Internacional), 2005, Buenos Aires, Zavallía, 2005, pp. 147-173

¹⁴ Ley de comercio Marítimo. Artículo 10

a la injusta situación que ha venido representando la inserción, en los conocimientos de embarque, de cláusulas de jurisdicción. En efecto, según estas cláusulas un pequeño comerciante que realizaba una importación, digamos de Japón, debería acudir a tribunales de ese país para poder ejercer sus acciones de indemnización por pérdida o daños”¹⁵. En la práctica, esto significa que las cláusulas sobre jurisdicción insertas en los contratos de adhesión (B/L) a los que son sometidos los consignatarios, por parte de los portadores, quedan sin validez con respecto a la determinación previa de una jurisdicción distinta a la venezolana.

Por tanto, lo que se busca evitar son los abusos revelados asiduamente en el tráfico marítimo, sufridos por terceros poseedores de conocimientos de embarque, que se ven obligados a someterse a tribunales o cortes arbitrales foráneos cuando no han negociado tales cláusulas o incluso las desconocen.

¿Pero qué sucede si las partes del contrato de transporte de mercancías por mar deciden bilateralmente elegir un

foro distinto al venezolano, al margen del B/L? Por lógica podríamos decir que serían nulas tales sentencias o laudos, pues no hay forma de derogar lo dispuesto en el artículo 10, por tanto estas actuaciones no tendrían ninguna validez en nuestro país, pero ¿y la autonomía de voluntad de las partes? En efecto se ve mermada, y es por ello que, a nuestro parecer, el legislador incluye el artículo 11, aunque el resultado no haya sido el esperado: *“En los casos en que se admita, la jurisdicción que corresponda a los tribunales venezolanos podrá ser derogada a favor de tribunales extranjeros, o someter el asunto que se suscite a un procedimiento arbitral, sólo una vez producido el hecho generador de la acción.”¹⁶*

La imprecisa redacción de esta artículo ha dado pie a diversas interpretaciones por parte de la doctrina, aunque la jurisprudencia se ha mantenido reacia en su posición de subordinar en absoluto la competencia judicial internacional venezolana en los casos contratos de mercancía por mar y, en consecuencia, implanta no solo una especie de

¹⁵ Álvarez, Tulio. Derecho Marítimo.

¹⁶ Ley de Comercio Marítimo. Artículo 11.

jurisdicción inderogable, sino de jurisdicción exclusiva, al no consentir la concurrencia de jurisdicciones extranjeras. En otras palabras, la inderogabilidad busca resguardar el ejercicio de la jurisdicción venezolana sin suprimir la posibilidad de activar una jurisdicción extranjera; mientras que la exclusividad no tolera el ejercicio de una jurisdicción extranjera cuando se atribuya jurisdicción a los tribunales nacionales¹⁷.

Ahora bien, a causa de la difusa redacción del artículo 11, así como de las dudas generadas en el plano jurídico y las posibles consecuencias negativas implícitas en la práctica del comercio marítimo, resulta imprescindible analizarlo a detalle:

1. A nuestro parecer la complicación de la derogatoria convencional tiene su origen al incluir la frase **“en los casos en que se admita”**, pues la norma del artículo 10 es bastante clara, y

prohíbe tal circunstancia, al establecer de forma absoluta que será la jurisdicción del tribunal venezolano la única en conocer sobre los hechos de transporte de bienes o personas que entren al territorio venezolano, dejando entonces sin efecto al artículo 11 frente al artículo 10.

En otras palabras, la frase instaurada al principio del artículo 11 “en los casos que se admita” resulta enteramente incomprensible e innecesaria, pues la única subordinación absoluta de jurisdicción tipificada en la LCM es la que versa sobre los contratos de transporte de personas y mercancías por mar (artículo 10 LCM). Por ende se convierte en una posición en contrario a lo demás que plantea el artículo 11 **“sólo una vez producido el hecho generador de la acción”**.

¹⁷ los supuestos de inderogabilidad buscan en el fondo la concurrencia de las jurisdicciones en el escenario internacional. En contraste, la finalidad primaria de la exclusividad en el nivel señalado, es la de rechazar los efectos de una sentencia, debido a que el legislador nacional ha considerado que su jurisdicción es la única que debe conocer del asunto.

Entonces, si somos los únicos, cómo podríamos validar un acuerdo derogatorio o cómo podríamos rechazar nuestra jurisdicción en razón de que la controversia ya ha sido juzgada. Véase a fin Rodríguez, Luis Ernesto: Algunas consideraciones sobre la jurisdicción inderogable y la jurisdicción exclusiva. Pág. 21

2. Si el artículo 11 no incluyese la referida frase, las partes convencionalmente podrían derogar la jurisdicción venezolana en materia de transporte de mercancías por vía marítima, pero solo procedería si posteriormente se ha generado el daño, es decir, cuando se haya presentado la causa ante un tribunal venezolano competente y se haga dicha solicitud. Situación que da cabida al tan importante principio de autonomía de las partes, suprimido por el artículo 10.
3. De modo que, la interpretación literal de los artículos 10 y 11 de la LCM, nos lleva a inferir que no habría posibilidad alguna de derogar la jurisdicción venezolana a favor de tribunales foráneos o arbitrales en los casos de transporte de mercancías y personas por mar que ingresen al territorio venezolano.

V. Conclusiones

Sobre lo dispuesto en los artículos 10 y 11 de la LCM en materia de transporte de mercancías por mar, se concluye que

el legislador regula la inderogabilidad de la jurisdicción venezolana de forma absoluta y no relativa, con lo cual, los tribunales venezolanos poseen jurisdicción exclusiva para la decisión de controversias en esta materia.

Aunque la propia ley en su artículo 11 plantee una excepción al establecer la posibilidad de declinar en favor de una jurisdicción extranjera al producirse el hecho generador de la acción, solo sería procedente *“en los casos en que se admita”*. Es decir, los que no versen sobre una competencia exclusiva (artículo 10).

Por ende, el problema surge cuando el mismo artículo 11 comienza con la frase *“en los casos en que se admita”*, creando una laguna, y produciendo una letra muerta, colmada de ambigüedades, pues si el artículo 10 prohíbe absolutamente la declinación de la competencia de los tribunales venezolanos, este podría ser considerado un caso en que no se admite la declinación de la jurisdicción establecida en el artículo 11.

A manera de colofón, se considera necesaria la ratificación de alguno de los Convenios Internacionales en materia de

contratos de transporte marítimo, bien sea las Reglas de Hamburgo o de Rotterdam. Y, a su vez, es inminente que se reformen los artículos 10 y 11 de la LCM, a los fines de superar la insostenible teoría de inderogabilidad y subordinación exclusiva de los tribunales venezolanos sobre los casos *in comento*, lo cual, resulta insuficiente e inoperante, en razón de la realidad del comercio marítimo internacional, en donde impera la voluntad de las partes sobre la escogencia del foro para dirimir sus litigios. En tal sentido, se sugiere modestamente que se modifiquen los artículos de la siguiente esta forma:

Artículo 10. Corresponde a la jurisdicción venezolana conocer en forma

inderogable de las acciones en materia de contratos de transporte de bienes o de personas que ingresan al territorio venezolano, salvo las excepciones que disponga la ley.

Artículo 11. A pesar de lo establecido en el artículo anterior, la jurisdicción que corresponda a los tribunales nacionales podrá ser derogada a favor de tribunales extranjeros, o de un procedimiento arbitral, solo una vez producido el hecho generador de la acción.

***LAS OPINIONES AQUÍ EXPUESTAS REFLEJAN LA POSICIÓN PERSONAL DEL AUTOR Y NO DE LA ASOCIACIÓN VENEZOLANA DE DERECHO MARÍTIMO (AVDM) NI DE SUS MIEMBROS.**