

RESPONSABILIDAD DEL PORTEADOR EN EL TRANSPORTE
MARITIMO DE MERCANCIAS, EN LA NUEVA LEY VENEZOLANA DE
COMERCIO MARITIMO *

Wagner Ulloa **

- 1- Introducción
- 2- Normativa venezolana. Antecedentes
- 3- Características de la responsabilidad del porteador
- 4- El porteador contratante y el porteador efectivo
- 5- El inicio y el fin de la responsabilidad
- 6- Obligaciones del porteador
- 7- Desvío de ruta
- 8- Transporte sobre cubierta
- 9- Interrupción del viaje
- 10- Causas de exoneración de responsabilidad del porteador
- 11- Limitación de responsabilidad del porteador

1- INTRODUCCIÓN.

Sin duda el reclamo de carga es la parte del derecho marítimo que mas se plantea en Venezuela a nivel judicial o extrajudicial. Y esto pudiera decirse que también es así en el ámbito internacional.

* Conferencia dictada en el III Congreso de Derecho Marítimo - El Nuevo Derecho Marítimo Venezolano – celebrado en Caracas del 25 al 28 de junio de 2003.

** Abogado. Master en Derecho Marítimo, Universidad de Southampton. Postgrado en Derecho Marítimo, Universidad de Cambridge. Ex-presidente de la Asociación Venezolana de Derecho Marítimo. Miembro Titular del Comité Marítimo Internacional y del Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo. Socio de Matheus & Ulloa, Asocs.

Como bien se sabe el reclamo de carga se hace ante el porteador y obviamente éste paga o no el daño reclamado dependiendo de si es o no responsable. Luego, la responsabilidad del porteador en el transporte de mercancías por agua es un tema central del derecho marítimo.

Básicamente, dentro de este tema se verán qué personas están sujetas al régimen de responsabilidad, cuándo se inicia y finaliza la responsabilidad, cuáles son las obligaciones del transportista por las cuáles responde frente a la carga, cuáles son las causales que exoneran la responsabilidad, cuáles son los límites de la responsabilidad.

La legislación anterior a la vigente Ley de Comercio Marítimo, regulaba esta materia exigüamente. Ahora existe una serie de disposiciones sobre la responsabilidad del porteador en los artículos 197 y siguientes de la referida Ley.

Vamos a hacer una revisión somera de los principales puntos contenidos en la normativa legal sobre este aspecto.

2- NORMATIVA LEGAL. ANTECEDENTES.

El Capítulo III de la Ley de Comercio Marítimo se refiere al Transporte de Mercancías por Agua y contiene nueve Secciones, distribuidos en 76 artículos que van desde el artículo 197 al 273. La Sección II titulada “Obligaciones y Responsabilidad del Porteador” (artículos 202 al 226) contiene las regulaciones fundamentales en esta materia.

Como punto previo creo útil referirme brevemente a los antecedentes de esta normativa, es decir, considerar de dónde surgieron estas disposiciones, lo que es conveniente conocer para en un momento dado poder consultar el alcance o interpretación de la fuente.

Como ustedes saben, las Reglas de La Haya (y las de La Haya Visby contenidas en los Protocolos de 1968 y 1979) monopolizaron a nivel internacional, el campo de la responsabilidad del porteador durante mas de 50 años, desde 1924 hasta la década de los ochenta. En 1978 surgieron las Reglas de Hamburgo con un enfoque diferente sobre esta materia y a partir de ese momento se produjo una controversia mundial entre los partidarios de las Reglas de La Haya (Haya Visby) y los de las Reglas de Hamburgo. Este debate, sin precedente en el ámbito marítimo, cobró auge a partir de la década de los ochenta.

Una de las posibles salidas que se plantearon para tratar de resolver las diferencias y buscar criterios de unificación, fue la adopción de una posición ecléctica, es decir, una reglas mixtas en las cuales se combinaran los aspectos positivos de La Haya y de Hamburgo. Esta posición tuvo acogida en sectores importantes dentro de la comunidad marítima internacional.

Por su parte en Venezuela en 1988, cuando tuve el honor de presidir la Asociación Venezolana de Derecho Marítimo (AVDM) la primera resolución que adoptamos fue iniciar los estudios de reforma de la legislación marítima nacional, específicamente, del Libro Segundo del Código de Comercio, que contenía el derecho marítimo privado. A tales fines se conformó una Comisión de Reforma que fue integrada por nuestro amigo ya desaparecido José Moreno Partida, por Carlos Matheus quien la coordinó, Omar Franco, Tulio Alvarez Ledo, Luis Cova y el suscrito.

En lo que respecta al transporte marítimo de mercancías, la Comisión, teniendo en cuenta los debates que se suscitaron a nivel internacional y las alternativas planteadas, llegó a la conclusión de que debía adoptarse la posición ecléctica y en consecuencia, el anteproyecto quedó elaborado en base a regulaciones mixtas de La Haya (Haya Visby) y Hamburgo.

Es de hacer notar que el anteproyecto de la AVDM inspiró muchas de las normas de la actual Ley de Comercio Marítimo y en el campo de la responsabilidad del porteador en el transporte marítimo de mercancías, la nueva ley se basó fundamentalmente en la normativa del anteproyecto de la AVDM. Es por esta razón que las regulaciones vigentes en esta materia son de carácter mixto, es decir, combinan disposiciones de las Reglas de La Haya (Haya Visby) y de Hamburgo.

Sin embargo, hay que hacer notar que algunas omisiones y cambios que aparecen en el texto vigente como mas adelante se comentará, no aparecían en los trabajos de reforma de la AVDM ni en las Reglas de La Haya o Hamburgo.

3- CARACTERISTICAS DE LA RESPONSABILIDAD DEL PORTEADOR.

Pudiera decirse que la responsabilidad del porteador en el contrato de transporte de mercancías por agua tiene en el régimen venezolano seis características fundamentales.

En primer lugar, el régimen de responsabilidad es de orden publico. En efecto, las regulaciones establecidas en materia de transporte marítimo de mercancías, incluyendo las atinentes a la responsabilidad del porteador son de carácter imperativas o de orden publico y por tanto, de aplicación obligatoria. Las partes no pueden derogarlas por acuerdo entre ellas, a menos que implique el establecimiento de mayores responsabilidades para el porteador (artículos 149 y 219).

De lo anterior se tiene que carecen de validez las cláusulas establecidas en los conocimientos de embarque que violen el régimen legal de responsabilidad del porteador.

Este régimen pone en duda la validez de las cláusulas que incorporan regulaciones extranjeras, como las Reglas de La Haya, Haya Visby o Hamburgo, en el sentido de saber si podrían ser aplicables plenamente o si por el contrario, habría que desaplicar aquellas disposiciones previstas en esas reglas que contrariaran el régimen establecido en la ley venezolana en materia de responsabilidad del porteador.

En segundo termino, el porteador responde por tres conceptos: los daños ocasionados a la carga, la pérdida de las mercancías o el retraso en su entrega en el puerto de destino (artículo 216).

Una mercancía dañada supone generalmente una carga que llega al puerto de destino, pero averiada o en mala condición. La pérdida de la carga implica un faltante, es decir, una mercancía que no arriba al puerto de descarga y en el retraso, la mercancía llega también al puerto de destino, pero no es entregada oportunamente.

Según el artículo 212 se reputa que hay retraso cuando la mercancía no es entregada dentro del plazo acordado en el contrato de transporte, o a falta de este, dentro termino convenido entre el cargador y el porteador. No se estableció la obligación de entrega dentro del plazo razonable cuando no media ningún acuerdo de término de entrega, como se contempla en las Reglas de Hamburgo y en el anteproyecto de la AVDM.

En tercer lugar, la responsabilidad del porteador es sui generis, en el sentido de que en ciertos casos, procede la exoneración de la misma aunque el daño, la perdida o el retraso se deba a culpa de los dependientes del porteador (artículo 206 ordinales 1 y 2). Esta es una particularidad del derecho marítimo que no se plantea en el derecho común donde la culpa de los dependientes genera responsabilidad al principal.

Cuarto, se trata de una responsabilidad limitada, es decir, el porteador, en principio, no responde por la totalidad de los daños ocasionados, sino por una cantidad limitada en la ley, que puede o no alcanzar a la verdadera indemnización debida (artículos 211 y 213).

En quinto término, el régimen de responsabilidad del porteador establecido en la ley es transferible, es decir, aplicable a otras personas por mandato legal. Al porteador efectivo y a sus empleados y agentes, de una manera integral (el artículo 223 indica que a ellos les serán aplicables “*Las disposiciones de este Decreto Ley relativas a la responsabilidad del porteador ... con respecto al transporte que este (el porteador efectivo) haya ejecutado*”) y a los empleados, agentes del porteador u operadores portuarios por el designados, de una manera parcial (el artículo 216 les permite “... *acogerse a las exoneraciones y limites de responsabilidad...*” siempre que se pruebe que estas personas actuaron en el ejercicio de sus funciones).

Finalmente, el régimen de responsabilidad del porteador en lo que se refiere a las causas de exoneración y la limitación de responsabilidad previstas en el Capítulo III de la ley, opera independientemente de que la acción judicial interpuesta sea de carácter contractual o extracontractual. Esto lo contempla el artículo 216 inspirado en la concepción que se tuvo en las Reglas de La Haya Visby, recogido en el anteproyecto de la AVDM, sobre este aspecto para evitar la burla del régimen establecido, por parte de demandantes que plantearan sus acciones por vía extracontractual con el objeto de que el porteador no pudiera hacer uso de las causas exonerativas y de la limitación de responsabilidad.

4- EL PORTEADOR CONTRATANTE Y EL PORTEADOR EFECTIVO.

Uno de los puntos que se quiso aclarar en las Reglas de Hamburgo fue el de la identidad del porteador, es decir, de la persona obligada en el contrato de

transporte marítimo de mercancías. Esta es una materia que se presta a confusión, pues muchas veces no se sabe a ciencia cierta, quién de las varias personas vinculadas a un buque es el porteador.

Porteador puede ser el propietario del buque, o el armador no propietario o el fletador o incluso, una persona distinta de ellas. La importancia de precisar la identidad del porteador, radica en que él es el obligado y el responsable y en consecuencia, la persona a quien se le debe reclamar y eventualmente, el legitimado para intervenir en juicio.

Cabe observar, sin embargo, que con la nueva ley el problema de la identidad del porteador es relativo, dado que es posible intentar acciones directamente contra el buque y su capitán sin necesidad de identificar o mencionar al propietario o al armador en el libelo de demanda (artículo 15).

El artículo 197, ordinales 1 y 2, siguiendo a las Reglas de Hamburgo y al anteproyecto de la AVDM, consagra por una parte, la figura del porteador (se entiende el porteador contratante) que es *“toda persona que por si o por medio de otra, ha celebrado un contrato de transporte de mercancías por agua, con un cargador”*, y por la otra, la figura del porteador efectivo, que es *“toda persona a quien el porteador ha encomendado la ejecución del transporte de mercancías por agua o de una parte de este”* y quien también resulta obligado por imperativo legal, aunque no suscriba el contrato, en virtud de realizar efectivamente el transporte.

El porteador contratante y el porteador efectivo pueden coincidir en la misma persona cuando esta suscribe y al mismo tiempo ejecuta el contrato de transporte, como sería el caso de un armador que expide en su nombre el conocimiento de embarque y a su vez realiza el transporte en su buque. Pero, obviamente pueden no coincidir, como ocurriría en un transporte contratado por una persona ajena al buque, pero ejecutado por un armador.

Cuando no hay coincidencia entre ambos porteadores, el porteador contratante queda obligado por todo el contrato, incluyendo la parte que le corresponde al porteador efectivo, pues su responsabilidad se inicia al recibir las mercancías hasta su entrega (artículos 202 y 203). El porteador efectivo queda obligado con respecto al transporte que haya ejecutado (artículo 223).

Por su parte, el porteador efectivo, así como sus empleados o agentes, están sujetos al mismo régimen legal de responsabilidad establecido en la ley para el porteador, en lo que se refiere al transporte realizado (artículo 223). De allí, que estén sujetos a las mismas obligaciones, exoneraciones y límites de responsabilidad que tiene el porteador, así como a las demás previsiones aplicables.

El artículo 224 establece responsabilidad solidaria de ambos porteadores en los casos en que ambos resulten responsables, disponiendo que en todo caso, la cuantía total de la indemnización no debe sobrepasar los límites de responsabilidad previstos.

Sin embargo, en el artículo 225 se aclara que aquellas obligaciones asumidas por el porteador contratante distintas a las previstas en la ley, no son exigibles al porteador efectivo, a menos que este último las haya aceptado por escrito.

El artículo 226 consagra el derecho de repetición a que puede haber lugar entre el porteador contratante y el porteador efectivo.

5- EL INICIO Y EL FIN DE LA RESPONSABILIDAD.

En el periodo de responsabilidad del porteador, el régimen venezolano sigue a las Reglas de Hamburgo (puerto a puerto) y al anteproyecto de la

AVDM, dejando atrás el sistema de La Haya (gancho a gancho) y se encuentra establecido en los artículos 202 y 203 que expresan:

Artículo 202. “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”.

Artículo 203. “Se considera que las mercancías están bajo la custodia del porteador desde el momento en que éste las haya tornado a su cargo al recibirlas del cargador 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:

1. En poder del consignatario. En los casos en que el consignatario no reciba las mercancías del porteador, éste las colocará a disposición del consignatario, de conformidad con el contrato, la ley o los usos del comercio, aplicables en el puerto de descarga.

2. En poder de una autoridad o de un tercero a quienes hayan de entregarse las mercancías, de conformidad con el contrato, la ley o los usos del comercio, aplicables en el puerto de descarga.

Los términos porteador y consignatario comprenden a sus empleados o agentes respectivamente”.

De acuerdo con estos preceptos, la responsabilidad del porteador comienza desde el momento en que recibe las mercancías y termina en el momento en que hace la correspondiente entrega. O sea que la responsabilidad comprende la fase terrestre y la marítima.

Específicamente, esa responsabilidad comienza cuando el porteador recibe las mercancías del cargador o de la correspondiente autoridad y finaliza cuando el porteador las entrega en el puerto de descarga al consignatario o a la autoridad respectiva o a un tercero.

En los casos en que el consignatario no reciba la mercancía, la entrega se verifica al ponerla el porteador a disposición del consignatario, de conformidad con lo previsto en el contrato o en su defecto, en la ley o en la costumbre del puerto de descarga.

Cuando la entrega de la mercancía debe ser realizada a la autoridad o tercero, la entrega se verifica cuando se cumple lo previsto en el contrato, en la ley o en la costumbre del puerto de descarga.

Como se puede apreciar, estas disposiciones permiten al porteador fijar en el contrato de transporte, las circunstancias en las que se considera que se ha realizado una correcta entrega, para poner fin a su responsabilidad, lo cual, resulta útil, dadas las controversias que muchas veces se suscitan en el puerto de descarga cuando la mercancía se daña o se pierde en este último y hay imprecisión acerca del momento en que la entrega se materializó, terminando la responsabilidad del porteador.

6- OBLIGACIONES DEL PORTEADOR.

Las obligaciones del porteador establecidas en la ley son de vital interés, pues su incumplimiento por parte del porteador o sus dependientes genera responsabilidad al porteador, cuando el mismo ha sido la causa del daño o pérdida de las mercancías o del retraso en su entrega.

En general las obligaciones básicas del porteador son las de transporte y custodia de las mercancías. Debe por un lado, transportar las mercancías entre los puertos acordados y por el otro, cuidar las mercancías desde que las recibe para ser entregadas en el mismo estado en que fueron recibidas.

Entre las obligaciones del porteador que aparecen en la ley y que queremos destacar en esta parte, podemos mencionar básicamente la de suministrar un buque en estado de navegabilidad y la de cuidar las mercancías.

A- Suministrar un buque en estado de navegabilidad.

Esta es una de las obligaciones esenciales del porteador en el transporte marítimo y consiste en que el buque que suministra debe ser estar apto para realizar el viaje pactado.

Esta obligación se encuentra contenida en el artículo 204, ordinales 1, 2 y 3 (basado en las Reglas de La Haya y en el anteproyecto de la AVDM) que dispone:

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

- 1. Disponer el 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 recibirlas, conservarlas y transportarlas.”*

Como se puede observar, esta disposición consagra en el ordinal 1, la obligación general de proveer un buque en condiciones de navegabilidad y al

mismo tiempo, describe en los ordinales 2 y 3, algunos de los componentes de esa obligación, siguiendo el estilo anglosajón, que fue el que predominó en la redacción de las Reglas de La Haya.

El concepto de navegabilidad supone que la estructura del buque y sus distintos elementos tales como el casco, la maquina, los equipos, funcionen adecuadamente. Implica por otro lado, que el buque deba estar apropiadamente equipado y aprovisionado, es decir, que cuente con todos los medios necesarios para la navegación, tales como tripulación adecuada, combustible suficiente, cartas náuticas actualizadas. Igualmente que las bodegas del buque se encuentren en condiciones aptas para que las mercancías que viajan en ellas lleguen sin novedad al puerto de destino, así por ejemplo, que sus tapas cierren adecuadamente sin permitir ingreso de agua, que exista apropiada ventilación, que las bodegas no estén contaminadas etc.

La navegabilidad de un buque se evidencia, en principio, con los correspondientes certificados vigentes del buque. Pero como los mismos reflejan las condiciones del buque para el momento en que son inspeccionados a los fines de su certificación, y estas condiciones son dinámicas y susceptibles de variación en el tiempo, cualquier avería o hecho innavegable, puede producirse con posterioridad a su emisión.

Como la innavegabilidad es una materia bastante técnica, pues, en general se refiere a fallas o insuficiencias encontradas en el buque, en la práctica, su determinación se realiza a través de peritaje. De allí que una vez que ocurre un daño a la carga, si el caso lo requiere, se procede usualmente a designar a un perito naval para que inspeccione al buque y determine si la causa del daño fue producido por un hecho de innavegabilidad.

En el sistema de La Haya (reflejado en el anteproyecto de la AVDM), la obligación de navegabilidad no es absoluta, ya que, lo que se exige al armador

es tener solamente la “debida diligencia” para poner un buque en estado de navegabilidad, lo cual debe realizar antes del comienzo del viaje.

Si el artículo 204 se interpretara literalmente, podría pensarse que la ley venezolana habría consagrado una modalidad distinta al imponer al porteador, la obligación de poner un buque en estado de navegabilidad de una manera absoluta sin hacer referencia a la debida diligencia. Es decir, dentro de este enfoque no sería la debida diligencia de poner un buque navegable lo que se exigiría, sino de que efectivamente el buque fuera navegable antes de iniciarse el transporte.

La diferencia entre una y otra modalidad es apreciable. En efecto, cuando la obligación es de debida diligencia para suministrar un buque en estado de navegabilidad, aun cuando la innavegabilidad haya ocasionado el daño, el porteador se libera si prueba que desplegó una actividad adecuada (debida diligencia) para garantizar el estado de navegabilidad del buque. Pero, cuando la obligación es de suministrar un buque navegable el porteador, en principio, sería responsable, si la innavegabilidad ocasionara el daño, a menos que probara un hecho extraño no imputable, siendo irrelevante haber comprobado una debida diligencia (artículo 1271 del Código Civil). Es decir, en este último caso, el incumplimiento de la obligación, dejaría prácticamente sin defensa al porteador, quedando, en principio, su responsabilidad comprometida, a menos que probara una causa extraña no imputable, lo que usualmente no se plantea o es sumamente difícil.

Así por ejemplo, si la mercancía se dañara por una rotura de una tubería del buque, en principio, el porteador sería responsable si se considerara que la obligación es absoluta o de resultado, salvo que comprobara una causa extraña no imputable. Pero, en el sistema de La Haya, el porteador podría quedar liberado si comprobara que tuvo la debida diligencia antes del viaje para

asegurar la condición de navegabilidad de esa tubería y que no obstante, se rompió.

En nuestra opinión, el legislador venezolano pretendió en el referido artículo 204 seguir al sistema de La Haya, pero no resultó así, en vista de que omitió inadvertidamente la referencia a la debida diligencia.

Esto se puede inferir del contenido del artículo 205, cuyo texto expresa:

“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...”

Este artículo presumiblemente se inspiró en el artículo 4.1 de las Reglas de La Haya (artículo 70 del anteproyecto de la AVDM) que reza:

“Ni el porteador ni el buque serán responsables de la pérdidas o daños que provengan o resulten de la falta de condiciones del buque para navegar, a menos que sea imputable a falta de la debida diligencia por parte del porteador para poner el buque en buen estado para navegar...”

Como se puede notar en la disposición original de La Haya, lo que se estableció fue la innavegabilidad como causa de exoneración a favor del armador, siempre que se hubiera ejercido la debida diligencia. Consideramos que el artículo 205 también pretendió hacer lo mismo y cuando la norma menciona la condición de haber cumplido las diligencias previstas en el artículo anterior para que la innavegabilidad funcione como causal

exonerativa, en realidad a lo que se refiere es al cumplimiento de la debida diligencia, que es el supuesto en el que la innavegabilidad esta exceptuada. Sin embargo, al omitirse en el artículo anterior (204) la referencia a la debida diligencia, la condición establecida en el artículo 205 no hace sentido.

Un error semejante ocurrió en España con la Ley que incorporó las Reglas de La Haya en ese país. En efecto, la redacción del artículo 5 de dicha ley sugería una obligación absoluta de navegabilidad. Sin embargo, la doctrina española para superar la falla, invocó el artículo 8 del mismo texto legal, en el cual había una referencia expresa a la debida diligencia en esta materia. De esta manera se pudo sostener que la verdadera interpretación del artículo 5 era que la obligación se refería a la debida diligencia de poner un buque en estado de navegabilidad y no a la navegabilidad absoluta.

En nuestro caso, hay una evidente contradicción entre los artículos 204 y 205, pues como queda visto, en el primero se establece la obligación del porteador de disponer del buque en estado de navegabilidad y en el segundo, se dice que la innavegabilidad del buque es una causa de exoneración de responsabilidad.

Consideramos que la falta de inclusión de la debida diligencia en el artículo 204 se trató de una omisión inadvertida, pues, no tiene sentido que la obligación referida a la navegabilidad del buque, que es uno de los aspectos fundamentales en la responsabilidad del porteador, haya sido tratada por el legislador venezolano en forma radicalmente distinta a lo que se prevé en el sistema de La Haya, cuando siguió todos los lineamientos de estas Reglas en el punto atinente a la innavegabilidad.

De haberlo hecho ex profeso representaría no solamente una contradicción con el objetivo de uniformidad que se pregonaba en la exposición de motivos de la ley, sino un gravamen innecesario para el porteador venezolano, quien se

vería obligado a competir en términos de inferioridad con los portadores extranjeros sujetos a las Reglas de La Haya, toda vez que su responsabilidad en materia de navegabilidad quedaría mas expuesta. Todo lo cual carece de sentido lógico.

Al tratarse de un error material, el interprete debe tener en cuenta los antecedentes de esta norma y que la verdadera intención del legislador fue aplicar el mismo criterio establecido en el sistema de La Haya, en el cual, la debida diligencia en poner un buque en estado de navegabilidad, es aspecto medular en el régimen de responsabilidad del porteador. La jurisprudencia debe corregir el error.

Una manera de atemperar la referida anomalía para tratar de restituir el verdadero sentido de la obligación que se limita al ejercicio de la debida diligencia de poner al buque en estado de navegabilidad, seria invocar el ordinal 15 del artículo 206 que contempla la exoneración de responsabilidad cuando el daño, la pérdida o el retardo en la entrega de las mercancías se debe a vicios ocultos del buque. Si el problema que afecta a las mercancías se debió a un hecho de innavegabilidad del buque, a pesar de haberse ejercido la debida diligencia, pudiera sostenerse en ciertos supuestos que esa innavegabilidad constituyó un caso de vicio oculto, es decir, una falla no detectable por un porteador prudente con lo cual la responsabilidad del porteador pudiera quedar exonerada.

B- Cuidar las mercancías.

El artículo 207, inspirándose en las Reglas de La Haya y en el anteproyecto de la AVDM, consagra esta obligación en los siguientes términos:

“El porteador procederá en forma conveniente y apropiada a la manipulación, carga, estiba, transporte, custodia,

cuidado y descarga de las mercancías transportadas por agua...”.

Como hemos referido anteriormente, la obligación fundamental del porteador no solo comprende el transporte de las mercancías de un lugar a otro, sino también la custodia de esas mercancías desde que las recibe hasta que las entrega.

El porteador manipula la carga constantemente durante la vigencia del contrato. Lo hace al recibirla, al depositarla, al cargarla, al estibarla, al desestimarla, al descargarla, al moverla en los sitios de recepción y entrega. Su obligación es hacerlo adecuadamente para preservar las mercancías.

La carga de las mercancías implica el conjunto de operaciones materiales que se realizan para colocarlas a bordo del buque y la descarga, aquellas que se efectúan para retirarlas del buque.

La estiba es la operación que se realiza para colocar las mercancías dentro del buque. Una estiba adecuada requiere tomar en cuenta no solo la preservación de la carga que se estiba, sino también la de las otras cargas con las que viaja y la seguridad del buque.

Todas estas actividades, incluyendo por supuesto el transporte, son responsabilidad del porteador, aun cuando sean realizadas por personas independientes como sería el caso de una empresa independiente de estibadores u operador portuario, puesto que, su obligación en este sentido es imperativa por mandato legal.

En todo caso, cabe observar que la obligación establecida en el artículo 207 en cuanto al cuidado de la carga, no parece ser una obligación de resultado, sino de medios, dado que la obligación es de proceder en forma “*conveniente*

y *apropiada*”, lo cual, denotaría que lo requerido es desplegar una conducta diligente y no un resultado concreto.

El artículo 207 permite que por convenio entre las partes, las operaciones de carga sean realizadas por el cargador y las de descarga por el consignatario. Este es un agregado nuevo en la ley que no aparece en el sistema de La Haya ni en el anteproyecto de la AVDM. No dice esta disposición si en esos casos, el porteador continua siendo responsable o si por el contrario, la responsabilidad por estas operaciones se transfiere al cargador o consignatario, respectivamente.

Pareciera que en estos casos, el porteador continuaría asumiendo la responsabilidad por la carga y la descarga. Esto parece inferirse de la referida falta de indicación expresa de que la responsabilidad sea transferida y por otra parte, del expreso señalamiento de la norma, que es de orden público, en cuanto a que la responsabilidad del porteador comprende las operaciones de carga y descarga. Una interpretación contraria implicaría la posibilidad de que un consignatario venezolano se viera en la necesidad de demandar al embarcador extranjero en su país que es donde tiene bienes embargables, por danos causados a las mercancías durante las operaciones de carga por el ejecutadas, lo cual resultaría inconveniente.

Si la anterior interpretación de que el porteador se mantiene responsable fuese correcta, es claro que el porteador respondería frente a terceros, pero podría repetir contra el cargador o consignatario en los casos de que la carga o la descarga las hubiesen realizado defectuosamente y esto hubiese provocado el daño a las mercancías. Pero aun en este caso, no se debe perder de vista que el porteador sigue teniendo la responsabilidad sobre las estiba y la seguridad del buque, por lo que su responsabilidad también podría ser cuestionada, independientemente de la intervención del cargador y consignatario en las operaciones de carga o descarga.

La mencionada disposición indica que el acuerdo de que las operaciones de carga o descarga sean efectuadas por el cargador o consignatario, respectivamente, debe hacerse constar en el conocimiento de embarque o en el documento que lo reemplace.

7- DESVIO DE RUTA.

Esta materia se encuentra contenida en el artículo 208 y aun cuando está inspirada en las Reglas de La Haya y en el proyecto de la AVDM, difiere de ese régimen al no incluir el desvío razonable e incluir otras situaciones, así:

Artículo 208. “Ningún cambio de ruta para salvar o tratar de salvar vidas o bienes, u otra desviación prevista en la ley, será considerada como una infracción de este Capítulo o del contrato de transporte, y el porteador no será responsable de la pérdida o el daño que resulte de ello, (Sic) si la desviación es realizada con el propósito de cargar o descargar mercancías o pasajeros, tal hecho será considerado como innecesario, salvo prueba en contrario”.

Conforme a esta norma, en principio, al porteador no le es dado realizar ningún cambio de la ruta que lo conduzca al puerto de destino, y si lo hace se considera una infracción de su parte, salvo que el desvío lo realice en los tres casos planteados por el artículo 208, a saber, cuando el desvío se debe a que salva o trata de salvar vidas o bienes, en segundo lugar, cuando la desviación esté prevista en la ley y en tercer término, cuando el desvío tenga por objeto la carga y descarga de mercancías o pasajeros y el porteador pruebe su necesidad.

Nótese que en el primer caso, para que el desvío se considere admitido basta que exista una intención de salvar vidas o bienes, sin necesidad de que ello efectivamente ocurra.

En el segundo caso, es decir, en las desviaciones previstas en la ley (no contemplado específicamente en La Haya ni en el anteproyecto de la AVDM) consideramos que estarían incluidos aquellos desvíos que puede hacer el porteador ante algunas situaciones que por virtud del artículo 206 exoneran su responsabilidad, como por ejemplo, si su desvío se debiera a una huelga en el puerto de descarga o a otra fuerza mayor.

Si este enfoque fuera correcto, aún cuando el legislador venezolano no ha autorizado expresamente el desvío “razonable” de La Haya, cabría en cierto modo la aplicación de ese concepto, al menos cuando las situaciones que dieran lugar al desvío estuvieren comprendidas dentro de algunas de las causas de exoneración establecidas en el artículo 206 aplicables a esta materia.

En el tercer caso (no previsto en La Haya ni en el proyecto de la AVDM) el legislador considera innecesario el desvío que tenga por objeto embarcar o desembarcar mercancías o pasajeros, pero permite aportar la prueba en contrario, de lo que puede deducirse que es admitido cuando el porteador justifica esa desviación. La falta de indicación expresa sobre los motivos de necesidad, probablemente hará que esta materia se preste a interpretación. Pensamos que sería posible aplicar en este caso, para justificar la necesidad, el concepto de desvío razonable que implica tener en cuenta las circunstancias prevaletentes y los intereses de todas las partes.

Conforme a lo anotado, se consideraría inválida toda cláusula que facultara al porteador a desviarse de la ruta en supuestos distintos a los contemplados en el referido artículo 208.

Para que el desvío ilegal genere responsabilidad del porteador, debe existir una relación de causalidad entre la desviación y el daño producido, pues de lo contrario, la causa del daño, pérdida o retraso en la entrega de las mercancías no sería atribuible a la acción del porteador sino a una distinta.

8- TRANSPORTE SOBRE CUBIERTA.

Los artículos 221 y 222 expresan:

Artículo 221. “El porteador podrá transportar mercancías sobre cubierta sólo cuando exista acuerdo con el cargador y lo permita la ley o los usos del comercio. En este caso, el porteador incluirá una declaración expresa a tal efecto en el conocimiento de embarque u otros documentos que hagan prueba del contrato de transporte por agua. A falta de esa declaración expresa, el porteador deberá probar que se ha celebrado un acuerdo para el transporte de mercancías sobre cubierta; no obstante, el porteador no podrá invocar tal acuerdo contra un tercero, incluido el consignatario, que haya adquirido el conocimiento de embarque de buena fe”.

Artículo 222. “El porteador será responsable de la pérdida o el daño de las mercancías, así como del retraso en su entrega, sin poder alegar las causas de exoneración de responsabilidad previstas en el artículo 206 del presente Decreto Ley, cuando hayan sido transportadas sobre cubierta y el porteador no pueda invocar acuerdo expreso. El transporte de mercancías sobre cubierta en contravención del acuerdo expreso, se considerara una acción u omisión del porteador, en el sentido del artículo 218 de este Decreto Ley”.

De acuerdo con la normativa transcrita, el porteador puede transportar las mercancías sobre cubierta, solamente cuando se den las dos condiciones concurrentes expresamente establecidas en el artículo 221, que son, por una parte, que exista un acuerdo con el cargador para realizar el transporte sobre cubierta y por la otra, que esa forma de transporte esté permitida por la ley o los usos.

Esta norma difiere de lo dispuesto en las Reglas de Hamburgo y en el anteproyecto de la AVDM, de donde se inspiró, toda vez que allí no se establecen condiciones concurrentes, sino alternativas, por lo que el transporte sobre cubierta se permite, si hay un acuerdo con el cargador o si la ley o los usos lo autorizan.

Presumimos que la concurrencia de requisitos prevista en la ley venezolana se debió a un error en la redacción de la norma, ya que, cuando el transporte sobre cubierta lo permite la ley o los usos, es evidente que no hace falta ningún acuerdo, por lo que el verdadero sentido de esa disposición debió ser establecer supuestos alternativos como en las Reglas de Hamburgo.

El referido artículo 221 obliga al porteador a incluir en el conocimiento de embarque o en el documento que pruebe el contrato de transporte, una declaración expresa de que las mercancías se transportaran sobre cubierta, indicando que si ello no se expresa, el porteador puede probar el acuerdo realizado con el cargador para efectuar ese transporte, pero hace inoponible dicho acuerdo frente al tercero a quien el conocimiento se le hubiese transferido de buena fe.

De lo anterior se infiere que frente al consignatario o tercero poseedor de buena fe del conocimiento, el porteador será responsable por los daños ocasionados a las mercancías por haberlas transportado sobre cubierta, si no

hay indicación de que dicho transporte se iba a realizar sobre cubierta en el conocimiento de embarque o en el documento contentivo del contrato, aún cuando efectivamente hubiese existido un acuerdo de ello con el cargador y el transporte hubiese sido permitido.

A todo evento, para el caso en que el porteador realice un transporte sobre cubierta no convenido con el cargador o que convenido no lo pueda invocar y sobrevenga un daño o pérdida de la carga o retardo en su entrega, el artículo 222 impone una penalidad severa, pues hace que su responsabilidad sea absoluta en el sentido de que no se le permite hacer uso de las causas de exoneración de responsabilidad establecidas en el artículo 206.

Igualmente, el mencionado artículo 222 penaliza severamente al porteador en el caso de que transporte las mercancías sobre cubierta, a pesar de haber existido un acuerdo expreso de haberlas transportado bajo cubierta. En este supuesto no le es dado al porteador invocar el derecho a limitar su responsabilidad establecida en los artículos 211 y 213.

En nuestro criterio debe entenderse que las penalidades previstas en el referido artículo 222 son procedentes cuando el transporte sobre cubierta es la causa del daño, pérdida o retraso en la entrega de las mercancías, pues lo que se penaliza es el incumplimiento como causante del daño, no el incumplimiento per se. Una interpretación distinta daría a la disposición que se comenta un carácter meramente punitivo y esto no es lo que está planteado en las regulaciones sobre responsabilidad, que lo que pretenden es sancionar el incumplimiento del porteador y su falta cuando esto causa el daño.

Además, es principio general reconocido que uno de los factores para hacer procedente la responsabilidad es la existencia de la relación de causalidad entre el hecho culposo y el daño. Este factor es tan determinante en Venezuela, que como norma general la declaratoria de responsabilidad no

procede, aun en el caso de que haya habido dolo del deudor, cuando no existe esa relación de causalidad (artículo 1275 del Código Civil).

9- INTERRUPCION DEL VIAJE.

El artículo 246 expresa:

”En caso de interrupción del viaje que impida o retarde su terminación, cualquiera sea su causa, el porteador debe proceder a transbordar las mercancías para ser entregadas a el puerto de destino estipulado.

Son a cargo del porteador los gastos de trasbordo y el flete para terminar el deslazamiento y entrega de las mercancías, cuando la interrupción sea consecuencia de una causa de exoneración de su responsabilidad.

A todo evento, el porteador conserva el valor del flete estipulado en el contrato de transporte de mercancías por agua”.

Como es apreciable, esta norma, en el caso de que el viaje pactado haya sido interrumpido, sea en forma definitiva o temporal, obliga al porteador a transbordar las mercancías para que sean entregadas en el puerto de destino. Esta obligación la impone el legislador cualquiera sea la causa que haya interrumpido el viaje, es decir, la obligación subsistiría, aunque la interrupción se debiera a fuerza mayor por ejemplo.

Los gastos del transbordo y el flete por el trayecto que falta hasta el puerto de destino, corren a cargo del porteador y ello aún cuando “... *la interrupción sea consecuencia de una causa de exoneración de su responsabilidad*”.

Sin embargo, se prevé que en caso de interrupción, el porteador tenga derecho a percibir el flete acordado.

En referencia a esta materia cabe mencionar lo dispuesto en el artículo 152, que faculta a la parte de un contrato de transporte de mercancías por agua para resolver el contrato si su prestación se hace onerosa por acontecimientos imprevistos.

La disposición que se comenta aparecía en el anteproyecto de la AVDM pero con un sentido distinto. Por una parte, la situación de interrupción del viaje que se contemplaba era de carácter extraordinario, pues se circunscribía a aquellas interrupciones del viaje que impedían definitivamente o retrasaban “... *excesivamente su terminación...*”. Conforme al artículo 246 comentado bastaría que la interrupción del viaje ocasionara un retardo para que surgiera la obligación de transbordar.

Por otro lado, en el anteproyecto de la AVDM en línea con los usos marítimos, se contemplaba la posibilidad de que el puerto de destino deviniere en inseguro, en cuyo caso se facultaba al porteador para proceder después de un término prudencial, a otro puerto seguro para la descarga de la mercancía.

En el anteproyecto también se estatuyó que los gastos de transbordo y flete subsecuente estaban a cargo del porteador, con la salvedad de las situaciones donde la interrupción del viaje era producto de una causa exonerativa, en cuyo caso, estos gastos debían ser asumidos por la carga. La previsión vigente establece lo contrario, es decir, obliga al porteador a correr con los gastos de transbordo y flete subsecuente, aún cuando causales exonerativas hayan originado la interrupción del viaje, lo cual, no parece tener mucha lógica, ya que, en ese supuesto lo que está planteado es la exoneración de responsabilidad del porteador.

Aun mas, la redacción de la norma vigente pareciera dar a entender que los referidos gastos deben ser absorbidos por el porteador solamente en los casos en que se planteen causales exonerativas. Si esto fuera así, es evidente que se trato de una errónea redacción, pues, ello carecería de todo sentido.

10- CAUSAS DE EXONERACION DE RESPONSABILIDAD DEL PORTEADOR.

Antes de entrar en las causas de exoneración de responsabilidad del porteador establecidas en la ley, conviene precisar que, con la salvedad a que nos referiremos posteriormente, para que opere la exoneración es necesario que no exista culpa del porteador, sus dependientes o agentes, como originadora del daño, la pérdida o el retraso en la entrega de las mercancías, pues, en este caso, su responsabilidad queda comprometida, no obstante haberse producido un hecho exonerativo.

Esto en razón de que para que la causa exonerativa produzca efectos liberatorios es necesario que exista una relación de causalidad entre esa la causa y el daño (artículo 1275 del Código Civil) lo que no se plantea si la verdadera causa del daño es el hecho culposo. Por ejemplo, si la mercancía se contamina en el buque por mala estiba y la autoridad del puerto de destino decreta una cuarentena en vista de la condición de la misma, la medida de la autoridad no exoneraría al porteador.

Es de indicar que si existiesen causas concurrentes en la producción del daño, esto es, hay culpa del porteador y otro hecho exonerativo, cabría la posibilidad de reducir la indemnización del porteador, dependiendo del nivel de su falta. Esto en aplicación del principio de relación de causalidad (artículo 1275 del Código Civil), aunque ello podría ser discutible en el caso previsto en el ordinal 17 del artículo 206, que parece comprometer la responsabilidad

del porteador en el supuesto planteado, cuando este ha “*contribuido*” a producir el hecho generador del daño.

Por otra parte, como ya se indicó anteriormente, los empleados o agentes del porteador y los operadores portuarios designados por éste, pueden utilizar las causales exonerativas, siempre que prueben que han actuado en el ejercicio de sus funciones artículo 216). Asimismo, podrán emplear dichas causales, tanto el porteador efectivo, como sus empleados o agentes, con respecto al transporte que el porteador efectivo haya ejecutado (artículo 223). En estos puntos, la ley venezolana se basó fundamentalmente en las Reglas de Hamburgo y en el anteproyecto de la AVDM.

Siguiendo a las Reglas de La Haya y al anteproyecto de la AVDM, el artículo 206 de la ley venezolana establece las causas de exoneración de responsabilidad del porteador en 17 ordinales.

Hay que advertir y esto tiene aplicación general a los instrumentos de carácter internacional, que la mayoría de estas causales, provenientes del derecho inglés, fueron acogidas en una convención internacional que por lo demás data del año 1924 y esto hace que muchas veces ciertas regulaciones o criterios resulten un poco extraños a cada sistema de derecho, lo cual, se debe a que todos los estados participantes no tienen un mismo enfoque sobre las regulaciones que transaccionalmente establecen en esos tratados.

El famoso diálogo que se dio entre el Presidente del Congreso y el delegado inglés, durante los debates de la Conferencia de La Haya en 1921, donde se gestaron las Reglas que con el mismo nombre fueron finalmente adoptadas en 1924, es ilustrativo de lo que acontece en este tipo de reuniones:

“¿Cuál es –preguntó Lord Phillimore- el significado de la frase: hechos de enemigos públicos? ¿Piratas?. Esta frase – contestó Sir Norman Hill- se ha tomado de la Harter Act, de la Canadian y Australian Act. Yo lo ignoro. Lord Phillimore:

¿Puede significar piratas?. Sir Norman Hill: Puede significar piratas, lo supongo. El Presidente: Es difícil saber lo que significa. ¿Se acepta?''.

Esto pone de relieve la necesidad de consultar las fuentes a la hora de aplicar los preceptos que se derivan de un instrumento internacional, como ocurre en toda la materia que se comenta, sobre todo, cuando se desea preservar los criterios de unificación, que es objetivo declarado por el legislador venezolano al motivar la ley.

El referido artículo 206 expresa en su encabezado que *“El porteador y el buque no serán responsables de las pérdidas, daños o retardo en la entrega de las mercancías que tengan su origen en ...”* las causales que indica y que vemos a continuación.

A- Falta Náutica o Error de la Navegación.

El ordinal 1 del artículo 206 señala la primera causa de exoneración en los siguientes términos:

“1. Toda acción u omisión que genere negligencia o culpa del Capitán, tripulantes u otros dependientes del porteador, o del piloto en la navegación y manejo técnico del buque, no relacionados con las obligaciones mencionadas en el artículo 204”.

Esta primera causal se conoce en el derecho angloamericano bajo el nombre de error de la navegación y en el derecho francés, como falta náutica. La ley venezolana acogió el término *“Falta Náutica”* en el artículo 197, definiéndolo como *“toda acción u omisión que genere negligencia o culpa del Capitán, tripulantes u otros dependientes del porteador, o del piloto en la navegación y manejo técnico del buque”*

Como se sabe, la eliminación de esta causal propugnada por las Reglas de Hamburgo, fue una de los motivos que originaron la gran polémica entre los

defensores de aquellas y los del sistema de La Haya, partidarios de mantenerla. El debate se debía fundamentalmente al hecho de que a nivel mundial el porcentaje de daños o pérdidas de las mercancías debidas a falta náutica es bastante alto, pues casi siempre, las pérdidas totales por ejemplo, ocurren en grandes siniestros como abordajes y varaduras y estos casi siempre se deben a faltas náuticas.

Estas pérdidas causadas por faltas náuticas son absorbidas por el mercado asegurador de la carga, en tanto que las demás pérdidas ocasionadas por culpa de los dependientes del porteador son asumidas por el mercado asegurador del buque (P&I), por lo que la eliminación de la causal hacía que todas las pérdidas por faltas de dependientes se trasladaran al mercado asegurador del buque, lo que implicaba romper un esquema que había funcionado bien, en términos económicos, durante mas de 50 años, esquema este que era aceptado tanto por los cargadores como por los transportistas, todo lo cual se traduciría en un incremento de fletes a nivel mundial.

Las dos corrientes presentaban argumentos persuasivos, los de Hamburgo, que no había razón para seguir manteniendo un privilegio únicamente existente en el campo marítimo, como es que el obligado (porteador) no responda por faltas de sus dependientes, cuando esto genera responsabilidad en el derecho común.

Los de La Haya, insistían en que el problema no radicaba tanto en si era justo o no esa defensa, sino en que en el campo del transporte marítimo existía una realidad admitida por la comunidad, cual era, la de la necesidad de evitar incrementos de fletes, para lo cual se requería continuar con el esquema de distribución de riesgos ya referida, de que la falta náutica debía corresponder al asegurador de carga, en tanto que las demás faltas del dependiente del porteador, al asegurador del buque (P&I).

Esa polémica patentizó una de las grandes diferencias que existe entre el sistema inglés y el sistema latino en cuanto al enfoque del derecho, pues

mientras en el primer sistema hay la tendencia, en ciertos casos, a considerar los efectos prácticos de las reglas de derecho, quedando la justicia en un segundo plano, en el segundo sistema, la tendencia es contraria.

En los trabajos de reforma de la Asociación Venezolana de Derecho Marítimo se decidió mantener esta causal, es decir, se prefirió en este punto respaldar a La Haya y no a Hamburgo, básicamente en razón de que se veía que La Haya iba a continuar dominando el transporte marítimo a nivel mundial y no Hamburgo, por lo que se consideró que haberse inclinado hacia Hamburgo legislativamente en este aspecto, hubiese significado haber colocado un gravamen a la flota marítima nacional, ya que, al asumir todas las pérdidas derivadas de faltas del capitán y tripulación, sus fletes habrían estado sujetos a incremento para cubrir el aumento del seguro del buque, lo que lucía inevitable al aceptar riesgos nuevos. Si las demás flotas iban a seguir operando con La Haya para ellas no se planteaba este aumento y ello hubiera permitido a esas flotas competir con mayores ventajas respecto de las flotas mercantes sujetas a Hamburgo. Además, el mantenimiento del nivel de fletes de La Haya por este concepto, beneficiaba también a los consignatarios nacionales e indirectamente a los consumidores nacionales al no ver incrementado los precios de los productos como consecuencia del aumento del transporte.

Adicionalmente en nuestra opinión hay otra razón importante que considerar. Aunque a primera vista pareciera que es injusto que un porteador no responda ante un consignatario por daños ocasionados a la mercancía por culpa del capitán y/o tripulación en la navegación del buque, pues teóricamente, la culpa del dependiente es imputable al principal, en el derecho marítimo no necesariamente resulta una situación injusta.

En efecto, como ya se aludió, en el derecho marítimo está planteado un esquema en el que para mantener un nivel de flete que satisfaga al consignatario (carga), donde el costo del seguro es uno de sus componentes, la carga debe asumir ciertos riesgos y el buque otros. Es lo que se conoce como la distribución de riesgos entre los mercados aseguradores del buque y la

carga. En el transporte marítimo, uno de los principales riesgos son los daños que se producen a la mercancía como consecuencia de faltas del capitán y/o de los tripulantes. Si todos esos riesgos fueran absorbidos por el buque, su costo de seguro tendría un nivel X y en consecuencia, su flete un nivel Z. Pero para bajar esos costos, los cargadores y sus aseguradores tradicionalmente han estado de acuerdo en absorber ellos, parte de esos riesgos, concretamente, los que se originan por faltas náuticas. Así, el cargador al contratar su seguro incluye este riesgo en la cobertura. De esta manera se logra uno de los objetivos que desea el cargador, como es el de pagar fletes lo mas bajo posible.

Pues bien, cuando ocurre un daño a la mercancía por falta náutica y el porteador no responde, en el fondo, no se plantea una situación de injusticia, ya que, el cargador y su asegurador saben y han aceptado que los riesgos por esa eventualidad son suyos y no del buque. Por lo que no se trata de una situación privilegiada que favorezca al buque en detrimento del cargador, sino de un asunto económico que ha sido preestablecido. El buque no responde porque el nivel del flete pagado por el cargador no lo permite y porque buque y carga han estado de acuerdo en distribuir los riesgos de esa manera y por tanto, de que el buque quede liberado ante las faltas náuticas.

No se plantea injusticia en razón de que el asegurador de carga al cobrar la prima al cargador, lo hace tomando en cuenta que el asumirá frente al cargador o consignatario, las indemnizaciones que se deriven de las faltas náuticas y en sus cálculos para la fijación de la prima correspondiente, este asegurador sabe de antemano que no podrá recuperar esas indemnizaciones del buque, ya que, en ningún momento el buque las asume. Luego, cuando ocurre un daño a la carga como consecuencia de una falta náutica, está previsto que las indemnizaciones las asuma el asegurador de carga, aunque el problema haya sido ocasionado por los dependientes del porteador.

Mas bien dentro de esta perspectiva, resultaría en cierta medida cuestionable que un asegurador de carga que ha cobrado su prima al cargador

en función de varios elementos, entre ellos, la posible ocurrencia de faltas náuticas y a sabiendas que este es un riesgo no recuperable frente al porteador, lograra ante un tribunal que el porteador le reembolsara lo pagado por concepto de falta náutica.

Es por el funcionamiento del derecho marítimo, lo que llaman el particularismo del derecho marítimo, determinado en buena parte por la presencia de dos elementos claves en este campo, como son el internacional y el de los seguros, el por qué muchas veces situaciones que dentro de otro contexto (como en el derecho común) son injustas, pierden ese carácter en el contexto marítimo.

Esta explicación es útil porque puede existir la tentación en nuestros tribunales de considerar que la exoneración del porteador por falta náutica constituye una injusticia, lo que no sería difícil, ya que, en la formación del abogado es casi un axioma responsabilizar al principal por las faltas de sus dependientes. Si esto prevaleciera, las decisiones podrían tender a penalizar la falta náutica y ha hacer responsable al porteador por ella, lo cual, no es lo deseado ni previsto por las partes ni por la ley.

Esa tendencia se ha visto en algunos países, pero, constituiría un error hacerlo entre nosotros, por cuanto por una parte, se contrariaría el objetivo de unificación del derecho marítimo que es propósito fundamental acogido por el legislador venezolano y por la otra, se iría contra la idea original de seguir en este punto el criterio de La Haya para no perjudicar a la flota mercante venezolana y a los usuarios nacionales del transporte marítimo.

Lo deseable es entonces que los casos se decidan en base a sus verdaderos méritos y no de manera prejuiciada. Lo que debe determinarse ante un caso concreto es si existe o no falta náutica y con firmeza no exonerar al porteador o hacerlo en función de lo que corresponda objetivamente.

En cuanto a la causal que se comenta, como se puede apreciar, la misma exonera al porteador cuando el daño, la pérdida o el retraso en la entrega de

las mercancías se deben a culpa del Capitán, tripulantes o dependientes del porteador, incluyendo la del piloto oficial, en la navegación y manejo técnico del buque. Es decir, no se exonera cualquier tipo de falta de los dependientes del porteador, sino únicamente, la llamada falta náutica, esto es, la que se refiere a la navegación y manejo técnico del buque.

Hay que destacar que en el sistema de La Haya esta causal comprende dos supuestos en los que deben operar la culpa, o bien es en la navegación del buque o bien es en el manejo técnico del buque. La doctrina y jurisprudencia en el derecho comparado es clara en cuanto a que se trata de dos situaciones diferentes, conceptuando cuándo las faltas son de navegación y cuándo son relacionadas con el manejo técnico del buque. Cabe observar por cierto que en el derecho comparado hay facilidad para conceptuar la falta en la navegación, pero gran dificultad para hacerlo con respecto al manejo técnico del buque.

Sin embargo, a pesar de que la disposición correspondiente de las Reglas de La Haya separa ambos supuestos, el artículo 206 no lo hace (“... *en la navegación y manejo técnico del buque...*”) lo que pudiera dar lugar a confusión.

En todo caso debe entenderse que las faltas comprendidas en la causal son aquellas que se refieren a la navegación y a los actos que concurren para la buena navegación del buque.

La ley habla de que la falta no debe relacionarse con las obligaciones del artículo 204. Este es un agregado que no aparece en las Reglas de La Haya ni en el proyecto de la AVDM. En nuestro criterio significa que la innavegabilidad no debe haber producido el daño, la pérdida o el retraso en la entrega de las mercancías, pues el porteador resultaría en este caso responsable, aunque hubiese existido falta náutica. Por ejemplo, una mercancía que resulta dañada por un choque donde existió una errónea maniobra del capitán por no haber tenido una carta de navegación actualizada.

La razón es que existen dos faltas, una –la del artículo 204- que genera responsabilidad y la otra –la del ordinal 1 del artículo 206- que no la genera, pero el porteador resulta responsable porque en realidad la que causa el daño es la primera falta por la cual responde.

Cuando por el contrario, la falta náutica es la que causa el daño a la mercancía, el porteador queda exonerado, aunque haya existido innavegabilidad del buque. En el mismo ejemplo, a pesar de no haber existido una carta de navegación actualizada, el choque del buque que produce el daño a la mercancía se debe a una maniobra equivocada del capitán que no tiene que ver con esa carta.

Aquí también existe doble falta, la del artículo 204 y la del artículo 206, ordinal 1, pero la primera, por la que responde el porteador, resulta irrelevante, pues no hay relación de causalidad entre ella y el daño, en tanto que en la segunda, por la que no responde, si existe esa relación de causalidad, por lo que queda exonerado.

Por otra parte, aunque la causal nada dice acerca de si el tipo de falta que debe existir para que se configure, comprende o no la falta grave del dependiente del porteador, en nuestra opinión la respuesta es positiva, es decir, la falta grave generaría exoneración. Esta consideración la basamos en lo dispuesto en el artículo 218 en el cual se elimina expresamente el derecho de limitación si existe falta grave de los empleados o agentes del porteador. Si el legislador hubiera estimado que la falta grave también eliminaba el derecho de exoneración previsto en el ordinal 1 del artículo 206, lo hubiese establecido también. Al no hacerlo, significa que la admite como causal exonerativa cuando se dan los supuestos contemplados. Hay doctrina y jurisprudencia en el derecho comparado que están de acuerdo con el criterio expresado.

En todo caso cabe recordar que cuando el daño es producido por el porteador su responsabilidad queda comprometida, independientemente de la

existencia de una falta náutica cometida por sus dependientes por cuanto la falta náutica no es la causante del daño.

Como ocurre con todas las causales de exoneración, corresponde al porteador la carga de probar que la falta náutica ocasionó la pérdida, daño o retardo en la entrega de las mercancías. La probanza resulta bastante peculiar, pues es el propio porteador quien debe imputar y probar culpa (náutica) a su capitán o a su tripulación u otro dependiente y en cambio, su contraparte, el consignatario o derecho habiente de la carga, estará interesado en desvirtuarla.

B- Incendio.

El ordinal 2 del artículo 206 contiene la segunda causal de exoneración del porteador, y expresa:

“2. Incendio, salvo que sea causado por culpa o negligencia del porteador, armador o propietario del buque, debiendo estas ser probadas por quienes la invoquen”.

El incendio que causa daños, pérdidas o retraso en la entrega de las mercancías es una causa de exoneración de responsabilidad en todos los casos, menos cuando se debe a culpa del porteador, armador o propietario del buque.

Ello implica que el incendio exonera al porteador, aun en el caso de que el mismo se deba a culpa del capitán, o la tripulación o dependientes del porteador, pues, la ley es precisa al expresar que el incendio en general libera al porteador, indicando una sola excepción, a saber, que se deba a culpa del porteador, armador o propietario del buque.

Hay doctrina y jurisprudencia extranjeras que incluso, sostienen que el incendio que es debido a culpa grave del capitán o tripulación, también libera al porteador, siempre que su propia falta no este comprometida y esto parece que también podría sostenerse en nuestro derecho, dado que se podría considerar que ese criterio se correspondería con la intención de la norma que es establecer como regla general la exoneración del porteador por causa de

incendio, independientemente de quién y en qué grado sea responsable el que lo produce, con la única excepción de que el incendio no se deba a la propia falta del porteador, armador o propietario del buque.

En cuanto a la carga de la prueba, el propio ordinal 2 la impone al derecho habiente de la carga. Por lo que en caso de incendio, la exoneración del porteador opera automáticamente, a menos que el reclamante pruebe que el incendio se debió a culpa del porteador, armador o propietario del buque.

C- Peligros del mar.

El ordinal 3 del artículo 206 se refiere a esta causal de exoneración así:

“3. Riesgos, peligros y accidentes del mar o de otras aguas navegables”.

Esta causal, probablemente la mas antigua que aparecía en los conocimientos de embarque con raigambre inglesa, incluye tempestades, marejadas, mal tiempo, vientos de gran intensidad, mar de fondo, y en general los peligros peculiares al mar.

Sin embargo, para que los riesgos, peligros y accidentes del mar actúen como causales exonerativas se requiere que presenten características de imprevisibilidad e inevitabilidad. Es decir, es necesario que tengan naturaleza extraordinaria y que no puedan ser prevenidos por una conducta diligente. Son los tipo de accidentes del mar que un buque en estado de navegabilidad no los resiste, lo que excluye los incidentes normales de navegación.

D- Los ordinales 4, 5, 6, 7 y 10 del artículo 206 contemplan como causales de exoneración los:

“4. Conflictos armados”.

“5. La Piratería”

“6. Detenciones o embargos”

“7. Demoras o detenciones por cuarentena”

“10. Conmoción interior o exterior”

En general cuando se habla de este tipo de causales como el conflicto armado o la piratería, la jurisprudencia extranjera tiende a enfocar estos hechos en su sentido ordinario, vale decir, como se entendería en el plano comercial y no en el jurídico. En el fondo lo que está planteado es ver si se trata de hechos que tienen naturaleza de fuerza mayor, en cuyo caso cabría la exoneración.

Sin embargo, si el enfoque se hiciera bajo una interpretación estricta, habida cuenta de que se trata de materia restrictiva de derechos, como es la derogatoria de la responsabilidad, estos términos tendrían que ser considerados a la luz de su definición jurídica, por lo que si la situación de hecho no encuadrara en la topología legal, no habría lugar a la aplicación de la causal.

El conflicto armado implica una hostilidad bélica entre estados, pudiendo también incluirse, la guerra civil.

La detención o embargo se refiere tanto al buque como a la carga e incluye medidas de la autoridad que impidan su circulación, como sería el caso, de una prohibición de zarpe o un embargo judicial. Si ocurriera un daño, pérdida o retraso a las mercancías por estos hechos, en principio, el porteador quedaría exonerado de responsabilidad. Habría, sin embargo, que considerar si su culpa se haya o no comprometida en la producción de la causal, como por ejemplo, si en un embargo judicial del buque, la verdadera razón de haberse realizado o de no haberse levantado la medida, se debe a su culpa, pues en este caso, no operaría la causal y sería responsable.

La cuarentena implica un acto de la autoridad sanitaria para prevenir la propagación de enfermedades.

Las conmociones internas o externas suponen tumultos populares de cualquier naturaleza, político, social, económico, etc., una insurrección popular o un saqueo general por ejemplo. Lo que se pretende es que el hecho presente características similares a la de la fuerza mayor.

E- Los ordinales 8, 12, 13 y 14 del artículo 206 establecen las siguientes causales de exoneración:

“8. Hechos u omisiones del cargador o propietario de la mercancía, de su agente o de quien los represente”

“12. Merma, pérdida, o daños en las mercancías, provenientes de su naturaleza o vicio propio”.

“13. Insuficiencia o imperfecciones de embalaje

“14. Insuficiencia o imperfecciones de las marcas y distintivos”

Como se ve se trata de causales relacionadas con la carga o sus intereses. Dentro de la causal 8 quedan incluidos aquellos daños que causan el cargador o propietario de las mercancías o su agente o representante, tanto a la propia carga como a la de otros.

En cuanto a la causal 12, se trata de daños que se producen a la mercancía por fenómenos que le son propios, como el caso de ciertas cargas que pierden en forma natural por efecto del viaje, cierto volumen o peso, o cargas que por efecto de su estado anterior al contrato de transporte, desarrollan condiciones que las dañan.

En lo concerniente a la causal 13, consideramos que para que la insuficiencia o imperfección de embalaje pueda operar como causal exonerativa con relación a daños ocasionados a otros cargadores, se requiere que la insuficiencia o imperfección del embalaje no sean aparentes. Si esas circunstancias se perciben a simple vista y existe además potencial riesgo

de que se pueda causar daños a otras mercancías, el porteador resultaría responsable por cuanto su falta estaría comprometida.

En lo que respecta a la causal 14, si la insuficiencia o imperfección de las marcas y distintivos de las mercancías es la causante del daño, el porteador resulta liberado, pero, aún en el caso de que no lo fuera, podría repetir contra el cargador, en virtud de lo dispuesto en el artículo 237, en el que se obliga al cargador a suministrar con exactitud esos datos al porteador y a indemnizarlo por los perjuicios si no lo hace.

F- El ordinal 9 del artículo 206 indica como causal de exoneración los:

“9. Cierres patronales, huelgas, paros, suspensiones o limitaciones en el trabajo, cualesquiera sean las causas”

Esta causal comprende una amplia gama de situaciones que van más allá de la simple huelga, al incluir cualquier tipo de paro laboral, por lo que para subsumir una situación de hecho dentro de la norma, probablemente importará más la situación fáctica que concepciones jurídicas como las planteadas para determinar si se está o no frente a una huelga.

Nótese que el propio dispositivo hace irrelevante considerar la causa del paro laboral, lo que daría margen de discusión acerca de si la causal funcionaría independientemente de que el hecho revistiera o no características de la fuerza mayor, e incluso, en situaciones de paro laboral originadas por el mismo porteador.

G- El ordinal 11 del artículo 206 señala como causa de exoneración el:

“11. Salvamento de personas o de bienes en el agua, tentativa de ello, o cambio de ruta que se efectúen con el mismo fin, lo cual no debe considerarse como incumplimiento del contrato”.

Los daños que puedan sufrir las mercancías como consecuencia de las labores de salvamento de personas o bienes, o incluso de su mera tentativa, no son de responsabilidad del porteador. Y asimismo los daños originados por un desvío del buque por razones de este tipo de salvamento, lo cual, está en línea con lo previsto en el artículo 208 que permite al porteador esta desviación de ruta.

H- Los ordinales 15 y 16 del artículo 206 establecen como causales exonerativas:

“15. Vicios ocultos del buque”.

“16. Caso fortuito o fuerza mayor”.

Los vicios ocultos del buque son aquellos que no son detectables por un porteador diligente y causan el daño a las mercancías.

Esta causal chocaría con lo dispuesto en el artículo 204 si el mismo fuera interpretado que contiene una obligación absoluta de poner un buque en estado de navegabilidad antes del comienzo del viaje y no una obligación limitada a ejercer la debida diligencia, como antes se anotó, ya que, un defecto del buque que causara un daño a las mercancías, sería suficiente para obligar al porteador, según el artículo 204 y a su vez, este mismo hecho sería exoneratorio, si se comprobara que se trataba de un vicio oculto del buque, según el artículo 206, ordinal 15.

En tanto que si el artículo 204 se interpretara como contenido de una obligación de ejercer la debida diligencia para poner un buque en condición navegable, no habría tal inconsistencia, puesto que en ambos casos la exoneración tendría lugar si se comprobara que el daño sobrevino, a pesar de haberse ejercido la debida diligencia en cuanto a la navegabilidad (o vicio oculto) del buque.

El caso fortuito y la fuerza mayor son términos sinónimos en nuestro país e implican situaciones imprevistas e imprevisibles no imputables al obligado.

I- El ordinal 17 del artículo 206 hace exonerar al porteador cuando el daño a las mercancías, su pérdida o retardo en su entrega provenga de:

“17. Cualquier otra causa que no provenga de su culpa o negligencia o, de sus agentes o subordinados. Sin embargo, quien alegue la exoneración de responsabilidad, debe probar que ni el porteador, propietario, armador, ni sus agentes, han causado o contribuido a causar la pérdida o daños”.

Esta causal permite al porteador exonerar su responsabilidad en todos los demás casos que no estén contemplados en los anteriores ordinales, donde demuestre que el daño, la pérdida o el retraso en la entrega de las mercancías no se produjeron por su culpa o por la de sus dependientes o agentes. Por ejemplo, un robo de la carga.

Cabe anotar que la probanza que se exige de ausencia de culpa por parte del porteador y demás personas indicadas en la norma, se refiere al supuesto contemplado en la causal 17 que es donde aparece la exigencia probatoria y no a las demás causales exonerativas. La redacción de este precepto en las Reglas de La Haya deja claro el sentido expresado.

11- LIMITACIÓN DE RESPONSABILIDAD DEL PORTEADOR.

La limitación de responsabilidad del porteador se encuentra referida en los artículos 211, 213 y 214 que preceptúan:

Artículo 211. *“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 perdidas o dañadas, aplicándose el límite mas 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 en contrario que pueda producir el porteador.

Todo bulto o unidad incluido en el conocimiento de embarque en un contenedor, paleta o cualquier otro equipo similar utilizado para acumular mercancías, será considerado como un bulto o unidad en el sentido de este artículo”.

Artículo 213. *“La responsabilidad del porteador por el retraso en la entrega, con arreglo a lo dispuesto en el artículo anterior, estará limitada a una suma equivalente a dos veces y media el flete que deba pagarse por las mercancías que hayan sufrido retraso, pero no excederá de la cuantía total del flete que deba pagarse en virtud del contrato de transporte de mercancías por agua”.*

Artículo 214. *“En ningún caso la responsabilidad acumulada del porteador por los conceptos enunciados en los artículos anteriores, excederá del límite determinado en el artículo 211 por la pérdida total de las mercancías”.*

Las anteriores disposiciones se basan tanto en el sistema de La Haya Visby como en el de Hamburgo y el anteproyecto de la AVDM.

Como se puede observar, la limitación de responsabilidad, que a lo que se refiere es a la cuantificación del daño y no a la responsabilidad del porteador

que se supone admitida, se establece en base a unidades de cuenta, es decir, a derechos especiales de giro –DEG- del Fondo Monetario Internacional (artículo 8) cuya equivalencia en dólares norteamericanos y bolívares puede ser determinada diariamente, lo que permite saber el valor del DEG para un momento dado. Como es sabido, el Banco Central de Venezuela suministra esta información diariamente.

En el caso de mercancías perdidas o dañadas, se establece un sistema dual por bulto o kilogramo de 666,67 DEG por bulto o unidad de carga transportada o de 2,50 DEG por kilogramo de peso bruto de las mercancías perdidas o dañadas, ordenándose aplicar el límite más elevado (Un DEG para el 24 de junio de 2003 equivale aproximadamente a US\$ 1,41703 o Bs. 2. 267, 248 por lo que la cifra de 666,67 DEG -tomada de las Reglas de La Haya Visby, Protocolo 1979- equivaldría aproximadamente en números redondos a US\$ 945 o Bs. 1.512.000 y la cifra de 2,50 DEG –tomada de Hamburgo- equivaldría a US\$ 3,54 o Bs. 5.664).

Sin embargo, no se aplica la referida limitación cuando concurren los requisitos establecidos en el mencionado artículo 211 (esta parte fue inspirada parcialmente por lo dispuesto en las Reglas de La Haya) a saber: que el cargador haya declarado antes del embarque la naturaleza y valor de la mercancía, que esta declaración aparezca en el conocimiento de embarque y que esa declaración no se deba a una exigencia administrativa del país del puerto de carga o de descarga. Si bien cuando esa declaración aparece en el conocimiento de embarque constituye una presunción del valor de las mercancías, se le permite al porteador cuestionarla, aportando prueba en contrario. Como estos requisitos rara vez se dan en la práctica, se puede afirmar que en esta materia la limitación continúa siendo la regla y la responsabilidad ilimitada la excepción.

La ley aclara que en casos de mercancías agrupadas en contenedores, paletas o equipos similares, cada bulto o unidad enumerado en el

conocimiento de embarque se considerara como un bulto o una unidad a los efectos de la limitación.

En cuanto a la limitación en caso de retraso en la entrega de las mercancías (siguiéndose a las Reglas de Hamburgo y al anteproyecto de la AVDM) se establece ésta en base a una suma equivalente a dos veces y medio el valor del flete que deba pagarse por la carga demorada, siempre que esta suma no sobrepase el valor del flete total del embarque en cuestión.

En caso de que exista mercancía dañada o perdida y retrasada su entrega, la indemnización no puede exceder en ningún caso del limite aplicable a la pérdida total de las mercancías.

Creo que es difícil que en Venezuela se planteen reclamaciones por retraso en la entrega, pues la norma vigente (artículo 212) distorsionó el sentido original contemplado en Hamburgo.

En efecto, en Hamburgo, a falta de acuerdo, hay retraso cuando la mercancía llega a destiempo en relación con lo que razonablemente era esperado. En cambio según el artículo 212 hay retraso solamente cuando llega fuera del plazo acordado. Como en la práctica, ese plazo no siempre se acuerda, difícilmente se podrá reclamar retraso en la entrega.

Al igual de lo que ocurre en el caso de las causales exonerativas, son también beneficiarios del limite de responsabilidad establecido para el porteador, sus empleados, agentes u operadores portuarios designados por éste, siempre que se pruebe que actuaron en el ámbito de sus funciones y asimismo, el porteador efectivo, sus empleados o agentes, en lo que respecta al trayecto ejecutado (artículos 216 y 223, inspirados en Hamburgo y en el anteproyecto de la AVDM).

El artículo 218 establece el modo para romper la limitación al disponer que:

“El porteador, sus empleados, agentes y los operadores portuarios por el designado, no podrán acogerse a la limitación de responsabilidad establecida en los artículos anteriores, si se comprueba que la pérdida, daño o retraso en la entrega, proviene de una acción u omisión realizada con dolo o culpa grave”.

El legislador venezolano en este punto difiere de lo dispuesto en las Reglas de La Haya y de Hamburgo, ya que, en esas Reglas (al igual que en el anteproyecto de la AVDM) si bien se utiliza un criterio similar a la del dolo para la pérdida del derecho de limitación, no consagra propiamente la culpa grave, como lo hace la norma venezolana. En efecto, en las Reglas la pérdida de la limitación se plantea en dos supuestos. El primero cuando el porteador (en Hamburgo añadieron a sus empleados o agentes) causa el daño, la pérdida o el retraso en la entrega de las mercancías, con la intención de provocar el daño. Es decir, cuando hay dolo del porteador.

El segundo supuesto es cuando el porteador causa el daño temerariamente y a sabiendas de que probablemente se producirían los daños. En este segundo supuesto, el sistema de las Reglas impone un criterio mas estricto para romper la limitación que el de la culpa grave, pues no basta comprobar la temeridad (que pudiera asimilarse a la culpa grave) sino que es necesario probar también que el porteador con su actuación debía saber que producirían los daños.

Hay dolo cuando la actuación del porteador que causa el daño, se hace con intención de producir el daño.

Hay culpa grave, cuando la actuación del porteador o de las otras personas indicadas en la norma, causa el daño y la misma es inexcusable al desplegarse

un comportamiento en que solo incurriría la persona mas negligente y descuidada. Su falta no es la ordinaria, sino la anormal.

Debe tenerse en cuenta que la culpa que rompe la limitación es la grave, no la llamada culpa leve o intermedia, es decir, aquella culpa en que no incurriría una persona normalmente cuidadosa o sensata.

Consideramos que la incorporación de la culpa grave como causa de pérdida de la limitación de responsabilidad introduce entre nosotros una fuente de controversia. En efecto, el caso de limitación presupone en la práctica una culpa del porteador en la producción del daño, es decir, lo usual es que la limitación se aplique a casos donde el daño es causado por falta del porteador o sus dependientes o agentes, pero el problema radica en que si esa culpa es calificada por el juzgador de grave, se rompe la limitación y la responsabilidad del porteador se transforma en ilimitada, mientras que si la culpa es calificada como leve o intermedia, la limitación se mantiene. Y el hecho es que esa calificación sobre el grado de culpa se presta a subjetividad.

En Francia que es de donde presumimos se inspiró la norma venezolana, con un criterio similar basado en el dolo y la culpa grave, se presentó bastante conflictividad en este aspecto, lo cual, sería indeseable que ocurriera entre nosotros.

Aquí cabe señalar criterios similares a los expresados en la falta náutica en el sentido de que la limitación de responsabilidad del porteador constituye una institución característica del derecho marítimo que se debe fundamentalmente a la necesidad de mantener los niveles de flete, dado que la responsabilidad ilimitada comportaría incrementos de flete indeseables para la comunidad internacional, particularmente para los intereses de carga.

En este sentido debe indicarse que la indemnización en el campo del transporte marítimo por pérdida, daños y retraso en la entrega de las mercancías, es una materia que se encuentra distribuida entre el seguro del buque y el de la carga, donde el primero asume las indemnizaciones hasta el

limite legal y el segundo la diferencia hasta completar los valores involucrados y esto incide en el mantenimiento del nivel de fletes. Por ello no debe verse con recelo esta materia como ocurre en algunas jurisdicciones, cuyos tribunales tienen la tendencia de considerar la limitación como situación privilegiada e injusta en favor del porteador y por tanto de excluirla sin razón verdadera. Lo propio debería ser desechar la limitación cuando en derecho corresponda que es lo que en el fondo plantea el legislador venezolano al acoger los criterios de unificación que deben existir en esta materia.