

# Asociación Venezolana de Derecho Marítimo

## Boletín Jurisprudencial No. 26

---

/caso: “GRAN BLANCO”

### ANÁLISIS SOBRE LAS CLÁUSULAS DE JURISDICCIÓN ESTABLECIDAS EN EL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE

Por: **Isabella Wulff<sup>1</sup>**

---

Mayo 2021

Caso: “GRAN BLANCO”

\*

CORPORACIÓN EL GRAN BLANCO, C.A.

v.

NEDLLOYD LIJNEN B.V. ROTTERDAM y  
NEDLLOYD MARITIME DE VENEZUELA, C.A.

Magistrado Ponente: Levis Ignacio Zerpa

Fecha: 30 de Mayo de 2000

Tribunal: Sala Político Administrativa – Tribunal Supremo de Justicia

Expediente/Cita: N° 15.341

---

<sup>1</sup> Abogada egresada de la Universidad Católica Andrés Bello, Caracas; Actualmente se desempeña en la Firma Internacional de Abogados Clyde & Co. [Isabella.Wulff@clydeco.com.ve](mailto:Isabella.Wulff@clydeco.com.ve)

## Antecedentes

Nedlloyd Lijnen B.V. Rotterdam (el “Porteador”) emitió un conocimiento de embarque en la ciudad de Georgetown, Guyana para el transporte de una carga compuesta por diversos pescados, con destino el Puerto de La Guaira, Venezuela manteniendo una temperatura de suministro de aire -20.0° grados Celsius.

La mercancía fue declarada en buen estado y apta para el consumo por las autoridades de Guyana. No obstante, al desembarcar la mercancía en Venezuela, la misma se encontraba en estado de descomposición, situación que no fue reportada al destinatario, Corporación Gran Blanco, C.A. (el “Demandante”).

En consecuencia, el Demandante inició un procedimiento judicial contra el Porteador y conjunta y solidariamente contra Nedlloyd Maritime de Venezuela, C.A., como agente naviero de la primera (la “Co-demandada”), por daños y perjuicios que ascendían a la cantidad de USD \$2.465.600,00. El Demandante alegó como fundamento de su acción el incumplimiento de la responsabilidad del Porteador de transportar y custodiar la mercancía basado en su falta de diligencia al no mantener el suministro de aire con la temperatura necesaria que señalaba el conocimiento de embarque.

Asimismo, alegó el Demandante, que el referido documento contenía cláusulas que fueron establecidas unilateralmente

por el Porteador y que tratándose de un contrato de adhesión este quedaba sujeto a la Ley de Protección al Consumidor y al Usuario, por lo que las relativas a: (i) la limitación de responsabilidad del transportista; (ii) aviso de reclamos; y (iii) ley y jurisdicción aplicables, no producían efectos al no cumplir con las exigencias de la referida Ley.

En vista que la mercancía debía ser transportada hasta el Puerto de La Guaira, el Demandante arguyó que la obligación debía ser ejecutada en Venezuela, y en ese sentido los tribunales Venezolanos tenían jurisdicción para conocer de la demanda conforme al artículo 53, ordinal 2° del Código de Procedimiento Civil (“CPC”).

Así mismo, la jurisdicción de los tribunales Venezolanos también se justificaba de acuerdo a lo establecido en el artículo 49 CPC según el cual la demanda contra varias personas a quienes por su domicilio o residencia debería demandarse ante distintas autoridades judiciales, podrá proponerse ante el domicilio o residencia de cualquiera de ellas, si hubiere conexión por el objeto de la demanda. Visto que la Co-demandada está constituida y domiciliada en Venezuela, el Demandante decidió incoar su acción ante los tribunales Venezolanos.

## Procedimiento en Primera Instancia

El Porteador alegó la cuestión previa del ordinal 1° del artículo 346 CPC relativa a la

falta de jurisdicción de los tribunales venezolanos para conocer de la acción, con fundamento en lo dispuesto en la cláusula 25 del conocimiento de embarque que establecía:

*“...Todas las acciones bajo el contrato de transporte evidenciadas en este Conocimiento de Embarque, se presentarán ante las Cortes de Rotterdam y ninguna otra corte tendrá jurisdicción con respecto a tal acción, a menos que el transportista apele a otra jurisdicción o se someta él mismo voluntariamente a ella.”*

Continuó argumentando el Porteador, que no ha apelado a otra jurisdicción, ni se ha sometido voluntariamente a la venezolana, por lo que siguiendo con lo dispuesto en la cláusula citada, el Tribunal debía declinar su jurisdicción a favor de las Cortes de Rotterdam.

El Tribunal declaró no tener jurisdicción para conocer del asunto, dado que no había evidencia de que se hayan dado los presupuestos contenidos en la citada cláusula del conocimiento de embarque para que las acciones derivadas del contrato pudiesen ser incoadas ante la jurisdicción venezolana.

#### Procedimiento en la Sala Político Administrativa

Con miras a determinar la jurisdicción que debe conocer del asunto, la Sala señaló que se trata de una causa con elementos de extranjería que debe ser analizada

conforme a lo dispuesto en la Ley de Derecho Internacional Privado (“LDIP”).

Establece que el objeto principal del conocimiento de embarque consistía en el traslado y entrega de la mercancía en La Guaira, por lo que la ejecución de la obligación principal debía hacerse en Venezuela. Así, subsume el asunto dentro del artículo 40, ordinal 2° LDIP, según el cual los tribunales Venezolanos tendrán jurisdicción para conocer de una acción patrimonial, intentada contra una persona no domiciliada en Venezuela, *“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”*.

Hasta ahora, lo anterior conduciría a afirmar que los tribunales Venezolanos tienen jurisdicción para conocer de la causa, sin embargo, como ya fue referido, el conocimiento de embarque contenía una cláusula de sumisión expresa a la jurisdicción de Rotterdam, Holanda, por lo que la Sala pasó a analizar si la misma representaba la derogación de la jurisdicción Venezolana.

En este sentido, se afirma que el conocimiento de embarque se define como un contrato de adhesión *“en donde queda excluida cualquier posibilidad de debate o dialéctica entre las partes”* y donde *“las cláusulas son previamente determinadas por uno solo de los*

*contratantes, de modo que el otro se limita a aceptar cuanto ha sido determinado por el primero”.*

Ahora, si bien la Ley de Derecho Internacional Privado en su artículo 47 permite la derogatoria convencional de la jurisdicción Venezolana, ello no sería aceptable en los contratos de adhesión, en vista que no participan ambas partes en la redacción de tales cláusulas.

Como fundamento de lo anterior, se utiliza el artículo 6 de la Ley de Arbitraje Comercial, el cual contiene la obligación de hacer constar por escrito el acuerdo de las partes de someterse a arbitraje, insistiendo en que los contratos de adhesión *“la manifestación de voluntad de someter el contrato a arbitraje deberá hacerse en forma expresa e independiente”.*

Finalmente, concluye la Sala que la derogación convencional de la jurisdicción en los contratos de adhesión, solo es permisible conforme a los términos anteriores, por lo que la cláusula del conocimiento de embarque que excluye la jurisdicción de otros tribunales que no sean las Cortes de Rotterdam, no tiene fuerza suficiente para derogar la jurisdicción que le corresponde a Venezuela.

---

<sup>2</sup> De Armas, M. Valor probatorio del conocimiento de embarque en los reclamos de carga enmarcados en el régimen jurídico aplicable a los contratos de

## Conclusión y Comentarios del Autor

La Ley de Comercio Marítimo (“LCM”) en su artículo 197, ordinal 7° establece sobre el conocimiento de embarque:

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

*7. Conocimiento de embarque: documento que hace prueba de un contrato de transporte por agua o aquél que lo reemplace y acredite que el porteador ha tomado a su cargo las mercancías, y en virtud del cual éste se compromete a entregarlas contra la presentación del documento correspondiente y según el cual las mercancías han de entregarse a una persona determinada, a la orden o al portador.*

De la lectura del artículo, vemos que el legislador no define propiamente al conocimiento de embarque como un contrato, sino que funge como documento probatorio sobre las condiciones del contrato de transporte por agua. Sin embargo, la doctrina y jurisprudencia lo considera un contrato de adhesión, lo que significa que el contrato de transporte sigue siendo el principal por su naturaleza e importancia.<sup>2</sup>

transporte de mercancías por agua. [Trabajo Especial de Grado]. UCAB, 2014.p.51

Tratándose el conocimiento de embarque de un contrato de adhesión, las cláusulas que integran su contenido no son objeto de negociación entre las partes, sino que son establecidas unilateralmente por una de ellas, al efecto, el porteador, pero, como en todo contrato donde prevalece el consentimiento, las mismas serán vinculantes siempre que hayan sido aceptadas, normalmente en forma pura y simple por el cargador.

Respecto a las cláusulas atributivas de jurisdicción en los contratos de transporte de mercancías, el artículo 10 LCM dispone:

*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.*

Asimismo, el artículo 149 *iusdem* reza:

*Artículo 149.- Las disposiciones relativas al transporte de mercancías y de pasajeros por agua, son de carácter imperativo, salvo que la ley disponga lo contrario.*

De esta forma, las acciones derivadas de un contrato de transporte de bienes o de pasajeros que ingresen al territorio nacional, estarán sometidas a la jurisdicción y legislación Venezolana por ser materia de orden público.

Ahora, a fines académicos, resulta importante hacer mención sobre las

cláusulas atributivas de jurisdicción y legislación aplicable en los contratos de arrendamiento a casco desnudo o fletamento, situación que sería distinta, en vista de que en este tipo de contratos priva la voluntad de las partes conforme al artículo 150 *iusdem*.

*Artículo 150.- Las disposiciones relativas a los contratos de arrendamiento a casco desnudo y de fletamento son supletorias de la voluntad de las partes, salvo que la ley disponga lo contrario.*

En aplicación de esta disposición, sería admisible derogar la jurisdicción Venezolana en favor de tribunales extranjeros o someter la controversia a arbitraje. Incluso, conforme al artículo 11 de la misma Ley, es posible que las partes suscriban un compromiso arbitral o declinen la jurisdicción Venezolana una vez se haya producido el hecho generador de la acción.

Igualmente, resulta importante analizar las formalidades que deben cumplir las partes en el contrato para someter las acciones suscitadas en ocasión de este a arbitraje. En este sentido, bien ha establecido la Sala en la sentencia *in commento* y en decisiones posteriores, de acuerdo al artículo 6 de la Ley de Arbitraje Comercial, que el acuerdo de las partes de someterse a arbitraje debe constar por escrito, dejando constancia de la voluntad de las partes de someterse a este medio alternativo de resolución de conflictos.



COMITE MARITIMO VENEZOLANO

Asociación Venezolana de Derecho Marítimo  
(Comité Marítimo Nacional)  
Afiliado al Comité Marítimo Internacional

Este requisito cobra mayor relevancia al tratarse de un contrato de adhesión, donde la manifestación de la voluntad de las partes debe hacerse en forma expresa, independiente e inequívoca, por lo que no sería obligatoria la manifestación unilateral del porteador en el conocimiento de embarque de someter el conflicto a arbitraje o determinar la jurisdicción aplicable.

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