

**ANÁLISIS DEL CONTRATO
MERCANTIL DE TRANSPORTE DE
MERCANCÍA EN VENEZUELA**



**REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA
UNIVERSIDAD JOSÉ ANTONIO PÁEZ
FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y POLÍTICAS
ESCUELA DE DERECHO**

**ANÁLISIS DEL CONTRATO MERCANTIL DE TRANSPORTE DE
MERCANCÍAS EN VENEZUELA**

Autor:
González Adriana
C.I.21.213.111

Tutor: Abg. Fernando Guevara

San Diego, Junio 2019

ÍNDICE GENERAL

RESUMEN INFORMATIVO	4
INTRODUCCIÓN	5
CAPÍTULO I. EL PROBLEMA	6
Planteamiento del problema	6
Formulación del problema	8
Objetivo general	8
Objetivos específicos	8
Justificación e importancia de la investigación	9
CAPÍTULO II. MARCO TEÓRICO	10
Antecedentes de la investigación	10
Bases teóricas	15
Bases legales	21
Definición de términos básicos	27
CAPÍTULO III. MARCO METODOLÓGICO	28
Tipo de investigación	28
Métodos y técnicas de la investigación jurídica	29
Fase I	30
Fase II	30
Fase III	30
Fuentes del conocimiento jurídico	30
CAPÍTULO IV. RESULTADOS, CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES	31
REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS	36

RESUMEN INFORMATIVO

El presente trabajo de investigación se planteó como objetivo general analizar el contrato de transporte de mercancía. Para ello se plantearon tres objetivos específicos: 1. Identificar las características del contrato de transporte de mercancía; 2. Conocer la responsabilidad del porteador en el contrato de transporte de mercancía y 3. Analizar las obligaciones del porteador en el contrato del transporte de mercancía. La metodología mediante la cual se abordaron los referidos objetivos fue de tipo cualitativa, con métodos y técnicas documentales. Entre los resultados entonces se destacan las características generales que poseen este tipo de contratos, así como la responsabilidad que tienen el porteador sobre la mercancía objeto del contrato y su posterior análisis sobre las mismas.

Palabras Claves: Contrato mercantil, Transporte y Mercancía.

INTRODUCCIÓN

El transporte de mercancías tiene una connotación muy importante para la sociedad. Muchos productos y/o bienes no son manufacturados en un mismo territorio o país o su producción es efectuada en el país pero la materia prima debe ser trasladada desde otros espacios. Cualquiera que sea la circunstancia, el asunto es que el transporte de esas mercancías es necesario para la producción final.

Existe entonces un marco legal y jurídico para regular este transporte de mercancías, sea por tierra, aire o agua y es por ello, que el presente trabajo se encaminó en analizar el contrato que surge entre las partes cuyo objeto es precisamente ese transporte de mercancías de un destino a otro.

Para ello, hubo que dividir el trabajo en cuatro capítulos, en los cuales se detalla lo siguiente:

- En el capítulo I: El planteamiento, la formulación, los objetivos y la justificación de la investigación.
- En el capítulo II: Los antecedentes de la investigación, las bases teóricas, las bases legales y la definición de términos básicos.
- En el capítulo III: El tipo de investigación, los métodos y las técnicas, las fases y las fuentes del conocimiento jurídico.
- En el capítulo IV: Los resultados, las conclusiones y las recomendaciones.

CAPÍTULO I

EL PROBLEMA

Planteamiento del problema

El transporte de mercancía forma parte del denominado transporte de cosas, que se materializa a través de un contrato en que una de las partes (el porteador) se obliga, mediante cierta remuneración (el flete), a trasladar de un punto a otro la carga, con el propósito de que sean entregadas y colocarlas a disposición de la persona o empresa a la cual va dirigida (el destinatario). En este orden, se puede verificar que existe transporte de mercancía a través de diversas vías, como la terrestre o la marítima, lo que acarrea que las disposiciones legales aplicables sean diferentes.

En este sentido, el contrato de transporte de mercancía, será aquel documento en el que las partes antes mencionadas establecen por escrito los lineamientos y disposiciones que regirán el transporte. En el caso del transporte marítimo por ejemplo, el ordinal 6° del artículo 197 de la Ley de Comercio Marítimo define el contrato de transporte por agua de la siguiente manera: “todo aquel en virtud del cual el porteador se compromete, contra el pago de un flete, a transportar mercancías por agua de un puerto a otro”.

De lo transcrito anteriormente, se infiere que los elementos fundamentales del transporte son las mercancías, ya que constituyen el objeto del transporte

(independientemente de la vía por la cual se trasladen) e igualmente, un segundo elemento que es el flete o porte, es decir, el precio del transporte. En este caso, el ordinal 5° del artículo 197 define las mercancías como a continuación se expone:

Todo bien susceptible de ser transportado por agua. Cuando éstas se agrupen en un contenedor, una paleta u otro equipo de transporte análogo o cuando estén embaladas, el término comprenderá a ese equipo de transporte o ese embalaje, si ha sido suministrado por el cargador. Comprende además a los animales vivos transportados comercialmente por agua.

En materia de Derecho Marítimo, señala Hernández (1988) con respecto a la mercancía que:

Indubitablemente forma uno de los propósitos reales que contribuyen a la formalización del contrato de transporte marítimo, aunque no es de manera alguna el propósito de ese contrato, ya que la finalidad del mismo estriba en el transporte en sí estimado. Sin embargo, es preciso reconocer que hay una relación de la mercancía al buque en el sentido de que el buque está concebido para el traslado de mercancía.

Ahora bien, entendiendo entonces que hay diferentes tipos de contratos de transporte, es necesario analizar este instrumento dentro del régimen jurídico venezolano, identificando sus características y conociendo y analizando las obligaciones del porteador, a los fines de encausar y especificar el presente trabajo de investigación.

Formulación del problema

Tomando en cuenta lo expresado anteriormente, se abre la siguiente interrogante: ¿cuál es el alcance del contrato mercantil de transporte de mercancía en Venezuela?

Objetivos de la investigación

Objetivo general

Analizar el contrato mercantil de transporte de mercancía.

Objetivos específicos

1. Identificar las características del contrato de transporte de mercancía.
2. Conocer la responsabilidad del porteador en el contrato de transporte de mercancía.
3. Analizar las obligaciones del porteador en el contrato de transporte de mercancía.

Justificación de la investigación

El estudio del contrato de transporte de mercancía se debe al interés del investigador por conocer el alcance y el régimen jurídico aplicable en el Estado Venezolano. Desde el punto de vista académico, este trabajo servirá entonces como antecedente a otros y como motivación para siguientes estudiantes que deseen desarrollar otros elementos relacionados con estos contratos.

Igualmente, desde el punto de vista social, la investigación permite que personas asociadas con este tipo de trabajo, conozcan las características que deben contener estos documentos y sobre todo las obligaciones del porteador, que es el responsable del transporte de la mercancía encomendada y a quien se le debe entregar el flete o porte.

CAPÍTULO II

MARCO TEÓRICO

Antecedentes de la investigación

Entre los antecedentes a este trabajo se han encontrado los siguientes:

Martínez (2016) en su trabajo de grado titulado **EL SECTOR DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA EN ESPAÑA. ANÁLISIS DEL ENTORNO Y ESTRUCTURA**, presentado para la Universidad de Valladolid, España, se propuso conocer teóricamente cómo se delimita el sector del transporte de mercancías por carretera, a través de la obtención de una visión general del sector en España, para identificar su relevancia y la posición que ocupa en el conjunto de la economía española.

La autora señala en el marco de su investigación que el transporte juega un papel fundamental, desde el punto de vista económico y social “siendo un elemento esencial en la estructuración del territorio y constituyendo una actividad imprescindible desde el punto de vista económico y social, para todo país industrializado”.

El desarrollo de esta actividad, continua la investigadora, se debe a dos razones o causas:

Por un lado, ningún área geográfica puede producir todos los bienes que una sociedad demanda. Por lo tanto, los transportes tienen un papel primordial en la distribución de dichos bienes. Por otro lado, desde un punto de vista social, el transporte permite el desarrollo de relaciones humanas entre individuos de distintas áreas geográficas y la movilidad. De acuerdo con esto, el transporte es esencial para un buen desarrollo del resto de actividades de la economía, convirtiéndolo en un sector estratégico para España.

El contrato de transporte está incluido dentro de las actividades del sector terciario y constituye una de las industrias que más se ha expandido en los últimos tiempos. Señala la autora que “esta expansión, entre otros factores, ha estado motivada por el incremento del desarrollo de la actividad de la industria, del comercio y por el aumento del número de desplazamientos humanos a nivel nacional e internacional”.

En España el servicio de transporte de mercancías que predomina es por vía terrestre. En el trabajo Martínez (2016) refleja de hecho que por esta vía en porcentaje es el 80% del total. Esto es a consecuencias de las ventajas que este sistema ofrece y la celeridad con la que se pueden efectuar las entregas correspondientes. A pesar de esto, este sistema de transporte de mercancías, compite en España con el transporte ferroviario.

Un segundo antecedente lo constituye el trabajo de Goya y Bonilla (2012) titulado **CREACIÓN DE UNA EMPRESA DE TRANSPORTE TERRESTRE DE CARGA PESADA INTERNACIONAL, RUTA: GUAYAQUIL-LIMA**, presentado como trabajo de grado para la Escuela Superior Politécnica del Litoral, Ecuador.

En este trabajo, los autores exponen que “el transporte ha estado presente en el diario convivir de las personas desde comienzos de la historia de los pueblos, contribuyendo poco a poco a mejorar la calidad de vida del ser humano”. Se trata por tanto de un servicio intermedio, un medio para alcanzar un fin, como lo puede ser el transporte de la mercancía.

Además enumeran las diferentes razones por la cuales existe la necesidad de las empresas de transporte de mercancías:

En primer lugar las diferencias geográficas que existen en las que los bienes y productos que requiere la población solamente pueden obtenerse y pagarse con la ayuda del transporte, por cuanto no en todas partes del mundo se producen y/o comercializan. En segundo lugar, las economías de producción a gran escala requieren un mercado correspondientemente grande, y esto, a su vez, exige transporte barato a grandes distancias, tanto para servir al mercado como también frecuentemente para aportar materias primas y mano de obra.

En tercer lugar, hay objetivos políticos y militares, como el establecimiento y mantenimiento de control político sobre territorios, lo que requiere servicios rudimentarios de transporte entre los centros políticos y los principales grupos de población. En cuarto lugar, el transporte promueve las relaciones sociales. En quinto lugar, en cuanto a la producción y distribución, cada industria requiere una apropiada facilidad del transporte para su escala y operación.

En sexto lugar, la oferta de bienes es posible a través del transporte en las cantidades y variedades requeridas por el público. Y finalmente en sexto lugar, el trabajo enumera como última razón para la existencia del transporte la estabilización de precios, que se logra por medio de esta herramienta.

Un tercer antecedente,

Como cuarto antecedente, se revisó la investigación de Garrillo (2012) denominado **RESPONSABILIDAD DEL TRANSPORTISTA EN EL CONVENIO DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE EL CONTRATO DE TRANSPORTE INTERNACIONAL DE MERCANCÍAS TOTAL O PARCIALMENTE MARÍTIMO - LAS "REGLAS DE ROTTERDAM"**. Este trabajo fue presentado para la Especialización en Derecho de la Navegación y Comercio Exterior de la Universidad Central de Venezuela.

El propósito de esta investigación fue analizar la responsabilidad del Transportista en el Convenio Internacional de las Naciones Unidas sobre el contrato de transporte internacional de mercancías total o parcialmente marítimo-“Las Reglas de Rotterdam”, sustentándose principalmente, en la legislación venezolana, tomando como referencia, la Ley de Comercio Marítimo y las normativas internacionales tales como, las Reglas de la Haya, Reglas de la Haya-Visby, Reglas de Hamburgo, Convenio de UNCITRAL y Reglas de Rotterdam.

Entre las conclusiones mencionadas por Garrillo (2012) se encuentra que:

Las Reglas de Rotterdam, tienen un Sistema de Responsabilidad, conveniente, que incorpora disposiciones con neutralidad jurídica, expresando su intención de efectividad a través del tiempo; brindando protección a las partes involucradas en el transporte marítimo (porteadores y cargadores) y resolviendo el problema de la falta de regulación internacional actualizada en la materia.

Finalmente un quinto antecedente es el trabajo de Varela y Vicuña (2014) denominado **INFLUENCIA DE LOS INCOTERMS EN LOS CONTRATOS MERCANTILES DE COMERCIO MARÍTIMO INTERNACIONAL EN VENEZUELA**, presentado para optar al título de abogado de la Universidad Rafael Urdaneta del estado Zulia.

Los Incoterms son reglas internacionales uniformes que sirven para la interpretación de términos comerciales. Se puede a través de ellas, determinar el alcance de las cláusulas comerciales que están incluidas en el contrato. Señalan los autores que “delimitan con presión los siguientes términos del contrato: a. Reparto de gastos entre exportador e importador, b. Lugar de entrega de la mercancía, c. Documentos que el exportador debe proporcionar al importador y d. Transferencia de riesgos entre exportador e importador en el transporte de la mercancía”.

Entre los resultados se puede citar a los autores de la siguiente manera:

Los resultados evidenciaron que los Incoterms tienen influencia en los contratos mercantiles de comercio marítimo internacional en lo que respecta a las responsabilidades y obligaciones que deben asumir tanto el vendedor como el comprador en el envío de mercancía, mientras que en el caso venezolano, la Ley de Comercio Marítimo regula las

condiciones de los envíos en relación con las condiciones de los buques y navíos utilizados en el comercio marítimo internacional.

Bases teóricas

Contrato

El contrato para Duque (2008) debe ser entendido como “un acuerdo de voluntades con la fuerza suficiente para crear normas jurídicas particulares y concretas”. De ello se infiere que el contrato es fuente de obligaciones, las cuales se originan de ese acuerdo de voluntades, que puede ser entre dos o más personas. Duque (2008) agrega que “se trata de una voluntad creadora de reglas de derecho. Es una concepción voluntarista del contrato que reposa en dos fundamentos: la igualdad y la libertad”.

Ahora bien, Ghersi (2005) plantea una concepción del contrato relacionado con el comercio y el consumo, entendiendo entonces a este contrato como “la juridización de un hecho social y un negocio económico, en el cual se manifiesta la contradicción de intereses (como proceso de interacción), y en donde cada persona o agente económico trata de lograr en esa tensión la maximización de su beneficio”. Para que un contrato sea calificado de mercantil debe versar sobre actos de comercio definidos según la legislación mercantil Venezolana. Las partes quedan sometidas a esta jurisdicción y sus leyes, si para una sola de las partes el contrato es mercantil todos los contratantes quedan sometidas a su jurisdicción.

Transporte

El transporte constituye una de las actividades económicas fundamentales en los países y en las relaciones existentes entre ellos, desde el origen de los primeros núcleos sociales humanos. La Universidad Politécnica de Catalunya (UPC, 2009) hace referencia al concepto actual de transporte como una ciencia, en los siguientes términos:

Hoy en día, puede entenderse el transporte como la “ciencia” que estudia cómo los objetos, sujetos y la información pueden superar el tiempo y la distancia de forma eficiente. De este modo, además del diseño, construcción y explotación de las infraestructuras del transporte, los temas a abordar por esta “ciencia” incluyen la planificación de las infraestructuras y de los servicios de transporte, la organización de las empresas de transporte, la previsión de la demanda, el diseño y estructura del guiado, aspectos relacionados con el rendimiento óptimo de las flotas, la evaluación económica, el análisis del flujo de tráfico y su control, etc.

En este sistema de transportes actual, confluyen diferentes personas, entre los que destacan los usuarios, los operadores, los administradores, entre otras figuras; y queda claro que este sector juega un papel preponderante en la sociedad actual por su relación directa con el aspecto económico.

Porteador

Conceptualizar la figura del porteador cobra importancia por lo señalado por Górriz (1998):

La configuración precisa del concepto de porteador es un elemento esencial para la comprensión y, consecutivamente, para la adecuada aplicación del régimen jurídico del contrato de transporte, ya que esa figura es titular de los derechos y obligaciones que conforman la prestación principal de dicho acuerdo. Pero, sobre todo, porque se trata del sujeto que ostenta la legitimación pasiva en caso de ejercicio de la acción de responsabilidad por daños o pérdida de la mercancía, o por retraso en su entrega.

Para Pulido (2012) hay que distinguir entre el porteador que es quien lleva a cabo materialmente el transporte, que recibe el nombre de porteador efectivo o de hecho; y el porteador contractual, que es la persona que se obliga a transportar frente a los cargadores. Entre otras razones, esta distinción se realiza a los efectos de determinar cuál es el régimen jurídico que se aplica a cada uno.

Cargador

También denominado remitente. Como uno de los sujetos que puede intervenir en un contrato de transporte, se encuentra el cargador. Arce y Redondo (2012) definen a este sujeto como “la parte acreedora dentro del contrato, es quien contrata a una empresa o a un porteador directamente para que este último traslade sus bienes de un lugar a otro”. El Convenio de las Naciones Unidas sobre Transporte Marítimo lo define a su vez como:

La persona que tiene la necesidad de contratar el transporte de mercancías, y que tiene la mercadería bajo su posesión, sin importar el tipo de relación jurídica que exista entre dicha mercadería y él mismo, es decir, puede actuar en nombre propio o de tercero, que de cualquier forma

será válida la contratación que realice. Este sujeto es quien directamente contrata el transporte, desde su etapa inicial y así surge su derecho de exigir la compleja ejecución del transporte.

Destinatario

También denominado consignatario. Arce y Redondo (2012) refieren que “es el sujeto a quien va dirigida la prestación del transporte, es decir, es aquel quien recibe lo enviado, a quien le fue consignada la entrega al transportista”. Existen casos en los cuales, el consignatario puede ser a la misma vez cargador y destinatario o consignatario. Ello sucede cuando el propio cargador tiene la necesidad de enviarse su propia mercancía.

Mercancía

Todo bien susceptible de ser transportado. Estos se pueden agrupar en un contenedor, una paleta u otro equipo de transporte análogo o cuando estén embaladas, si ha sido suministrado por el cargador.

Para Hernández (1988) la mercancía forma uno de los “propósitos reales que contribuyen a la formalización del contrato de transporte, aunque no es de manera alguna el propósito de ese contrato”, ello es debido a que la finalidad del mismo es el transporte como tal.

Contrato de transporte de mercancía

La Guía Jurídica (2019) hace referencia al contrato de transporte como “aquel contrato por el que un empresario, porteador, se obliga a trasladar de un lugar a otro a una persona o cosa determinada o a ambos a cambio de un precio y por el medio o los medios de locomoción pactados”. El contrato de transporte, tendrá entonces carácter de mercantil cuando su objeto sean mercancías o cualquier otro acto de comercio.

La Guía Jurídica (2019) agrega con respecto al contrato de transporte de mercancías que se trata de “aquél por el que el porteador se obliga frente al cargador, a cambio de un precio, a trasladar mercancías de un lugar a otro y ponerlas a disposición de la persona designada en el contrato”.

De lo anterior se puede inferir que los sujetos del contrato de transporte son:

- El cargador que es quien contrata en nombre propio la realización de un transporte y frente al cual el porteador se obliga a efectuarlo.
- El porteador que es quien asume la obligación de realizar el transporte en nombre propio con independencia de que lo ejecute por sus propios medios o contrate su realización con otros sujetos.
- El destinatario que es la persona a quien el porteador ha de entregar las mercancías en el lugar de destino.

- El expedidor que es el tercero que por cuenta del cargador haga entrega de las mercancías al transportista en el lugar de recepción de la mercancía.

Es preciso señalar, que en el caso del transporte por agua, el contrato se materializa en un documento que es denominado conocimiento de embarque o *Bill of Lading*. El ordinal 7 del artículo 197 de la Ley de Comercio Marítimo define el conocimiento de embarque del siguiente modo:

Documento que hace pruebas de un contrato de transporte por agua o aquel que lo reemplace y acredita 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.

Al respecto de lo anterior, aclara Belisario (2013) que las funciones del conocimiento de embarque:

- a. Es una prueba de que existe un contrato de transporte de mercancía por agua. No es que sea un contrato de transporte marítimo, pero es un instrumento que demuestra que existe una relación contractual, en atención a que el documento bajo estudio no puede comprender todos los conceptos que se han contratado y los cuales están comúnmente puntualizados en una póliza de fletamento.

Bases legales

Constitución de la República Bolivariana de Venezuela. Publicado en Gaceta Oficial N° 5.908 del 19 de febrero de 2009.

Artículo 112. Todas las personas pueden dedicarse libremente a la actividad económica de su preferencia, sin más limitaciones que las previstas en esta Constitución y las que establezcan las leyes, por razones de desarrollo humano, seguridad, sanidad, protección del ambiente u otras de interés social. El Estado promoverá la iniciativa privada, garantizando la creación y justa distribución de la riqueza, así como la producción de bienes y servicios que satisfagan las necesidades de la población, la libertad de trabajo, empresa, comercio, industria, sin perjuicio de su facultad para dictar medidas para planificar, racionalizar y regular la economía e impulsar el desarrollo integral del país.

Ley de Transporte Terrestre

Artículo 1. La presente Ley tiene por objeto la regulación del transporte terrestre, a los fines de garantizar el derecho al libre tránsito de personas y de bienes por todo el territorio nacional, la realización de la actividad económica del transporte y de sus servicios conexos, por vías públicas y privadas de uso público, así como lo relacionado con la planificación, ejecución, gestión, control y coordinación de la conservación, aprovechamiento y administración de la infraestructura, todo lo cual conforma el Sistema Nacional de Transporte Terrestre. Quedan exceptuados de la presente Ley los transportes sobre rieles que se rigen por sus leyes especiales.

Artículo 5. Es de la competencia del Poder Público Nacional, en materia de transporte terrestre, lo relacionado con licencias de conducir, el Registro Nacional de Vehículos y de Conductores y Conductoras, tipología de unidades de transporte, condiciones de carácter nacional para la prestación de los servicios de transporte de uso público y de uso privado de personas, el transporte terrestre público de pasajeros y pasajeras en rutas suburbanas e interurbanas, sin menoscabo de las

competencias que la ley y los reglamentos atribuyan a los municipios o gobiernos metropolitanos, el transporte de carga, la circulación en el ámbito nacional, el régimen sancionatorio, el control y fiscalización del tránsito en la vialidad, sin perjuicio de las competencias de los estados y municipios, los servicios conexos de carácter nacional, los procedimientos por accidentes de tránsito, las normas técnicas y administrativas para la construcción, mantenimiento y gestión de la vialidad, así como la actuación en el otorgamiento de concesiones, el ordenamiento de las estaciones de peajes, el establecimiento de las tarifas en el ámbito nacional y las demás que le atribuya la ley.

Artículo 12. El servicio de transporte terrestre internacional de personas y de carga se regirá por los acuerdos, convenios y tratados internacionales, suscritos por la República Bolivariana de Venezuela y por las disposiciones contenidas en la presente Ley y su Reglamento.

Artículo 29. Son atribuciones del Directorio del Instituto Nacional de Transporte Terrestre, las siguientes:

... *omissis*.

5. Autorizar al Presidente o Presidenta del Instituto para suscribir y actualizar convenios y contratos que tengan por objeto el desarrollo y agilización de actividades y proyectos vinculados con el servicio del transporte terrestre, previa aprobación del ministro o ministra del poder popular con competencia en materia de transporte terrestre.

Artículo 41. Los vehículos usados, utilizados para el servicio de transporte terrestre público de personas y de carga, que hayan sido incluidos para su sustitución en los programas de renovación promovidos por el Estado, deben ser desincorporados del Registro Nacional de Vehículos y de Conductores y Conductoras. A tales efectos, los organismos encargados de estos programas deben efectuar la respectiva notificación al Instituto Nacional de Transporte Terrestre, en un lapso no mayor a treinta (30) días, contados a partir de la inclusión en los programas de renovación del respectivo vehículo.

Código de comercio

Artículo 154. El contrato de transporte tiene lugar entre el expedidor o remitente, que da la orden de transporte, y el empresario que se encarga de hacerlo efectuar en su nombre y por cuenta de otro, o bien entre uno de ellos y el porteador que se encarga de efectuarlos. Se designa con el nombre de porteador al que se encarga, de cualquier modo que sea, de efectuar o hacer efectuar el transporte.

Artículo 155. Los que se ocupen habitualmente en comisiones o empresas de transporte tendrán un libro con las condiciones exigidas en el artículo 32, en que copiarán, sin dejar blancos y por orden de fechas, los contratos o cartas de porte; y cuando éstas no existan, expresarán por lo menos la naturaleza y cantidad de los objetos y, si se les exige, también su valor.

Artículo 157. En defecto de la carta de porte, la entrega de la carta al porteador podrá justificarse por cualquier medio probatorio.

Artículo 158 El cargador está obligado a entregar al porteador las mercancías bien acondicionadas y en el tiempo y lugar convenidos, y los documentos de aduanas u otros necesarios para el libre tránsito de la carga, siendo responsable de la verdad y regularidad de ellos.

Artículo 160. El contrato de transporte es rescindible a voluntad del cargador antes de comenzado el viaje; en tal caso, el cargador pagará al porteador la mitad del porte estipulado.

Artículo 163. El porteador debe hacer sin demora la expedición de los objetos enviados, según el orden en el cual ha recibido la consignación, a menos que por causa de su naturaleza, de su destino v de otros motivos, no sea necesario seguir otro orden, o que lo haya impedido caso fortuito o fuerza mayor. Si hubiere pacto fijando plazo para la expedición, dentro de él deberá hacerse; caso de falta, responderá del perjuicio el porteador.

Artículo 165. Si mediare pacto entre el cargador y el porteador sobre el camino por donde deba hacerse el transporte, no podrá el porteador variar de ruta, a no ser por causa de fuerza mayor; y en caso de hacerlo sin ella, quedará responsable de todos los daños que por cualquier otra causa sobrevinieron a los objetos, además de pagar la suma estipulada para tal evento. Si por fuerza mayor hubiere tenido que tomar otra ruta que produjere aumento de porte, será abonable este aumento mediante su formal comprobación.

Artículo 166. El remitente tiene derecho a suspender el transporte y ordenar la restitución de los objetos transportados, o su consignación a un destinatario distinto del indicado en la carta de porte, o disponer de otro modo; pero debe rembolsar al porteador los gastos e indemnizarle de los perjuicios que sean la consecuencia inmediata y directa de la contraorden. Si la variación del destino exigiere cambio de ruta o un viaje más largo y dispendioso, el cargador y el porteador acordarán la alteración que haya de hacerse en el flete estipulado; y a falta de acuerdo, el porteador podrá entregar las mercancías en el lugar designado en el contrato primitivo. La obligación del porteador de ejecutar las órdenes del remitente cesa desde el momento en que habiendo llegado los objetos a su destino, el destinatario portador del documento a propósito para exigir su reconsignación la ha reclamado

del porteador o que éste le ha consignado la carta de porte. En estos casos sólo el destinatario tiene la facultad de disponer de los objetos transportados. Si la carta de porte es a la orden o al portador, el derecho indicado en la parte principal de este artículo compete al portador del ejemplar de la carta de porte firmada por el porteador. Al recibir éste una contraorden, tiene derecho a la devolución del mismo ejemplar, y si el destino de los objetos transportados ha cambiado, puede reclamar una nueva carta de porte.

Artículo 167. El plazo para la entrega de los objetos transportados, si no ha sido establecido por convenciones de las partes o por reglamentos, se determina por la costumbre mercantil.

Artículo 169. El porteador responde de los hechos de sus dependientes, como también de los de todos los porteadores subsiguientes o intermediarios o de cualquiera otra persona a quien confíe la ejecución del transporte.

Artículo 171. Contratado un vehículo para que vaya de vacío, con el exclusivo objeto de cargar mercancías de un lugar determinado a otro, el porteador tiene derecho al flete estipulado, aunque no se verifique la conducción, si justificara que el cargador o su comisionista no le han entregado las mercancías ofrecidas y que a pesar de sus diligencias, no ha conseguido otra carga para el lugar de su destino. Pero si condujera carga en el viaje de regreso, sólo podrá cobrar el cargador primitivo la cantidad que falte para cubrir el porte estipulado con él.

Artículo 172. La responsabilidad del porteador principia desde el momento en que las mercancías quedan a su disposición o a la de su dependiente, y concluye de la manera establecida en el artículo 185.

Artículo 173. Es responsable el porteador de las pérdidas y averías que sufran los objetos o del retardo en su transporte, a menos que pruebe haber sucedido por caso fortuito o de fuerza mayor, o por vicio de los objetos o por su naturaleza, o por hecho del remitente o de su consignatario. Son casos de fuerza mayor los accidentes adversos que no pueden preverse ni impedirse por la prudencia y los medios propios de los hombres de la profesión respectiva. Pero es responsable el porteador. 1º Si un hecho o culpa suya hubiere contribuido al advenimiento del caso fortuito. 2º Si no hubiere empleado toda la diligencia y pericia necesarias para hacer cesar o atenuar los efectos del accidente o avería. 3º Si en la carga, conducción o guarda de las mercancías no hubiere puesto la diligencia y cuidados que acostumbran los porteadores inteligentes y precavidos.

Artículo 174. El porteador no responde de los efectos preciosos, dinero ni títulos de crédito que no le hayan sido declarados expresamente, y en caso de pérdida o averías no está obligado a satisfacer sino el valor declarado.

Artículo 175. Las averías serán comprobadas por expertos nombrados uno por cada parte y un tercero elegido por el Juez de Comercio, o a su falta, por el Juez Civil de la localidad; pero el cargador, el portador de la carta de porte o el destinatario, según los casos, pueden ser autorizados por la autoridad judicial para recibir los objetos si los necesitaron urgentemente, con caución o sin ella, a reserva de la experticia, pero haciendo constar a su costa, ante testigos, su estado aparente.

Artículo 176. La indemnización de las pérdidas o averías a cargo del porteador se, regulan por el valor de los objetos en el lugar a que van destinados y en la fecha en que debe hacerse la entrega.

Artículo 177. Si el daño es obra de mala fe o de negligencia manifiesta, el monto, de la reparación se regulará conforme a las disposiciones del Código Civil sobre responsabilidad por hechos ilícitos.

Artículo 178. Si por efecto de las averías las mercancías u objetos quedan inútiles para el destino que tuvieran, el consignatario podrá abandonarlas por cuenta del porteador y exigir su valor conforme a las disposiciones precedentes. Si la avería sólo hubiere causado disminución en el valor de las mercancías, el consignatario deberá recibirlas, cobrando al porteador el importe del menoscabo. Si en las mercancías averiadas se hallaren algunas piezas enteramente ilesas, el consignatario deberá recibirlas, salvo que fueren de las que contengan un juego.

Artículo 179. Respecto de los objetos que por su naturaleza están sujetos durante el transporte a una disminución de peso o de medida, el porteador puede limitar su responsabilidad hasta concurrencia de un tanto por ciento previamente determinado o fijado por expertos, y que debe referirse a cada bulto si los objetos están distribuidos en bultos.

Artículo 180. El porteador debe entregar los objetos tan luego como lleguen al lugar de su destino, sin retardo indebido; y el consignatario debe otorgar al porteador recibo de las mercancías que éste le entregue, siempre que por no existir carta de porte no pudieren canjearse el original y el duplicado. Debe también el consignatario pagar el porte y gasto dentro de las veinticuatro horas del recibo de las mercancías.

Artículo 181. Si el porteador no encontrara a la persona a quien van destinados, los objetos, ni a su representante o dependiente, o si en el acto de recibirlos se suscitaron cuestiones por diferencia o avería, el porteador solicitará del Juez de Comercio, y a su falta, de cualquier Juez Civil, que acuerde tres expertos elegidos y juramentados por el mismo Juez; y en su caso, que acuerde el depósito y la venta de la parte de ellos que baste a cubrir el precio del porte.

Artículo 182. Si dentro de los seis meses siguientes al depósito no reclamaren los interesados los objetos depositados, el Juez acordará su

venta en subasta pública y depositará el producto en un Banco o casa mercantil abonada, por cuenta de quien corresponda.

Artículo 183. Los portadores y comisionistas de transporte tienen privilegio, en el orden establecido en el Código Civil, sobre los objetos transportados, por el precio de su transporte y los gastos legítimos hechos en las mercancías o por causa de ellas. Este privilegio cesa:

1. Si las mercancías hubieren pasado a manos de tercer poseedor, por título legítimo, después de la entrega.
2. Si dentro de los tres días siguientes a la entrega el porteador no hiciera uso de su derecho, aunque las mercancías no hubieren pasado a manos de terceros.

Artículo 184. Toda demanda por reparación debe ser dirigida contra el último porteador. Puede ser intentada contra el porteador intermediario, cuando conste que el daño fue ocasionado durante el transporte efectuado por él. Todo porteador llamado a responder de hechos no suyos, tiene derecho a dirigir sus acciones contra el porteador que le precede inmediatamente o contra el porteador intermediario responsable del daño, según la disposición precedente.

Artículo 185. Todas las acciones contra los portadores o comisionistas de transporte, por causa de pérdidas, averías o retardo que no provinieren de fraude, se extinguen:

1. Por la recepción de las mercancías y el pago del porte y gastos. Sin embargo, la acción contra el porteador por pérdida parcial o por avería que no haya podido reconocerse en el acto de entrega, subsiste aún después del pago del porte y la recepción de las mercancías, con tal de que se pruebe que una u otra cosa haya sucedido entre la entrega al porteador y la de éste al destinatario, y que la reclamación se haga dentro de los cinco días siguientes a la entrega.
2. Por la prescripción en el término de seis meses en las expediciones hechas dentro del territorio de la República, y de un año en las dirigidas a territorios extranjeros. El término se contará en los casos de pérdida, desde que debieron entregarse los objetos, y en los de averías o retardo, desde el día en que el porteador haga la entrega.

Definición de Términos Básicos

Las definiciones aquí descritas provienen de Diccionario Ilustrado Larousse (2010):

Aéreo. Del aire o relacionado con él.

Contrato. Acuerdo, generalmente escrito, por el que dos o más partes se comprometen recíprocamente a respetar y cumplir una serie de condiciones.

Ferrovionario. Del ferrocarril o relacionado con él.

Marítimo. Del mar o relacionado con él.

Obligaciones. Es la imposición moral, religiosa o jurídica, que condiciona la libre voluntad humana, a la realización o abstención de un hecho.

Porteador. Persona que tiene por oficio portear cosas.

Terrestre. De la tierra (superficie del planeta) o relacionado con ella.

Transporte. Acción de transportar.

CAPÍTULO III

MARCO METODOLÓGICO

Tipo de investigación.

La metodología de la investigación científica para Jiménez (1998) constituye “un conjunto de métodos, categorías, leyes y procedimientos que orientan los esfuerzos de la investigación hacia la solución de los problemas científicos con un máximo de eficiencia”. Ahora bien dentro de esa metodología existen diferentes tipos de investigaciones, que van a depender de los objetivos que se hayan planteado para la investigación.

En este caso, el tipo de investigación utilizada fue un estudio exploratorio, que el referido autor Jiménez (1998) define de la siguiente manera:

En los estudios exploratorios se abordan campos poco conocidos donde el problema, que sólo se vislumbra, necesita ser aclarado y delimitado. Esto último constituye precisamente el objetivo de una investigación de tipo exploratorio. Las investigaciones exploratorias suelen incluir amplias revisiones de literatura y consultas con especialistas.

Los resultados de estos estudios incluyen generalmente la demarcación de uno o varios problemas científicos en el área que se investiga y que requieren

de estudio posterior. Son diversos los métodos que una persona puede adoptar para poder realizar o bien llevar a cabo una investigación, siendo necesario comprender que la misma busca es la obtención de conocimientos conforme a los cuales se puede entablar una serie de aproximaciones. Es decir, permite realizar un abordaje integral del fenómeno desconocido es la investigación exploratoria, conocida como aquella que funge de aclaratoria, disipación de dudas y conceptualización del objeto de estudio.

Métodos y Técnicas de la investigación jurídica.

En cuanto a los métodos y técnicas de la investigación jurídica comenta Villabela (2015) que el método científico es el procedimiento “seguido para estudiar un objeto o fenómeno; la estrategia a través de la cual se investiga un problema científico y se inquiere en lo desconocido; el conjunto de instrumentos, técnicas y reglas mediante las cuales se produce el nuevo conocimiento”. Por su parte el mismo autor define las técnicas como “las reglas, operaciones y procedimientos que es necesario observar para la aplicación adecuada de un método, para que brinde información confiable y válida”.

En este sentido, se ha utilizado en esta investigación el análisis-síntesis que posibilita según Villabela (2015) “descomponer el objeto que se estudia en sus elementos para luego recomponerlo a partir de la integración de éstos, y destacar el sistema de relaciones existente entre las partes y el todo”.

Fases metodológicas de la investigación.

Para la presente investigación fueron planteados tres objetivos específicos, los cuales resultan ser las fases metodológicas del mismo, y que se enumeran a continuación:

Fase I. Identificar las características del contrato de transporte de mercancía.

Fase II. Conocer la responsabilidad del porteador en el contrato de transporte de mercancía.

Fase III. Analizar las obligaciones del porteador en el contrato del transporte de mercancía.

Fuentes de conocimiento jurídico.

- a. Doctrina.
- b. Legislación.
- c. La realidad socio-jurídica.

CAPÍTULO IV

RESULTADOS, CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

Resultados y conclusiones del estudio.

Identificar las características del contrato de transporte de mercancía.

Las características que se exponen a continuación son el resultado de la investigación y hacen referencia a cualquier tipo de contrato de mercancía, es decir, aplican para contratos de mercancías terrestres o marítimos:

- Es un contrato típico: está regulado en la ley.
- Es un contrato bilateral: se obliga tanto el cargador como el porteador.
- Es un contrato consensual: se perfecciona por el solo consentimiento de las partes.
- Es un contrato oneroso: ambas partes perciben las utilidades y cada parte se grava a beneficio de la otra.
- Es un contrato conmutativo: las obligaciones recíprocas de las partes se miran como equivalentes.
- Es un contrato principal: subsiste por sí mismo, sin la necesidad de otro.
- Es un contrato de resultado: no exige pactar los medios concretos para obtener el resultado deseado.

Conocer la responsabilidad del porteador en el contrato de transporte de mercancía.

Para el resultado de este objetivo se expondrá la responsabilidad del porteador que se encuentra establecida en la Ley de Comercio Marítimo, para los contratos de mercancía por agua, debido a que su desarrollo es bastante específico y conviene a los efectos de la investigación.

La responsabilidad es la obligación de reparar o satisfacer, por sí o por otro, a consecuencia de una culpa o de otra causa legal. Es importante acotar que la responsabilidad del porteador está fundamentada en el principio de presunción de culpa o negligencia, lo que quiere decir, que, como regla, la carga de la prueba recae sobre el porteador, salvo disposición expresa en contrario.

La responsabilidad del porteador por las mercancías abarca el período en el cual están bajo la custodia de éste en el puerto de carga, durante el transporte y en el puerto de descarga. De esto se infiere que el porteador, generalmente será responsable únicamente de los daños y perjuicios que se ocasionen a las mercancías cuyo transporte se le ha confiado y siempre que dichos bienes se encuentren bajo su guardia y vigilancia, quedando exceptuado de responsabilidad si los referidos daños y perjuicios fueran producidos en el curso de la ejecución del transporte por un medio diferente.

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 las diligencias previstas en la ley (artículo 204 de la Ley de Comercio

Marítimo). En este caso, la carga de la prueba será a cargo del porteador o de cualquier otra persona que alegue la exoneración de responsabilidad prevista en este artículo.

Conviene citar el contenido del artículo 204 *eiusdem*:

Artículo 204. Antes de iniciarse el transporte de mercancías por agua, el porteador deberá ejercer la debida diligencia para:

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

Analizar las obligaciones del porteador en el contrato del transporte de mercancía.

Al igual que en los resultados y conclusiones anteriores, las obligaciones del porteador que se analizan a continuación corresponden al contrato de transporte de mercancía por agua.

Jurídicamente hablando las obligaciones están constituidas por conductas o actividades determinadas, cuya ejecución se le impone a una persona aun por encima y en contra de su voluntad.

En este caso las obligaciones del porteador están establecidas en el mencionado artículo 204 de la Ley de Comercio Marítimo que estipulas las debidas diligencias que debe llevar a cabo este porteador. Es decir:

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

La debida diligencia se concibe como toda medida de prudencia, actividad frecuente y puntual que debe ser propiamente esperada y ordinariamente ejercida por un hombre prudente y razonable bajo determinadas circunstancias que aconsejan la vigilancia activa y cuidadosa de una función particular.

Ahora bien, el asunto de la navegabilidad del buque debe comprender según la doctrina en la materia todo lo atinente a la seguridad marítima y en ese sentido deben tenerse en cuenta varios aspectos, como:

- El buque debe tener una construcción idónea.
- El buque debe tener un diseño adecuado,
- El equipo del buque debe ser apropiado.
- El estado general y mantenimiento del buque debe ser operativo y adecuado.
- El buque debe contar con una tripulación adecuada.

- Los oficiales y tripulantes del buque deben ser competentes, y en este sentido deben conocer su trabajo y las reglamentaciones marítimas internacionales y nacionales esenciales.

Recomendaciones.

Luego de haber efectuado este trabajo de investigación se puede recomendar a los especialistas en la materia que generen mayor producción intelectual por cuanto en el área del transporte de mercancía en Venezuela es escasa la información encontrada. Por ello también se extiende esta recomendación a los alumnos para que escojan como objeto de estudio este tema y puedan seguir desarrollándolo, utilizando este como antecedente.

Igualmente, se recomienda a los docentes solicitar a la Universidad la anuencia correspondiente para realizar talleres y dictar conferencias en la que el contrato de mercancía pueda ser el objeto central de estudio. Asimismo, se recomienda a las Universidades del país crear diplomados en los cuales las personas puedan especializarse en el tema.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Arce, G. y Redondo, M. (2012). La responsabilidad civil del cargador en el transporte marítimo de mercancías internacionales en contenedores (trabajo de grado). Universidad de Costa Rica.

Belisario, F. (2013). Derecho de Transporte Marítimo. Tomo II. Caracas: Ediciones Marítimas Venezolanas.

Duque, A. (2008). Una revisión del concepto clásico de contrato. Aproximación al contrato de consumo. Revista Facultad de Derecho y Ciencias Políticas, 38(108), 453-479.

Fernández, A. (2015). Elementos del contrato de seguro en la legislación venezolana (trabajo especial de grado). Universidad Central de Venezuela.

Garrillo, M. (2012). Responsabilidad del transportista en el Convenio de las Naciones Unidas sobre el contrato de transporte internacional de mercancías total o parcialmente marítimo - Las "Reglas de Rotterdam" (trabajo especial de grado). Universidad Central de Venezuela.

Gherzi, C. (2005). Contratos de consumo. Cuantificación económica. Buenos Aires: Editorial Astrea.

Górriz, A. (1998). La noción de porteador en la regulación del transporte marítimo. ADM, 15(1), 119-301.

Goya, S. y Bonilla, M. (2012). Creación de una empresa de transporte terrestre de carga pesada internacional, ruta: Guayaquil-Lima (trabajo de grado). Escuela Superior Politécnica del Litoral. Ecuador.

Guía Jurídica (2019). Contrato de transporte. Recuperado de: http://guiasjuridicas.wolterskluwer.es/Content/Documento.aspx?params=H4slAAAAAAEAMtMSbF1jTAAAUMjQ0NztlUouLM_DxblwMDCwNzAwuQQGZapUt-ckhIQaptWmJOcSoAi_NI_DUAAAA=WKE

Hernández, S. (1988). Derecho Marítimo II. España: Librería Bosch.

Ley de Reforma Parcial del Decreto N°1.506 con Fuerza de Ley de Comercio Marítimo. Publicada en Gaceta Oficial Nro. 38.351 de fecha 5 de enero de 2006.

Martínez, M. (2016). El sector del transporte de mercancías por carretera en España. Análisis del entorno y estructura (trabajo fin de grado). Universidad de Valladolid. España.

Organización de Naciones Unidas (ONU, 1978). Convenio de las Naciones Unidas sobre Transporte Marítimo.

Pulido, J. (2012). El concepto de porteador efectivo en el derecho uniforme del transporte. Madrid: Marcial Pons.

Varela, J. y Vicuña, C. (2014) Influencia de los Incoterms en los contratos mercantiles de comercio marítimo internacional en Venezuela (trabajo de grado). Universidad Rafael Urdaneta.

UPC. (2009). Introducción al concepto de transporte. Recuperado de: <https://upcommons.upc.edu/bitstream/handle/2099.1/6369/05.pdf?sequence=6&isAllowed=y>