

El Contrato de Transporte

Algunos aspectos sustanciales en la legislación Venezolana

Homenaje a la obra del Dr. Alfredo Morles Hernández: El Contrato de Transporte, en “Ensayos de Derecho Mercantil, Libro Homenaje a Jorge Enrique Núñez”, Colección Libros Homenaje, N° 15. Caracas: Tribunal Supremo de Justicia, 2004

Gabriel C. Rodríguez C.*

RVDM, E.1, 2021, pp. 443-493

Resumen: Se procede actualizar en cuanto a legislación y comentarios doctrinales, un artículo publicado por el Dr. Alfredo Morles Hernández, sobre el contrato de transporte terrestre, marítimo y aéreo; con ocasión de la edición del Libro Ensayos de Derecho Mercantil, Colección Libros Homenaje, N° 15, dedicado a Jorge Enrique Nuñez, editado por el Tribunal Supremo de Justicia de Venezuela en el año 2004. No contiene análisis sobre el régimen legal del transporte comercial realizado por los caminos de hierros, igualmente se omitió referencias jurisprudenciales.

Palabras claves: Transporte Comercial, Transporte, Transporte Terrestre, Transporte Aéreo, Transporte Marítimo, Transporte Multimodal, Contrato de Transporte.

The Transport Contract

Some substantial aspects in the Venezuelan legislation

Tribute to the work of Dr. Alfredo Morles Hernández: The Transport Contract, in “Essays on Commercial Law, Book Tribute to Jorge Enrique Núñez”, Homage Books Collection, No. 15. Caracas: Supreme Court of Justice, 2004

Abstract: *It is appropriate to update in terms of legislation and doctrinal comments, an article published by Dr. Alfredo Morles Hernández, on the contract of land, sea and air transport; on the occasion of the edition of the Book Essays of Commercial Law, Colección Libros Homenaje, N° 15, dedicated to Jorge Enrique Nuñez, published by the Supreme Court of Justice of Venezuela in 2004. It does not contain analysis on the legal regime of commercial transport carried out by iron roads, and jurisprudential references were also omitted.*

Keywords: *Commercial Transportation, Transportation, Land Transportation, Air Transportation, Maritime Transportation, Multimodal Transportation, Contract of Carriage.*

Autor invitado

Recibido: 20/09/2021

Aprobado: 24/09/2021

* Abogado. Especialista en Derecho Administrativo y Derecho Mercantil. Profesor Asistente de la Universidad Central de Venezuela. Investigador del Instituto de Derecho Privado de la Facultad de Ciencias Jurídicas y Políticas de la misma Universidad. Email: garoco@gmail.com Instagram: @rodriguescalcorreia y @calixtorcorreia / LinkedIn: Gabriel C Rodríguez C.

El Contrato de Transporte

Algunos aspectos sustanciales en la legislación Venezolana

Homenaje a la obra del Dr. Alfredo Morles Hernández: El Contrato de Transporte, en “Ensayos de Derecho Mercantil, Libro Homenaje a Jorge Enrique Núñez”, Colección Libros Homenaje, N° 15. Caracas: Tribunal Supremo de Justicia, 2004

Gabriel C. Rodríguez C.*

RVDM, E.1, 2021, pp. 443-493

SUMARIO:

INTRODUCCIÓN. *Reseña General sobre la Colaboración Escrita por el Homenajeador* 1. Aspectos Sustanciales del Contrato de Transporte 1.1. Contrato de Transporte Terrestre de cosas. Elementos personales 1.1.1. Carta de Porte 1.1.2. Ejecución del Contrato y Régimen Jurídico de Responsabilidades, Cargas y Derechos 1.1.3. Transporte de Materiales Considerados Peligrosos 1.1.4. Transporte de Valores y Efectos Mercantiles 2. Transporte Terrestre de Pasajeros 3. Transporte de Comercio Marítimo. De Mercancías 3.1. Obligaciones y Responsabilidad del Porteador Marítimo 3.2. Obligaciones y Responsabilidad del Cargador Marítimo 3.3. Instrumental a generarse por el transporte marítimo de mercancías 4. Transporte Marítimo de Personas 4.1. Instrumentales a generarse por el transporte marítimo de pasajeros 4.1.1. El Billete de Pasaje 4.1.2. El Boleto 4.1.3. Resolución del Contrato de Transporte Marítimo de Personas 4.1.4. Obligaciones y Responsabilidad del Porteador Marítimo de Pasajeros 4.1.5. Prescripción 5. El Transporte Aéreo Comercial 5.1. El Contrato de Transporte Aéreo Comercial 5.2. Régimen Legal de Responsabilidad Civil por Daños en el Ejercicio del Transporte Aéreo Comercial 5.3. Responsabilidad frente al pasajero, de la carga, del equipaje y el correo 5.4. Prescripción CONCLUSIONES. BIBLIOGRAFÍA.

INTRODUCCIÓN

Reseña General sobre la Colaboración Escrita por el Homenajeador

De seguida y en cumplimiento de las normas de homenaje para las colaboraciones escritas, exigidas por los miembros del Comité Editorial de la Revista Sociedad Venezolana de Derecho Mercantil, procedemos a sintetizar los fundamentos

* Abogado. Especialista en Derecho Administrativo y Derecho Mercantil. Profesor Asistente de la Universidad Central de Venezuela. Investigador del Instituto de Derecho Privado de la Facultad de Ciencias Jurídicas y Políticas de la misma Universidad. Email: garoco@gmail.com Instagram: @rodriguescorreia y @calixtorcorreia / LinkedIn: Gabriel C Rodríguez C.

plasmados por el Dr. Alfredo Morles Hernández, en el artículo publicado sobre “El Contrato de Transporte”, en “Ensayos de Derecho Mercantil. Libro Homenaje a Jorge Enrique Nuñez”, como sigue:

Es competencia del Poder Público Nacional todo lo relacionado con el régimen jurídico de la navegación y el transporte en sus distintas modalidades (terrestre, aéreo, marítimo y fluvial) de conformidad con el artículo 156 de la Constitución de la República Bolivariana de Venezuela (CRBV), correspondiendo a la Asamblea Nacional legislar en estas materias (artículo 187.1).

El Dr. Morles acusa que las normas que rigen el contrato de transporte comercial “son muy antiguas”, originalmente extraídas del Código de Comercio (C. de Co.) francés de 1807, a las que con ocasión de la promulgación del Código de Comercio venezolano de 1904 se les incorporan algunas ideas inspiradas en el Código de Comercio alemán de 1900. Advierte adicionalmente un parecido tratamiento entre las normas nacionales con las versiones italiana (1882) y la española (1885).

Dada la adaptabilidad de las normas comerciales con independencia de las nuevas tecnologías creadas por el ser humano, las normas del Código comercial, a pesar de haberse diseñado para el transporte terrestre en época de los vehículos a tracción de sangre, ha hecho entender tanto a la doctrina y jurisprudencia venezolana, que utilizando el medio de interpretación analógica, no solo resultan aplicables para dichos medios de transporte, sino de igual modo al transporte aéreo comercial, así como a todo lo relacionado con la navegación interna por río, lagunas, canales navegables o por mar, estas últimas, regulada en instrumento de carácter especial denominada Ley de Comercio Marítimo y sobre cuyo ejercicio mercantil ya venía el C. de Co. estableciendo.

De manera que el contrato de transporte comercial de personas o cosas, en virtud de su inserción en la codificación comercial vigente, que lo declara como acto objetivo de comercio (ordinal 9º del artículo 2, C. de Co.), hace extensiva su patente de naturalidad, no tan solo al que se ya venía regulando de manera expresa, es decir, al realizado por medio lacustre, marítimo sino que de igual forma al ejecutado por medio aéreo, gracias a la herramienta de la analogía en materia de fuentes del Derecho Mercantil.

Interesando en develar a nuestra comunidad jurídica, quién y cómo es considerado prestatario del servicio de transporte, para que adquiera naturaleza comercial. Así nos descubre la identidad de una organización empresarial, dedicada al traslado de pasajeros y cargas, por cuanto la mera prestación de este servicio personalmente, efectuado por el propio conductor, con independencia del andamiaje empresarial, es

considerado en nuestra legislación como un oficio regulado por el derecho común, adecuadamente según las reglas del contrato de obras, estableció nuestro gran maestro Morles. El acto aislado configura el ejercicio de un acto civil y no obstante, puede considerarse comercial por conexión o accesoriadad.

A todas estas enseñanzas, el Dr. Morles se preocupa por detallarnos de manera exhaustiva todo el régimen normativo que ampara a este particular contrato, exponiéndonos con su gran metodología pedagógica, sus comentarios profesionales como erudito del Derecho frente a cada disposición legal que necesita de su lápiz para armonizar, en ocasiones, la técnica legislativa dispendiosa y distraída conjugándolo con su dilatada trayectoria de investigado en lo académico.

Por último, nos expone que el ejercicio del transporte en Venezuela constituye una modalidad de prestación de servicio público, por ello el Estado venezolano está interesado constantemente en intervenirlo muy acentuadamente; así regula para este sector un régimen de concesiones que coloca igual cuidado, en los requerimientos para la gestación de empresas dedicadas a explotar económicamente esta actividad con carácter profesional y lucrativo, por lo que este intervencionismo no se agota en un solo ámbito, ya que se desarrolla desde lo local en el municipio hasta lo nacional, incluyendo sus facultades para la fijación de tarifas de transporte, en más de las veces, de forma unilateral en detrimento de los intereses de los particulares que se dedica a la explotación de este servicio que implica grandes riesgos.

1. Aspectos Sustanciales del Contrato de Transporte

Morles explica que la definición ofrecida por el artículo 154 del C. de Co, mezcla confusamente dos contratos, el de transporte y el de expedición, radicando como el auténtico contrato de transporte aquel celebrado entre el porteador y el remitente, quien se encarga del traslado de personas o cosas de un punto a otro, en tanto que en el segundo, lo que existe es una operación mediante el compromiso que adquiere una persona, denominada comisionista, quien además toma para sí la ejecución de la prestación, es decir, en nombre propio pero por cuenta de su mandante, que englobará la realización de todas las operaciones inherentes al contrato de transporte, incluyendo aquellas accesorias que se presenten durante su gestión entre otras -vitullas, combustibles, vehículos, etc-.

El transporte comercial en cambio se caracteriza por el hecho de ser prestado por una organización de carácter empresarial, la cual no solamente se dedica a trasladar pasajeros u objetos, sino que cuenta con la infraestructura empresarial y técnica, para alojar a las personas en terminales o las cosas en almacenes, las caravanas o flotillas de medios de transportación (automóviles, buses, buques, aeronaves, trans-

bordadores, etc), empleo de dependientes, representantes o agentes y contratación de seguros contra daños patrimoniales o relacionados con la vicisitudes de la vida de los pasajeros durante la travesía.

Si bien el legislador lo menciona de manera expresa, por su parte el Dr. Morles, no pasa a referirse al transporte de animales vivos como cosas en el contrato de transporte, él prefiere sistematizarlos como una mención aparte, separarlo como categoría jurídica especial. Vista esta mención a los demás animales asentada en su colaboración escrita, si lo comparamos con el tratamiento que de los mismos se ofrece para el derecho común, en su abstracción jurídica como cosas muebles (semovientes) o inmuebles, apreciamos que inmediatamente después de mencionar a las personas, como sujetos que resultan transportables en dicho contrato, podemos especular que el efecto propugnado es una fórmula que permita su visibilización como categoría jurídica autónoma, distintas de las cosas de la impronta codificadora. Jamás lo sabremos.

Por otra parte, dada el grado de evolución y alta sofisticación en la tecnificación de todas las ramas de la industria y el comercio en nuestros tiempos modernos, el transporte marítimo y fluvial, así como el aéreo y el terrestre, han venido a ser legislado en normas legales especiales, con un extenso tratamiento que les refiere la propia complejidad de cada una de las modalidades señaladas, con los diferentes regímenes y niveles de riesgos inherentes a su explotación profesional lucrativa y organizacional, por ello, sistematiza cada uno de los contratos de transporte de las siguientes maneras:

1.1. Contrato de Transporte Terrestre de cosas. Elementos personales

Morles expone que a pesar de que el contrato de transporte comercial de cosas presupone la entrega de las mismas cosas embarcadas en el lugar de destino, en Venezuela no se tiene como un contrato real sino consensual, criterio el cual está conforme pacíficamente la doctrina mayoritaria. Por otro lado, solo se refiere al traslado de cosas corporales, por cuanto la legislación comercial no establece reglas para el transporte de cosas inmateriales tales como las noticias, telegramas u otros semejantes como mensajes en redes sociales por ejemplo, no obstante existe en Venezuela legislación especial sobre este tema.

A lo anterior se viene agregar un sub-régimen complementario, contenido en las disposiciones establecidas en la Ley de Transporte Terrestre (LTT) para la prestación del servicio de transporte automotor de carga general, a granel, perecedera y frágil (art. 124); como las considerada de alto riesgo, entendiéndose por tal, “la compuesta de productos peligrosos, que por sus características, causen daños a las

personas, medio ambiente, vehículos y demás bienes, o las que superen en dimensiones o pesos máximos establecidos mediante las Normas del Sistema Nacional de Calidad (art.126). Destaca este régimen normativo especial, que el servicio de transporte terrestre de carga no se encuentra sometida a un régimen tarifario regulado por la Administración, excepto en los supuestos de bienes decretados como de primera necesidad o estratégicos (art. 147).

El contrato de transporte de cosas se perfecciona con el consentimiento legítimamente manifestado, es decir, libre de vicios, entre el remitente, jurídica y técnicamente conocido como expedidor o cargador y la empresa transportista o porteadora. Adviene a la relación jurídica un tercero accidental o destinatario, llamado consignatario, quien recibe los efectos corporales transportados. En ocasiones interviene un comisionista como arriba se expresó, cuando asume el compromiso de efectuar en nombre propio el transporte a elección del porteador que éste designe o por el cargador entre otros.

Las menciones subjetivas en el contrato de transporte de cosas por tierra son sistematizadas por la pluma del eminente Maestro así:

El expedidor es la persona que entrega la cosa que debe ser transportada y celebra el contrato con el transportista. Es el acreedor en el contrato... No es cargador el que de hecho estipula el contrato y el que de hecho realiza el acto material de entrega de la carga, sino aquel en cuyo nombre se celebra el contrato y se entrega la carga... El porteador es... el que se encarga, de cualquier modo que sea, de efectuar o hacer efectuar el transporte... incluye tanto al conductor... como al comisionista de transporte, pues el primero efectúa el transporte por sí mismo y el segundo hace efectuar el transporte por otros... El destinatario es el acreedor en la fase ejecutiva del contrato. La prestación del transportista es ejecutada al término del viaje mediante la toma en consignación en el lugar de llegada por el acreedor del transporte, que puede ser el mismo remitente... es el beneficiario... si la carta de porte es nominativa, se conocerá, pero si ha sido emitida a la orden o al portador, será destinatario el endosatario o el portador que presente la carta de porte en el lugar de destino al transportista.¹

¹ Alfredo Morles Hernández, "El Contrato de Transporte", Ensayos de Derecho Mercantil, Libro Homenaje a Jorge Enrique Nuñez, Tribunal Supremo de Justicia, Colección Libros Homenaje, N° 15 (Caracas: 2004), 525.

1.1.1. Carta de Porte

Conforme el artículo 156 del C. de Co. venezolano, tanto el cargador como el porteador, podrán exigirse mutuamente una manifestación de los efectos recibidos para ser transportados, ello se logra mediante la emisión de una instrumental denominada carta de porte nominativa, a la orden o al portador, que además debe contener estos requisitos:

<i>Menciones Subjetivas</i>
a.- El nombre, apellido y domicilio del cargador, o remitente.
b.- El nombre, apellido y domicilio del porteador.
c.- El nombre, apellido y domicilio del consignatario.
<i>Menciones Materiales u Objetivas</i>
La naturaleza, peso, medida o cantidad de los objetos que se remiten.
<i>Menciones de Lugar</i>
a.- Debe expresar el lugar de emisión para determinar la legislación aplicable.
b.- El lugar del destino o donde ha de efectuarse la entrega de los objetos.
<i>Menciones de Tiempo</i>
a.- El plazo en que debe efectuarse la entrega de los objetos transportados por el porteador.
<i>Menciones de Pago de Suma Determinada</i>
a.- El precio de porte ²
b.- La indemnización a cargo del porteador por algún retardo en la entrega de la carga transportada (si se estipulare).
<i>Menciones Circunstanciales</i>
a.- Especificación si los objetos a transportar se encuentran embalados o envasados, también la especie de embalaje o envase y los números y marcas o precintos de éstos conforme los usos comerciales.
b.- Cualesquiera otros pactos y condiciones lícitas que acordare los contratantes.

Morles destaca que la carta de porte debe estar suscrita por las partes y colocar una fecha, no obstante cualesquiera de las menciones que faltare pueden suplirse con todo género de pruebas. Una vez emitida la carta de porte, para que opere la transferencia de las mercancías transportadas será necesario transmitir la propia del documento así emitido, que por demás, están de tal suerte estrechamente vinculados, que el artículo 166 *eiusdem*, consagra que en el supuesto de suspensión del contrato de transporte por restitución de los objetos transportados, o consignación a destinatario distinto al originalmente señalado, o resolver de modo distinto por contraorden giradas, como lo constituye un cambio de ruta por ejemplo, es derecho del porteador exigir la devolución del ejemplar de carta de porte emitida del quien la detente y si se pacta un nuevo destino, reclamar la emisión de una nueva carta de porte sustitutiva.

Todo contraorden impartida en el supuesto de que las mercancías hayan sido entregadas en el lugar de destino, o hayan sido reclamadas por el destinatario, o consignado la carta de porte, es el receptor, como sujeto destinatario, beneficiario quien tiene la soberana apreciación de disponer o reconsignar los efectos entregados por el contrato de transporte materialmente ejecutado, por cuanto en estos supuestos se configuran la cesación legal de las obligaciones asumidas por el porteador.

Es preciso señalar el grado de eficacia y los efectos de los pactos celebrados entre el expedidor y el porteador en su relación con el destinatario o el portador de la carta de porte firmada por el porteador, cuando no son mencionados en dicho documento mercantil, Morles nos indica que:²

Los pactos no indicados en la carta de porte no tienen efecto contra el destinatario ni contra el portador de la carta... (artículo 162 Código de Comercio)... la falta de mención en ella del estado de las mercancías, hace presumir que éstas han sido entregadas al porteador sanas y en buenas condiciones (artículo 159). En defecto de carta de porte, la entrega de la carga al porteador se puede hacer por cualquier medio de prueba (artículo 157).³

Es decir con cualquiera de las señaladas en el artículo 124 C. de Co.: documentos públicos, documentos privados, extractos de libros de los corredores, libros de corredores, facturas aceptadas, libros mercantiles de las partes contratantes, telegramas, correspondencias, declaraciones de testigos y cualquier otro admitido por la ley civil, entre otros, la prueba indiciaria resultantes del cúmulo de hechos ciertos probados, no por testigos, que sean bastantes para determinar la admisión de tal prueba (Artículo 1.392, *in fine*, Código Civil -C.C.-).

² El porte es "lo que se paga al porteador" como precio del servicio de transporte prestado. Armando Hernández-Bretón, *Código de Comercio Venezolano* (Caracas: La Torre, 1968), 90.

³ Morles, *El Contrato de Transporte...*, 526.

1.1.2. Ejecución del Contrato y Régimen Jurídico de Responsabilidades, Cargas y Derechos.

Tratándose el transporte de un contrato consensual, son las partes quienes fijan el alcance de sus obligaciones y la duración de su ejecución; en tal sentido Morles clasifica las principales prestaciones legales debidas por cada uno de los sujetos intervinientes, en referencia a las vicisitudes allanadas por los bienes muebles transportados en conexión con los riesgos ordinarios presentes para la ruta pactada, las pérdidas de valor -parciales o totales- experimentadas por las mercancías durante el tránsito y las incidencias provenientes de causas de fuerza mayor que puedan alterar el equilibrio patrimonial de las partes en el contrato, verbigracia conmoción civil, saqueos, inundaciones, etc. A todo evento “el porteador tiene un privilegio sobre la carga para el pago del porte y de los gastos legítimos hechos en las mercancías o por causa de ellas”⁴ (art. 183 C. de Co.).

Ciertamente y por lo general, el ejercicio de la actividad empresarial de transporte se encuentra sujeta a innumerables riesgos que gravitan sobre la experiencia que constituyen trasladar objetos de un origen “x” a un destino “y”. Así, Morles establece en epígrafe especial un tratamiento exclusivo para el porteador:

... por incumplimiento de la obligación de hacer el transporte, total o parcialmente, o por entrega tardía de las cosas al destinatario;... por incumplimiento de la obligación de custodia, en caso de pérdida total o parcial de la mercancía, o por avería que sufran las cosas transportadas o una parte de ellas... la responsabilidad del porteador por daños a las cosas es una responsabilidad contractual... para que esa responsabilidad sea exigible derivan de la naturaleza de obligaciones de resultado... cuando el daño es obra de mala fe o negligencia... el monto de la reparación se regula conforme a las reglas civiles de la responsabilidad por hechos ilícitos. (artículo 177 Código de Comercio).⁵

Nota: Todas las disposiciones legales citadas en el cuadro infra detallado remiten a los números de los artículos del C. de Co.

⁴ Morles, *El Contrato de Transporte...*, 527.

⁵ Morles, *El Contrato de Transporte...*, 528-529.

<i>Sujetos</i>	<i>Artículos</i>	<i>Prestaciones</i>
Remitente	158 192	Suministrar las mercancías en el término estipulado.
		Acondicionar idóneamente las mercancías para trasladar.
		Dar las mercancías en el lugar convenido.
		Exigir constancia de la entrega de mercancías.
		Facilitar documentos aduanales (importante).
		Facilitar otras instrumentales para el desplazamiento de mercancías sin novedad. (Permisos, certificados, etc.).
		Pagar el porte o declarar que se debe.
		Cuando no se ha pagado el porte en origen, notificar de ello al destinatario con expresión del crédito en favor del porteador.
		Responder por la veracidad y regularidad de las declaraciones efectuadas.
Porteador	165 166 169 167 172 180 181 182	Trasladar sin demora las mercancías recibidas.
		Respetar las modalidades para la expedición acordada en sus versiones de urgencia o despacho preferente.
		No desviarse de la ruta estipulada para el traslado, salvo casos de fuerza mayor, dando derecho al ajuste de tarifa.
		Seguir con fidelidad las instrucciones sobre suspensión de tránsito, restitución o consignación de las mercancías.
		Entregar las mercancías en el destino original si no existe acuerdo sobre el nuevo flete, por variación de la ruta larga y dispendiosa, por causas sobrevenidas a las estipulaciones de las partes.
		Responder civil y comercialmente por los hechos provenientes de sus dependientes o porteadores subcontratados o viajes multimodales.

		<p>Dar las mercancías sin dilaciones y contra entrega de la carta de porte al destinatario que la detente o la reclame, conforme las convenciones de las partes, reglamentos o la costumbre mercantil</p> <p>Asumir su responsabilidad de custodia y de guardián, al instante de recibir las mercancías.</p> <p>En caso de avería o discrepancias en la recepción de las mercancías en el lugar de destino o no tener noticias del destinatario o su representante, iniciar procedimiento judicial para reconocimiento, depósito y subasta pública de los efectos transportados, con destino a cubrir precio del porte y gastos.</p> <p>Depositar en banco o casa de comercio prestigiosa, el remanente del dinero obtenido de la subasta pública deducidas como fueran sus acreencias.</p>
Destinatario		Para ser parte en el contrato debe aceptar recibir los efectos transportados.
		Tiene la facultad de no reclamar la carga transportada bien por expresa declaración o no presentando la carta de porte.
		Exhibir y presentar la carta de porte para aceptar la carga.
	166	Pagar en destino el importe en favor del porteador, del porte -si se debe-.
	178	Como consignatario puede abandonar las mercancías que se vuelvan inútiles por averías presentadas en el traslado por cuenta del porteador, exigiendo su valor.
	183	Si la avería disminuye el valor de las mercancías pero no las hace inútiles, está obligado como consignatario a recibirlas, salvo si son elementos integrantes de una colección o juego compuesto por varias piezas.
		En caso de avería que disminuye el valor de las mercancías, el consignatario tiene derecho de reclamar el importe del menoscabo parcial.

1.1.3. Transporte de Materiales Considerados Peligrosos

La disposición que encontramos en un texto legal de derecho privado, para el mejor manejo y observación en la prevención de siniestros ocasionados por la transportación de materiales explosivos o inflamables o de combustión espontánea, lleva la esencia del grado de importancia asumida por el emprendedor del transporte comercial cuando se dedica a dicho negocio jurídico de manera profesional.

En primer lugar debe observarse los reglamentos dictados por el Ejecutivo Nacional o la unidad administrativa responsable de tal sector, pero en ausencia de tales o por simple omisión reglamentaria del Ejecutivo Nacional, el legislador comercial hace recaer en la fuerza de las costumbres del comercio, aquellas prácticas empleadas para el traslado de objetos que con tales características puedan colocar en riesgo tanto la integridad física de los pasajeros, así como de los demás bienes pertenecientes a otros remitentes o cargadores con base al principio de la buena fe mercantil y la diligencia del buen padre de familia, observada por el gremio de este especialísimo sector industrial y comercial.

Reflejan de este modo, la necesaria preocupación del sector productivo en el ámbito del derecho privado comercial evitar las innecesarias consecuencias de fatalidad asociadas a una expedición que puede afectar la reputación mercantil de los empresarios profesionales de este servicio, vrg., cuando se mezclan en un mismo vehículo, unidad, vagón o transporte, las personas (conductor, dependientes, pasajeros y terceros), o de igual manera, las mercancías no peligrosas consignadas por otros remitentes, con artículos de muy comprobada peligrosidad racional, como materiales explosivos e inflamables (combustibles, maderas, químicos, gases en cilindros, etc).

En razón de tales costumbres mercantiles en el ejercicio profesional y empresarial de la actividad de transporte se enuncian algunas de las más básicas o elementales, exigidas por la buena fe mercantil:

- 1.- condiciones adecuadas de embalaje seguro;
- 2.- señalizaciones de alerta y prevención, dirigida a propios y extraños;
- 3.- cargados en vehículos o vagones separados;
- 4.- conductores experimentados para la ruta de transporte;
- 5.- dependientes entrenados en prevención de tales riesgos
- 6.- personal calificado para la atención inmediata de tales siniestros; y
- 7.- prohibiciones de interactuar con las mismas mientras se usan emisores de fuego, luz incandescente, fósforos, cigarrillos o tabacos encendidos, teléfonos celulares.

Este régimen se encuentra sometido a la intervención por la autoridad de transporte terrestre, conforme las disposiciones que ut-supra se mencionó, contenida en la Ley de Transporte Terrestre.

1.1.4. Transporte de Valores y Efectos Mercantiles

A pesar de que en nuestros tiempos las transacciones electrónicas de dinero y criptoactivos han hecho disminuir apreciablemente el traslado de monedas y billetes en efectivo por vía de transporte terrestre, siempre serán necesario considerar esta modalidad de transportación, para proveer de circulante en aquellas regiones o lugares que no cuenten con acceso a plataformas o aplicaciones tecnológicas como antes se refirió, o bien para abastecer de cambio para la realización de operaciones al menudeo, o si se desea, para trasladar efectos mercantiles o títulos de créditos emitidos en diferentes plazas comerciales.

En tal sentido el porteador se hace plenamente responsable y hasta por el monto del valor expresamente declarado por el remitente o cargador, conforme lo estipula el artículo 174 del C. de Co.

Morles califica así esta consecuencia jurídica con base a una muy importante razón, el flete. En efecto, el costo de transportar el dinero por las rutas estipuladas, en el horario convenido, con implementos y vehículos fortificados de seguridad, personal armado, sistema de radiocomunicaciones, etc, está congruentemente vinculado con la tarifa cobrada por el emprendedor dedicado al ejercicio de esta particular e interesante actividad empresarial:

Es una obligación de resultado... no pueden limitar su responsabilidad o exonerarse de ella en la hipótesis de transporte de dinero, porque estas limitaciones afectarían la esencia del contrato y desnaturalizarían el carácter de obligación de resultado que asume... el transportista... por la extensión que tienen estos riesgos, los transportista contratan seguros de responsabilidad de montos suficientes, cuyo costo... trasladan a su clientes a través del cobro de las tarifas.⁶

Para el traslado de documentos históricos, provenientes de tesoros, naufragios, subastas o fundamentalmente sentimentales, traspasados intergeneracionalmente, obras de artes, colecciones de filatelia, etc, Morles es del criterio que su valor debe ser apreciado y tasado por expertos, ya que escapan de las estimaciones comerciales

⁶ Morles, El Contrato de Transporte..., 530.

ordinarias que puedan considerar las partes en el contrato de transporte de valores, en pocas palabras su apreciación económica se desprende de su propia rareza, autenticidad y atemporalidad.

Por último, Morles señala que las empresas de transportes de valores, responden frente a los remitentes de los dineros por culpa levísima, por cuanto a través del principio de la libre autonomía de la libertad de las partes para contratar, estas asumen para sí, todas las disposiciones que tengan por objeto neutralizar y mitigar cualquier percance o siniestro por la modalidad de los riesgos profesionales que enfrentan, así el transportista de valores asume entregar en el lugar de destino concertado, las remesas consignadas por el remitente, siendo a cargo de dichas empresas la implementación de todas las medidas de prevención y sistemas de seguridad, que les permitan durante la ejecución del traslado cumplir a cabalidad con la entrega pactada como ut-supra quedó referenciada al hablar de la contraprestación recibida por el porteador.

1.1.5. Transporte Terrestre de Pasajeros

Para el establecimiento de una convención sobre transporte terrestre comercial de personas, se requieren la participación activa de dos sujetos. Por un lado la empresa de transporte, quien mediante el pago del precio efectuado por una persona, se encarga de expedir un tique, billete o boleto que legitima al pasajero ser trasladado.

Para cumplir la prestación de hacerlo trasladar de un lugar de origen a otro de destino por vía terrestre, requiere disponer de la utilización de vehículos automotores; sin embargo es asimilable los coches o carruajes halados por animales o a tracción de sangre, integrados a la organización empresarial, no todas las vías de comunicación terrestres se encuentran pavimentadas y para acceder a determinados lugares intrincadamente impenetrables, no son idóneos y por el contrario, absolutamente dificultosos realizarlos con automóviles o buses, sencillamente porque no existen vías de penetración que las allanen, salvo senderos muy estrechos o caminos de tierra muy pedregosos; por lo que nada obsta, considerar también como empresas de transporte, al empresario transportista que oferta en un mercado determinado, el traslado de personas con el empleo de cabalgaduras sobre animales, tales como caballos, mulas, asnos, elefantes, camellos, etc; y que sus conductores o jinetes operen como dependientes bajo la dirección de este emprendedor del servicio de transporte. A la misma consideración técnico-jurídica debemos llegar para las empresas de transporte que utilizan en su flota bicicletas o carruajes conducidos por ciclistas o halados por seres humanos respectivamente, ya que todos ellos están integrados por Ley especial al Sistema Nacional de Transporte Terrestre (LTT, art. 1).

El billete o boleto debe ser tenido como un comprobante de legitimación, ya que expresa el itinerario para la salida y llegada y por otra parte obligan a las partes a su cumplimiento y en sus recíprocos beneficios, una, a trasladar el pasajero, sano y salvo a su lugar de destino para liberarse de su obligación, la otra, a pagar el precio del pasaje.

Morles destaca que conforme al artículo 186 del C. de Co., las empresas de transporte comercial se encuentran sometidas a las reglas del hecho ilícito por los daños que se produzcan con ocasión del traslado del pasajero y no se liberan de tal régimen, salvo que, prueben estar exentos de culpa. En efecto, el viaje conlleva la prestación de hacer para el emprendedor del transporte de cuidar que el pasajero llegue sano y salvo, como *ut-supra* se anotó hasta su punto de destino, obligación derivada de su responsabilidad en fuente contractual, pero que dada las implicaciones que subsumen la rendición de una obligación de resultado, en caso de padecer de algún daño mortal o lesiones durante el itinerario, conforme al precitado artículo 186 C. de Co., se extiende para el porteador de pasajeros las reglas de responsabilidad civil extracontractual, ya que se refieren a uno solo de los aspectos “de la responsabilidad civil, el de su extensión, y no a los presupuestos para su procedencia, como parece haber sido entendido... por doctrina muy calificada (Goldschmidt)”⁷, por lo que la reparación por los daños de cualquier naturaleza los incluye a todos y no existen en su parecer exenciones o limitaciones por establecerlo así el convenio alcanzado entre las partes.

Otro aspecto a distinguir es el supuesto de la responsabilidad civil frente a terceros con ocasión de un accidente de tránsito, sometidas a las normas dispuestas en la Ley de Transporte Terrestre (LTT) de 31 de julio de 2008, publicada en GOR-BV N° 38.985, de 01-08-2008, que regula todo lo relacionado con el transporte terrestre en coordinación con la realización de la actividad económica del transporte y de sus servicios conexos, por vías públicas y privadas de uso público, quedando excluida de dicha ley el que se verifica sobre rieles (LTT, art. 1) y estando sujeto a las regulaciones Estatales por considerarse una “actividad de interés social, pública, económica y estratégica a cuya realización concurren el Estado, los ciudadanos”, la sociedad organizada y los particulares (LTT, art. 3).

Dicha Ley exige obligatoriamente mantener vigente la contratación de una póliza de seguro para satisfacer las reclamaciones derivadas del régimen de responsabilidad civil de propietarios y conductores por los daños originados mientras circulan los vehículos (LTT, art. 72.8); su incumplimiento acarrea exclusivamente la

⁷ Morles, *El Contrato de Transporte...*, 532.

imposición de multa establecida en 5 Unidades Tributarias (UT), es decir, únicamente una sanción administrativa menos grave basado en esta fuente legal (LTT, art. 170.3); y por otra parte, no otorga facultad a la autoridad policial en tránsito terrestre, de impedir la circulación del vehículo o la retención del mismo hasta que sea subsanada dicha infracción menor.

Así, integrada la contratación de la póliza de seguro de responsabilidad civil para el ramo de vehículos automotores, al sistema de responsabilidad civil con ocasión de la circulación de los mismos e involucrados en accidentes viales, la Ley supra citada, organiza un esquema propio preferente para las reparaciones o indemnizaciones de los daños, lesiones o muertes padecidas con ocasión de la ocurrencia de tales siniestros, de conformidad con lo establecido en la LTT, artículo 192:⁸

...a) el propietario del vehículo, el conductor y la empresa aseguradora están solidariamente obligados a reparar todo daño (material y moral) que se cause con motivo de la circulación del vehículo; b) la extensión y la reparación del daño moral se rige por las disposiciones del Derecho Común; c) las víctimas de accidentes de tránsito terrestre o sus herederos tienen una acción directa contra el asegurador dentro de los límites de la suma asegurada; d) a la víctima o a sus causahabientes no le pueden ser opuestas las excepciones que el asegurador pudiera tener contra el asegurado; e) los empresarios de transporte de personas deberán constituir y mantener garantía adicional a los fines de la responsabilidad de propietario y conductor frente a los pasajeros por daño causado en accidente de tránsito; f) las acciones civiles de responsabilidad para exigir la reparación de todo daño prescriben a los doce meses de sucedido el accidente.⁹

De conformidad con la LTT, artículo 94 corresponde al Instituto Nacional de Transporte Terrestre (INTT) la competencia para autorizar, regular, supervisar y controlar el servicio de transporte terrestre público de pasajeros, en rutas urbanas intermunicipales que no estén sujetas a autoridades metropolitanas o mancomunidades, en materia de transporte terrestre público de pasajeros y en todos los casos de rutas suburbanas e interurbanas, no municipales o estatales.

⁸ “El conductor o la conductora, o el propietario o la propietaria del vehículo y su empresa aseguradora, están solidariamente obligados u obligadas a reparar todo daño que se cause con motivo de la circulación del vehículo, a menos que se pruebe que el daño proviene de un hecho de la víctima, o de un tercero que haga inevitable el daño; o que el accidente se hubiese producido por caso fortuito o fuerza mayor. Cuando el hecho de la víctima o del tercero haya contribuido a causar el daño, se aplicará lo establecido en el Código Civil. En caso de colisión entre vehículos, se presume, salvo prueba en contrario, que los conductores o las conductoras tienen igual responsabilidad civil por los daños causados”.

⁹ Morles, *El Contrato de Transporte...*, 532. (LTT, artículo 196. Las acciones civiles a que se refiere esta Ley para exigir la reparación de todo daño prescribirán a los doce (12) meses de sucedido el accidente. La acción de repetición a que se contrae el artículo anterior prescribirá en igual término, a partir del pago de la indemnización correspondiente.

El servicio de transporte terrestre de personas se clasifica en público-colectivo o publico-individual o privada; en tanto que el transporte terrestre de carga, se clasifica en general, a granel, perecedera y frágil y de alto riesgo (LTT, art. 99) como arriba se prefijó. El ejercicio de la prestación del servicio nacional de transporte terrestre público y privado de personas y de carga, está reservado a los venezolanos y extranjeros residentes. Las empresas extranjeras de transporte autorizadas para prestar el servicio de transporte terrestre internacional, no podrán realizar transporte nacional o local, así como tampoco las personas jurídicas constituidas por ellas, salvo lo que regulen los tratados o convenios internacionales de los que la República sea parte y en condiciones de reciprocidad (LTT, art. 100).

Corresponde a las autoridades administrativas nacionales y municipales o metropolitanas, dentro de sus jurisdicciones, la facultad de expedir los permisos o autorizaciones para ejercer la actividad del transporte de personas y de carga (LTT, art. 101). Para la prestación del servicio de transporte público colectivo en rutas urbanas, suburbanas e interurbanas se requiere autorización previa y solo podrá ser explotada por personas jurídicas cuyo objeto social principal sea el transporte terrestre público en la modalidad respectiva (LTT, art. 104). Las personas jurídicas autorizadas para prestar el servicio de transporte público de personas en rutas interurbanas, están obligadas a disponer de terminales en los puntos de origen, toques intermedios y destinos, los cuales deberán inscribir en un registro especial.

Son derechos del pasajero (LTT, art. 108):

-Obtener del porteador un servicio de buena calidad.
-Gozar de una tarifa acorde con la calidad del servicio recibido.
-Gozar de instalaciones y vehículos higiénicos, seguros, confortables así como viajes ininterrumpidos, salvo los toques intermedios concertados.
-Obtener oportuna respuesta sobre las condiciones de prestación del servicio.
-En caso de pasajeros que presente alguna discapacidad, o ser niños o niñas con edad comprendida hasta 6 años, o personas mayores de 60 años de edad, o mujeres en estado de gravidez o con niños o niñas en etapa de lactancia, obtener atención especial y todas las facilidades materialmente posibles del porteador.

Son Obligaciones del pasajero (LTT, art. 110):

-Pagar los cargos por servicios recibidos.
-Informar al porteador o autoridad competente sobre deficiencias o daños ocurridos en las instalaciones o unidades del servicio.
-Respetar las normas de conducta y buenas costumbres.
-Cuidar las instalaciones y las unidades del servicio de transporte.

2. Transporte de Comercio Marítimo. De Mercancías.

Hemos vistos como en las últimas décadas, se ha producido el fenómeno de la descodificación del Código de Comercio, es decir, el fenómeno legislativo que hace vaciar de contenido la impronta de la era Codificadora, para proceder al tratamiento en forma más densa y técnicamente regulado por instrumentos legales de carácter especial, obviamente, sin perder de vista su naturaleza comercial, pero adaptándose a las modernas tendencias globales y exigencias de un intenso intercambio internacional propio de tal mercado implosionado por las comunicaciones en la era del Internet, que desde el punto de vista del derecho económico-administrativo invaden la operatividad técnico-comercial por las exigencias de los distintos grupos de interés y opinión.

Esta situación no podía pasar desapercibida para el mundo maritimista criollo, es así como por medio de la Ley de Comercio Marítimo (L.C.M.),¹⁰ todo un Libro del Código de Comercio quedó suprimido en un alcance de gran consideración, quedaron derogados para tan solo esta unidad cerca de 285 artículos, que fueran superados en su anacronismo, ya que fueron concebidos para la era de la navegación a vela o vapor fundamentalmente.

En efecto, la herencia decimonónica, recibió un último baño de actualidad jurídica para el momento en que se puso en vigencia del Código de Comercio venezolano de 1904, es así que con dicha Ley se le imprimió un enfoque renovador al transporte marítimo, situación que aprovechó el Legislador patrio para armonizar las normativas inherentes para el sistema legal con implicaciones en el ejercicio del comercio por medio de buques o embarcaciones navales o fluviales muchos más veloces en sus desplazamientos:

¹⁰ Publicada en Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela N° 5.551, Ext., de 09 de noviembre de 2001. Reformada parcialmente por la Asamblea Nacional y publicada en Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela, N° 38.351, de 05 de enero de 2006.

Bajo este norte, se sistematiza en el Título V “Los Contratos de Utilización del Buque”; Capítulo III, disposiciones especiales que norman el transporte de mercancías por agua, desde los artículos 197 al 273 y en el Capítulo V, el régimen aplicable al transporte de pasajeros, artículos 276 al 311. Se señala como fuente de sus instituciones, de conformidad con lo expuesto por un de sus principales protagonistas, el maestro Cova, a “la Ley argentina de la Navegación de 1973, la Ley chilena N° 18.680 del 22 de diciembre de 1987,... los convenios internacionales proyectados por organismos tales como el Comité Marítimo Internacional (CMI), la Organización Marítima Intergubernamental (OMI) la Organización de las Naciones Unidas para el comercio y el Desarrollo (UNC-TAD); los usos y las costumbres, la doctrina y la jurisprudencia de naciones de intenso comercio marítimo”... el marco administrativo de la navegación para buques destinados al transporte de pasajero, que deben ceñirse a lo dispuesto en los artículos 49 y 50 de la Ley General de Marinas y Actividades Conexas... y la clasificación legal que pueden asumir las empresas prestadoras de servicio de transporte acuático...¹¹

En primer lugar Morles escinde, en el tratamiento doctrinario que hace en su publicación, el transporte de mercancías por agua. Hace alusión al régimen jurídico de responsabilidad del porteador para aminorar o eximirse de reparar daños con base a estipulaciones de carácter contractual.

Es tal sentido establece que tales normas legales no tienen carácter dispositivas, son inderogables por el convenio que puedan establecer las partes, evitando con ello “los abusos del porteador como parte dominante en la relación”,¹² acogiendo las Reglas de La Haya-Visby y las de Hamburgo, como un antiguo clamor del gremio maritimista local.

Identifica así en la relación jurídica tres menciones subjetivas, a saber: al porteador, quien asume para sí o por instrucciones de otro, pero obrando en nombre propio, la obligación de trasladar las mercancías por agua; otro denominado cargador, quien actuando en nombre y cuenta propia pacta con el porteador el contrato de transporte de mercancías, siendo de su carga contractual, la entrega material de las mercancías al porteador; y por último el consignatario, la persona identificada como legitimada para recibir las mercancías embarcadas y despachadas. Dentro de la categoría de los porteadores, se menciona al “porteador efectivo” como el sujeto a quien se le encomienda la ejecución del transporte de mercancías por agua o de una parte de este medio acuático.¹³

¹¹ Gabriel Rodríguez, De la Renovación Normativa del Transporte Comercial, Ensayos de Derecho Mercantil, Libro Homenaje a Jorge Enrique Nuñez, Tribunal Supremo de Justicia, Colección Libros Homenaje, N° 15 (Caracas: 2004), 881.

¹² Morles, El Contrato de Transporte..., 533.

¹³ L.C.M. Artículo 197.2.

El maestro Morles habla que el objeto del contrato comprende no tan solo las mercancías individualmente consideradas,¹⁴ sino de igual manera, tanto el contenedor, es decir, el recipiente unitario, estanco y autónomo, mediante el cual se agrupan en su interior los bienes de tráfico lícito, muy voluminosos o pesados, para luego ser cargadas en los buques marítimos o embarcaciones fluviales; como de igual manera, aquellas que son transportadas en combinación con vehículos de transportes terrestre o aeronaves, en versiones multimodales; así como las que son embaladas y apiladas en soportes de plataformas o armazones rígidos estandarizados por los usos del comercio marítimo (*pallets* -paletas-); o las que se transportan como carga a granel o los animales vivos, todos, suministrados por el cargador al porteador para su eventual transportación.

2.1. Obligaciones y Responsabilidad del Porteador Marítimo

Son a cargos del porteador las siguientes obligaciones que permitan la factibilidad, viabilidad y éxito de la travesía de la expedición marítima, desde el puerto de embarque hasta el puerto de destino y hasta que entregue los bienes transportados al consignatario, a una autoridad, o un tercero designado por el contrato, la ley o los usos comerciales marítimos:¹⁵

<i>Fundamento Legal (L.C.M.)</i>	<i>Obligaciones</i>
204	<ul style="list-style-type: none"> · Disponer del buque en estado de navegabilidad · Equipar y aprovisiona el buque · Cuidar que las bodegas, cámaras de enfriamientos y demás espacios para ubicación de las mercancías estén en condiciones de asegurar su conservación durante el traslado.
207	<ul style="list-style-type: none"> · Con relación a las mercancías transportadas debe mantener la diligencia "conveniente y apropiada" para su: <ul style="list-style-type: none"> A. Manipulación. B. Carga. C. Estiba. D. Transporte. E. Custodia. F. Cuidado. G. Descarga. <p>(nota: Si no existe oposición de normas de derecho público. Se puede pactar que las operaciones de carga y descarga puedan realizarlas el cargador y el consignatario respectivamente).</p>

¹⁴ L. C. M. "Artículo 197. A los efectos de esta Ley se entiende por... 5. Mercancías: todo bien susceptible de ser transportado por agua. Cuando estas 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".

¹⁵ Téngase presente las modificaciones y supresiones introducidas por la reforma parcial operada en el texto de la Ley para el año 2006 como antes se describió.

228	<ul style="list-style-type: none"> · Por regla general son de su cargo las operaciones de carga y descarga, salvo que se convenga lo mencionado en la nota anterior
246	<ul style="list-style-type: none"> · Asumir la obligación de hacer transbordar las mercancías para que sean entregadas en el puerto de destino, en los supuestos de interrupción, suspensión o demora del viaje. · Asumir los gastos de trasbordo y flete para concluir con el transporte y entrega final de las mercancías en los supuestos de interrupción, suspensión o demora del viaje.

Menciona Morles que el porteador es responsable de los daños ocasionados a los efectos transportados causados por culpa o negligencia propia, como de igual manera los generados por acción u omisión de sus agentes y demás dependientes vinculados a su organización empresarial que intervienen en las vicisitudes de la expedición marítima, durante el manejo, estiba, tránsito, carga y descarga. A todo evento, existe un límite pecuniario establecido por la responsabilidad del porteador, el cual no debe exceder del equivalente para dicha prestación dineraria en moneda nacional en la fecha del fallo o de la concertada por las partes en “seiscientas 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 pérdidas o dañadas, aplicándose el límite más elevado”. La unidad de cuenta que hace alusión la referida norma legal son los denominados Derechos Especiales de Giro (DEG). Esta regla de reparación de daños materiales se descarta cuando el cargador haya efectuado manifestación expresa de la naturaleza y valor de las mercancías transportadas en el conocimiento de embarque, la que opera como presunción respecto al valor de tales bienes que puede ser desvirtuada por el porteador. Por último, se considera formando parte del contenedor, paleta o equipo para la transportación de cargas acumuladas, las mercancías relacionadas en el conocimiento de embarque que hagan referencias a los mismos, siendo tratadas para estos efectos como un bulto o unidad. (L.C.M., artículo 211). De manera que la sistematización del régimen jurídico de la responsabilidad legal del porteador marítimo comprende:

¹⁶ “El DEG es un activo de reserva internacional creado en 1969 por el Fondo Monetario Internacional (FMI) para complementar los activos de reserva existentes de los países miembros. Los DEG son asignados a los países miembros en proporción a sus cuotas en el FMI... sirve como unidad de cuenta del FMI y otros organismos internacionales. Su valor está basado en una cesta de monedas fundamentales del mundo”. Mayor información, cf. en notas al pie, Rodríguez C, De la Renovación Normativa del Transporte Comercial, 882-883.

¹⁷ Se entiende que están bajo su custodia cuando recibe las mercancías “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”. L. C. M., artículo 203.

¹⁸ Morles, El Contrato de Transporte..., 534.

2.2. Obligaciones y Responsabilidad del Cargador Marítimo

En el supuesto general de infracciones a sus obligaciones, el cargador responde con la indemnización de los daños y perjuicios ocasionados a los porteadores, teniendo presente que el límite máximo del importe del flete pactado en el contrato de transporte (L.C.M., artículo 227). Por otra parte, en los escenarios de transportación de sustancias o mercancías consideradas peligrosas y que obviamente representen una inminente destrucción de los demás bienes transportados, habida cuenta que el porteador ha tomado todas las medidas de prevención posible y aun así éstas resultaron ser superadas por un estado de alarma creíble, que ponga en riesgo la expedición marítima o multimodal misma; o en el supuesto que el cargador no notificó en debida forma, oportunidad y lugar del estado de peligrosidad de tales mercancías, tiene derecho los porteadores de transformarlas en inofensivas en forma congruente a su especial naturaleza, sin que sea reclamada indemnización (L.C.M., artículo 231.2).

<i>Fundamento Legal (L.C.M.)</i>	<i>Régimen de Prestaciones y Responsabilidad</i>
227	Entregar en la oportunidad y condiciones estipuladas en el contrato o conforme los usos comerciales o normas administrativas las mercancías al porteador
229	Asumir la responsabilidad de la pérdida, daño o retraso en la entrega de las mercancías que sean causados por sus operarios y agentes.
230	<p>Señalizar adecuadamente y racionalmente las mercancías que representen un grave riesgo en el traslado, así como las consideradas peligrosas o inflamables.</p> <p>Notificar al porteador o porteador efectivo, antes o durante la entrega de las mercancías consideradas peligrosas este carácter para que adopte las medidas de prevención adecuadas en su transportación y custodia.</p> <p>Responder frente a los porteadores de los perjuicios resultantes en los supuestos de omisión de notificar el traslado de mercancías o sustancias consideradas peligrosas.</p>

2.3 Instrumental a generarse por el transporte marítimo de mercancías

Con ocasión de la celebración de un contrato de transporte marítimo de mercancías, el porteador deberá expedir un documento en el instante mismo que reciban de manos del cargador los bienes que son objetos de traslado (L.C.M, artículo 232). Este documento se denomina “conocimiento de embarque” y está destinado a cumplir múltiples funciones en el ámbito legal, no hay que confundir este título con la emisión de otras documentales que provee el porteador marítimo de cosas.

La ley prescribe los requisitos formales del mismo, sin embargo existe una disposición, concretamente el artículo 236 *eiusdem* que genera mucha confusión en materia de la disciplina de los títulos de créditos debido a su no muy feliz armonización con el régimen jurídico de los títulos de créditos:

Artículo 236. La omisión en el conocimiento de embarque de uno o varios de los datos a que se refieren los dos artículos anteriores, no afectará la naturaleza del documento como conocimiento de embarque.

En nuestro criterio, pensamos que permite la generación de otras instrumentales que contribuyan a precisar la celebración del contrato de transporte marítimo de cosas, pero que no vale como tal título de crédito, ni puede pretenderse extender los efectos sucedáneos de los mismos, como si de verdad se trataran de tales títulos valores, mucho menos cuando se considera que faltan algunas de las menciones exigidas; ya que el legislador al combinar verbos en la fórmula legal exigida para el nacimiento del Conocimiento de Embarque, ha planteado unos requisitos mínimos en su emisión que no deben soslayarse si se desea hacer prevalecer la figura del instrumento de crédito. En efecto, nos refiere el Legislador: "En el conocimiento de embarque **deberán constar**, entre otros, los datos siguientes" (L.C.M. Encabezamiento, artículo 234).

De manera que cuando el porteador marítimo de cosas, supla un instrumento diferente al "conocimiento de embarque", este sirve como constancia en la recepción de las mercancías que deben transportarse, su naturaleza, su descripción, su estado de conservación aparente o real, en otras funciones operativas-prestacionales; por otro lado, permite presumir la celebración del contrato de transporte de cosas por agua para la modalidad bajo análisis y exigir su ejecución conforme las estipulaciones asentadas en el sucedáneo instrumental sin ser título de crédito.

Aspecto distinto es legitimar el derecho de crédito habiente, debe quedar bien establecido, que de ningún modo vale como tal título de crédito, por faltarles las menciones necesarias para su validez formal, es decir, exclusivamente están destinados hacer probar la existencia del contrato y no transmitir el derecho de crédito incorporado en el papel o archivo electrónico que se haya generado, simplemente por no existir como tal título un conocimiento de embarque conforme las previsiones exigidas en la Ley especial.

Tal interpretación se desprende del análisis gramatical en la técnica legislativa encontrada en la redacción del *ut-supra* comentado artículo 234 de la L. C. M. El verbo “debe”, que significa entre otros, “aquello que se tiene la obligación de hacer”¹⁹ está funcionando “como auxiliar en perífrasis de infinitivo que denotan obligación”,²⁰ por estar vinculado con el otro verbo de la frase: “constar”, siendo éste el verbo auxiliado, utilizado por el Legislador en infinitivo y en forma no personal.²¹

Con tales efectos gramático-lingüísticos, los conocimientos de embarque no se asimilan a las denominadas cartas de porte marítimo o cualesquiera otro sustantivos similares con que quieran denominarlas, por lo que tienden a ser confundidos por muchos como si se tratará de tal conocimiento de embarque;²² pero esto, de ninguna manera impide para el beneficiario, hacer cesión de sus derechos conforme las reglas establecidas en el Código Civil, y para que sea completa la transmisión, deberá contar con el consentimiento expreso del porteador y así adquiera plena eficacia jurídica.

De manera que no es, ni resulta suficiente la notificación realizada al porteador marítimo de cosas, propio del régimen jurídico de Derecho Común, ya que por exigencia expresa de la disposición legal de carácter especial. (L.C.M., artículo 243), en concordancia con el artículo 2, numerales 9, 13, 19 y 20, Código de Comercio, adminiculados con el artículo 150 *eiusdem*, los artículos 422 y 424 del mismo Código y artículos 1.549 y siguientes del Código Civil, deben velarse por cumplir con todas las formalidades legales de rigor para las transmisión de tales efectos de comercio marítimo, cuando se pretenda hacerlo circular conforme a un régimen jurídico distinto del establecido por la Ley para los títulos de créditos.

En tal sentido Morles nos explica razonadamente la causa de tal regulación:

... es el reflejo de la tendencia dirigida a eliminar el conocimiento de embarque o su función representativa, por los problemas que ha ocasionado su transmisión o negociación (pérdida, retraso, fraudes). La carta de porte marítimo y otros documentos similares se conocen como sea waybills, straight bill of landing o non ne-

¹⁹ Real Academia Española, Diccionario de la Lengua Española, (2021): <https://dle.rae.es/deber#conjugaciondpIRR5e>

²⁰ Sonia Rodríguez Mella, “Español. Verbo DEBER + infinitivo. ¿Va con o sin DE?”, (2021): <https://www.traducirportugues.com.ar/2010/09/espanol-verbo-deber-infinitivo-va-con-o.html>. Véase también, Cristian Jaraba Castilla, “Verbo Auxiliar”, *Publicat a Diccionari de Lingüística on Line*, (2021): <http://www.ub.edu/diccionarilinguistica/content/verbo-auxiliarmg#Tiempos%20compuestos>

²¹ Real Academia Española, Diccionario de la Lengua Española, (2021): <https://dle.rae.es/constar?m=form#conjugaciondgnOXa>

²² Salvo que cumplan con todas las menciones legales de validez formal para la emisión del conocimiento de embarque.

gotiable receipts. Cumplen las mismas funciones documentales del conocimiento de embarque, menos las representativas y negociales. Por eso no pueden ser negociados como títulos de créditos... hoy se emite... documentación electrónica marítima.²³

Contenido del Conocimiento de Embarque

<i>Menciones Subjetivas</i>
a.- Nombre, establecimiento principal y firma del Porteador o de quien actúe en su nombre (L.C.M., art.234.3 + 234.10).
b.- Nombre del Cargador (L.C.M., art.234.4).
c.- Nombre del Consignatario, si ha sido señalado por el Cargador (L.C.M., art.234.5).
<i>Menciones Materiales u Objetivas</i>
a.- Naturaleza de las mercancías a transportar (L.C.M., art.234.1).
b.- Marcas y signos para identificar las mercancías (L.C.M., art.234.1).
c.- Si aplica, declaración sobre mercancías peligrosas y su carácter (L.C.M., art.234.1).
d.- Especificación sobre número de bultos, piezas, peso o cantidades que sean expresadas en forma distinta. (L.C.M., art.234.1).
e.- Estado aparente de las mercancías (L.C.M., art.234.2).
f.- Número de originales de Conocimiento de Embarque (L.C.M., art.234.8).
<i>Menciones de Lugar</i>
a.- El puerto de carga (L.C.M., art.234.6).
b.- El puerto de descarga (L.C.M., art.234.7).
c.- Lugar de emisión del Conocimiento de Embarque (L.C.M., art.234.9).
<i>Menciones de Tiempo</i>
a.- Fecha en que el porteador se ha hecho cargo de las mercancías en puerto de embarque (L.C.M., art.234.6).
b.- Fecha o plazo convenido expresamente por las partes (L.C.M., art.234.12).

²³ Morles, El Contrato de Transporte..., 536.

<i>Menciones de Pago de Suma Determinada</i>
a.- Valor del flete (L.C.M., art.234.11).
b.- Limitaciones a la responsabilidad convenida por las partes con apego a la ley especial (L.C.M., art.234.13).

La Ley de Comercio Marítimo dispone de algunas normas relacionadas con la ejecución del contrato de transporte marítimo de mercancías, en tal sentido, ya indicamos *ut-supra*, la obligación del porteador de hacer transbordar las cosas transportadas para ser entregadas en el puerto de desembarque, cuando la interrupción de la expedición envuelva incumplir con su obligación, corriendo a sus expensas todos los gastos inherentes a tales operaciones cuando no sea imputable a cualquier causal de exoneración de responsabilidad del porteador marítimo (L.C.M., artículo 246). Pero por otro lado, el consignatario no puede impedir o negarse a recibir la mercancía, cualquiera que sea su estado o condición (artículo 247) y en el supuesto de que siendo descarga directa, el consignatario no hace acto de presencia con ocasión de la recepción de las cosas transportadas o se elude tal obligación, correrán por su cuenta y riesgo, todos los gastos asociados a las operaciones de descarga y almacenaje de las cosas transportadas. Siendo suficiente la mera notificación al agente del consignatario o en su defecto, la publicación en diario de circulación local o regional situado en el puerto de desembarque que se procederá de la manera indicada (L.C.M., artículo 248).

A todo evento, se consagra el derecho de consignatario para reportar cualquier pérdida o daño evidente en las mercancías recibidas, debiendo proceder mediante un aviso escrito conforme le participe al porteador de las novedades dañosas en un tiempo perentorio hasta el día comercialmente laborable subsiguiente a la fecha de la entrega efectiva de las mercancías (L.C.M., artículo 249, *encab.*), no aplicando tal término para el escenario en que no pudiera aparecer evidente las pérdidas o daños, en cuyo caso el aviso debe formularse dentro de los tres días comercialmente laborables subsiguientes contados a partir de la misma fecha de recepción efectivamente material de las mercancías. (L.C.M., artículo 249, *aparte*). El requerimiento del aviso por escrito dado por el consignatario al porteador marítimo que da inicio al procedimiento de reclamaciones, cesa en el supuesto de inspección conjunta entre las partes involucradas realizados sobre tales bienes, siendo de su cargo, otorgarse todas las facilidades de rigor para la más fácil realización de tal inspección y poder inventariar los casos verificados de pérdidas o deterioros sufridos por las cosas transportadas (L.C.M., artículo 250).

El tenedor del conocimiento de embarque o de otro documento que lo sustituya, quien esté legitimado como *ut supra* se indicó, tiene acción para exigir la entrega de la carga transportada por vía marítima, mediante el procedimiento de la vía ejecutiva establecido en el Código de Procedimiento Civil, debiendo satisfacer los pagos que correspondan al porteador o su representante legal. (L.C.M., artículo 271).

El porteador también está obligado a reparar el daño ocasionado al consignatario por el retraso en la entrega oportuna de las mercancías. Para que proceda este reclamo, es menester que el consignatario efectúe en el domicilio u oficina del agente del porteador, dentro de los noventa días subsiguientes a la recepción de las mercancías, la entrega de un escrito, conforme la cual se le indica formalmente de los perjuicios causados por este concepto (L.C.M., artículo 251).

El contrato queda resuelto a instancia de parte, sin derecho a reclamo entre ellas y los gastos sobrevenidos por la carga y descarga serán asumidos por el cargador y el importe de flete percibido anticipadamente devuelto, en los siguientes casos (L.C.M., artículo 274):

- 1.- el zarpe del buque es impedido por caso fortuito o fuerza mayor;
- 2.- prohibición de exportación o importación de las mercancías;
- 3.- situación de conflicto armado en el Estado cuya bandera pertenece el buque;
- 4.- situación de bloqueo en el puerto de carga o descarga;
- 5.- declaración de interdicción de comercio contra el Estado del puerto de destino;
- 6.- el buque o las mercancías dejan de ser considerados propiedad neutral por algunos de los estados beligerantes.

<i>Prelación por Privilegios Existentes sobre las Mercancías</i>	
260	Tesoro Nacional, sobre los impuestos, tasas, intereses moratorios, sanciones pecuniarias y otros derechos adeudados por operaciones aduaneras.
	Los acreedores de tasas establecidas por leyes especiales en razón de la materia
	Los acreedores originados de operaciones portuarias de estiba, depósito y almacenamiento
	Los abogados por sus honorarios y costas judiciales causadas en interés común de los acreedores
	Los acreedores de las remuneraciones de salvamento y contribuciones por avería gruesa o común
	Los acreedores por el pago del flete, gastos de sobreestadía, gastos por carga y descarga y demás gastos y créditos vinculados al contrato de transporte o fletamento
	Los acreedores por el pago de las cantidades de capital e intereses generados por las obligaciones contraídas por el Capitán sobre la carga conforme lo establecido en el artículo 24 de la L.C.M.

Las siguientes reglas aplican (L.C.M, artículo 261):

a.- En caso de insuficiencia en el valor del bien afecto al privilegio, los créditos por obligaciones fiscales se satisfacen preferentemente hasta su total extinción.

b.- Los créditos privilegiados comprendidos en otras categorías, si fueren insuficientes las cantidades liquidadas para satisfacerlas, concurrirán a prorrata cuando se originen en el mismo puerto, salvo los numerales 5 y 6 del artículo 260 de la L. C. M., que toman un orden inverso a las respectivas fechas en que ocurrieron.

c.- En caso de participar acreedores de puertos distintos, los créditos posteriores en fecha son preferentes al pago en consideración con los más antiguos.

d.- La subrogación real establecida en el artículo 120 de la L. C. M., se aplica a los privilegios sobre las mercancías cargadas (L.C.M, artículo 262).

e.- Salvo que se cedan legítimamente los derechos de las mercancías transportadas a terceros, los privilegios sobre las cosas cargadas se extinguen si la acción no se ejerce dentro del plazo de treinta días continuos al de su descarga (L.C.M., artículo 263).

f.- El porteador puede solicitar al tribunal de la Jurisdicción Especial Acuática que establezca el embargo preventivo de los bienes mientras estén en tránsito aduanero o en poder del consignatario o del propietario a quien el consignatario represente, así como proceder a su remate inmediato, previa regulación del modo de proceder y las condiciones a observarse dictadas por el mismo tribunal, si son mercancías que por su naturaleza pueden corromperse por el avance del tiempo o son de difícil u onerosa conservación y mantenimiento. (L.M.C., artículo 265).

g.- El procedimiento para el cobro del crédito de lo que se le deba al porteador contra el cargador o del consignatario se sustancia y decide por el procedimiento breve regulado en el Código de Procedimiento Civil (L.C.M., artículo 266). Citados que fueran los demandados, no comparecen por sí o por apoderados al acto de contestación de la demanda, las mercancías serán rematadas antes de dictarse la sentencia y el demandante podrá cobrarse del precio que obtenga en el remate. Debe el demandante ofrecer garantía suficiente hasta por un año de vigencia a partir de la fecha del remate para cubrir reclamos de los demandados o terceros interesados. Vencido el año se procede a requerir el finiquito para liberar la garantía conferida

h.- Si durante el procedimiento aduanero, no se presenta el consignatario u otro interesado que manifieste su derecho sobre las mercancías, y por otra parte, el porteador ejerció su derecho de embargar las mismas, cualquier interesado puede pedir su remate si son percederas o de difícil u onerosa conservación o mantenimiento (L.C.M., artículo 267). Este derecho también subsiste cuando el porteador hace uso de su derecho de depositar judicialmente las mercancías (L.C.M., artículo 268).

i.- El tenedor del conocimiento de embarque cuyas mercancías son embargadas por cobro del flete; el tercero interesado que no sea tenedor de otro ejemplar del mismo conocimiento de embarque; o el reivindicante, pueden pedir el remate judicial de las mercancías embargadas, quedando a salvo el importe deducido por el derecho del ejecutante o del tercero sobre el producto del remate (L.C.M., artículo 269).

j.- Todas las medidas de ejecución de bienes tienen el carácter urgente y los embargos dispuestos se ejecutan, y de ser necesario con la habilitación de tiempo para su concreción. El mismo principio de urgencia y habilitación de tiempo, se extiende por expreso requerimiento normativo, para el ejercicio del derecho a la defensa y demás excepciones o mecanismos de defensa que establezca nuestro sistema legal recursorio (L.C.M., artículo 270).

3. Transporte Marítimo de Personas

La Ley especial se encarga de definir al contrato de transporte de pasajeros, como aquel convenio mediante el cual una persona llamada porteador u otra que actúe en su nombre, asume la obligación de trasladar por medio acuático a otra persona, denominada pasajero con sus equipajes mediante el pago de una contraprestación (L.C.M., artículo 276). Se distingue de las menciones subjetivas del porteador, el designado como “porteador efectivo”, quien “efectúa de hecho la totalidad o parte del transporte” de personas. (L.C.M., artículo 277.2). En tanto que por pasajero, se hace extensiva la voz a “un vehículo o animales vivos”, siempre que medie la celebración de un transporte de mercancías por aguas para estos últimos (L. C. M., artículo 277), por lo que de la noción equipaje quedan excluidos los (plural) bienes y vehículos transportados con ocasión de una póliza de fletamento, conocimiento de embarque o cualquier otro contrato principal de transporte marítimo de mercancías o animales vivos (L. C. M., artículo 277.4). En tanto que para equipaje de camarote, por tratarse del viaje en buque, se presume todo lo que lleva consigo el pasajero, que esté bajo su posesión, custodia o vigilancia inmediata y directa (L.C.M., artículo 277.5).

Morles efectúa una remisión descriptiva basada en fuente legal, sobre los períodos ordinarios que comprende un contrato de transporte de pasajeros, así el legislador ha sistematizado los intervalos que se encuentra incluido o excluido de su ejecución material, lo que comprende también a los efectos empleados como equipajes (L.C.M., artículo 278):

1. Con respecto al pasajero y a su equipaje de camarote, el período durante el cual están a bordo del buque o en un medio o dispositivo de acceso para embarcar o desembarcar del mismo, y el lapso durante el cual el pasajero y su equipaje de camarote, son transportados por agua desde tierra al buque o viceversa, siempre que el precio de este transporte esté incluido en el del pasaje o que el buque utilizado para realizarlo haya sido puesto a disposición del pasajero por el porteador.
2. Con respecto al pasajero, el transporte no comprende el período durante el cual éste se encuentre en un terminal, estación marítima, en un muelle o en cualquier otra instalación portuaria.
3. Con respecto a todo equipaje que no sea el de camarote, el período comprendido entre el momento en que el porteador, sus dependientes o sus agentes, se han hecho cargo del mismo en tierra o a bordo, y el momento en que éstos lo devuelven al propietario²⁴

²⁴ Morles, El Contrato de Transporte..., 537-538.

3.1. Instrumentales a generarse por el transporte marítimo de pasajeros

3.1.1. El Billete de Pasaje

Por la celebración del contrato de transporte marítimo de pasajeros, el porteador está obligado a expedir al beneficiario del traslado, un billete que acredite el pasaje. Por pasaje se entiende el precio pagado por la persona que requiere se efectúe el viaje marítimo, es el boleto que comprueba la legitimación de su portador para la realización del viaje que obliga al porteador realizarlo. En tanto que para la acreditación que individualice el equipaje que no sea de camarote, deberá recibir una guía.

Ambas documentales, emitidas como prescribe la Ley especial, son comprobantes de legitimación para el acreedor beneficiario del traslado por medio acuático; pero también, y por expresa declaración del propio legislador, surte los efectos de un documento de prueba, al tratarlo como "constancia del contrato" de transporte marítimo de pasajeros. Adicionalmente tiene el efecto de impedir limitaciones al régimen jurídico de responsabilidad que deriven por la inejecución de algunas o todas las obligaciones asumidas por este porteador profesional (L.C.M., artículos 279, 280 y 281).

Comprobantes de legitimación... son aquellos documentos o signos que facultan al deudor de librarse mediante prestación a cualquier portador del papel. Dichos papeles no son títulos valores ya que el derecho del acreedor nace del contrato respectivo y no está incorporado en el papel, o sea, puede ser ejercido independientemente de él... Ascarelli con anterioridad al Código Civil de 1942, clasificaba como títulos impropios los comprobantes de legitimación y los títulos de legitimación... en ciertos casos, en los títulos impropios, la presentación constituye un requisito necesario para el ejercicio del derecho...²⁵

Contenido del Billete de Pasaje

<i>Menciones Subjetivas</i>
a.- En cuanto al acreedor beneficiario de la prestación de hacer el traslado: Puede ser Nominativo; es decir, que exprese la identidad del pasajero, en cuyo caso no debe cederse sin la manifestación del consentimiento, libre de vicios, efectuada por el porteador en colaboración con la participación activa del titular del Billete a cuyo nombre fue emitido. b.- A la Orden de una persona, quien dispone o no cederlo eventualmente; o al Portador, en este supuesto no se expresa la identidad de persona determinada, pero para ambos casos resulta suficiente para legitimar al nuevo poseedor del Billete, el simple asiento del endoso realizado sobre el mismo, antes de que inicie el viaje. (L.C.M., art. 280, aparte).
b.- En cuanto al deudor obligado de la prestación de hacer el traslado: Nombre y domicilio del porteador (L.C.M., art. 280).

²⁵ Roberto Goldschmidt, Curso de Derecho Mercantil, (Caracas: FRG-UCAB-UCV, 2001), 294-295.

<i>Menciones Materiales u Objetivas</i>
a.- El nombre del buque, la clase, el número de camarote (L.C.M., art'. 280).
<i>Menciones de Lugar</i>
a.- Debe expresar el lugar de emisión (L.C.M., art.280).
b.- Indicar el puerto de salida (L.C.M., art. 280).
c.- Señalar el puerto de destino (L.C.M., art. 280).
<i>Menciones de Tiempo</i>
a.- Debe contener la fecha y la hora de emisión (L.C.M., art.280).
<i>Menciones de Pago de Suma Determinada</i>
a.- Valor del precio del pasaje -si aplica-(L.C.M., art.280).
<i>Menciones Circunstanciales</i>
b.- El porteador marítimo de pasajeros debe realizar la entrega material del billete de pasaje, sin oposición o resistencia y facilitando su acceso en todo tiempo útil al acreedor de la prestación de hacer efectivo físicamente el traslado, es decir, el pasajero (L.C.M., art. 279).

3.1.2. El Boleto

En los casos de tratarse del traslado de personas que deseen viajar por medio acuático, pero utilizando para tales efectos embarcaciones con menos de cincuenta unidades de arqueo bruto (50AB); o en su defecto que no siendo de tales características, realicen servicios de esta naturaleza en los puertos o zonas interiores previamente delimitadas por la Ley o por Administración Acuática, el porteador se encuentra eximido de expedir un billete de pasaje y en su lugar es suficiente con emitir y entregar al acreedor de la prestación de hacer el traslado una instrumental que el legislador ha procedido a denominar “boleto” (L.C.M., artículo 281). Este comprobante también recibe el nombre de papeleta, cupón, talón, vale, bono o tarjeta de viaje.

Contenido del Boleto

<i>Menciones Subjetivas</i>
Único: Identificación del Porteador.
<i>Menciones Circunstanciales</i>
a.- Naturaleza y modalidad del servicio pactado
b.- Entrega material del boleto al acreedor de la prestación de hacer el traslado.

3.1.3. Resolución del Contrato de Transporte Marítimo de Personas

El artículo 282 de la L.C.M. regula el supuesto de demora en el zarpe del buque permaneciendo aún en el puerto de embarque o cuando las circunstancias sobrevenidas son de tal naturaleza, que terminan por interrumpir definitivamente la ejecución del contrato, en ambas situaciones, se reconoce el derecho al pasajero de resolver el contrato y exigir del porteador la devolución del precio del billete de pasaje en su totalidad y por interpretación extensiva analógica del precio del boleto. Ahora bien, si el retraso en el zarpe del buque o la interrupción del viaje durante la ejecución de la prestación de hacer el traslado del pasajero tienen carácter de temporal, situación que deberá ser precisada conforme los usos de comercio marítimo, dado que el legislador no regula expresamente la duración de esta circunstancia, el pasajero solo puede reclamar de su porteador las prestaciones de alojamiento y provisiones de alimentos (L.C.M., art. 284) sin derecho de devolución del importe del valor del Billete de pasaje o del Boleto en cada caso, dada la redacción general en la técnica empleada por el Legislador en la formulación de la norma.

Por su parte, el artículo 283 *eiusdem*, regula los escenarios cuando el retardo se produce en el viaje o una interrupción definitiva que acaece en dicho trayecto, es decir durante el desplazamiento de la embarcación conforme la cual ejecuta el porteador su prestación de hacer transportar vía marítima al pasajero;²⁶ en cuyos casos, tiene derecho el pasajero a la devolución del importe del valor del billete o del boleto (interpretación extensiva analógica), pero en proporción a la ruta no finalizada para su traslado efectivo por medio acuático conforme lo pactado en el contrato. Esta solución se desaplica, en los casos que la demora en el viaje o su interrupción definitiva se deban a hechos imputables al porteador, medie o no su culpa, debiendo éste “devolver el importe íntegro del pasaje”.²⁷

En todos los supuestos de interrupción o demora del traslado marítimo del pasajero, las partes se deben recíprocamente colaboración en la ejecución del contrato y basado en este principio de buena fe, pueden acordar la realización de trasbordo del pasajero para concluir la travesía, eximiendo al pasajero de cualquier otro recargo por este concepto (L.C.M., art. 285). A todo evento, si los hechos verificados en la interrupción o demora del viaje marítimo son imputables al porteador, sus agentes o dependiente, tiene acción judicial para la reclamación adicional de los daños y

²⁶ Aun que pueda el porteador reservarse el derecho de designación de otro buque que sustituya al mencionado en el contrato, tal modificación es válida siempre que no modifique ni el itinerario concertado y tampoco cause un perjuicio al pasajero (L.C.M., art. 287).

²⁷ Adviértase que el legislador expresa el “pasaje” no del “importe del billete de pasaje” como si lo utiliza expresamente en el artículo 282 de la Ley que nos ocupa, por lo que resulta asimilable la solución en los casos del importe del boleto.

perjuicios padecidos (L.C.M., art. 286), al menos que se deban a hechos fortuitos o de fuerza mayor (L.C.M., art 288).

Por otra parte, si el pasajero no se presenta a bordo a la hora concertada para su embarque en el buque situado en el puerto de salida o en un puerto de escala acordado en el contrato, otorga derecho al porteador marítimo de iniciar el viaje y consecuentemente retener el importe del precio del pasaje, deduciendo el valor de las prestaciones alimentarias, las cuales podrán quedar subsumidas en el ejercicio de este derecho cuando se haya convenido en ello por las partes. De la misma forma tiene facultad de proceder el porteador en el supuesto de que el pasajero desembarque voluntariamente en cualquier puerto de escala (L.C. M., art. 289). Por último, si el pasajero desiste de su interés en la realización del viaje marítimo y lo manifiesta al porteador antes del zarpe del buque, habiendo satisfecho el precio del pasaje, la Ley reconoce su derecho a la devolución de la mitad (50%) del importe del pasaje, este límite legal puede reducirse previa estipulación concertada por las partes, de lo contrario, incorporar una clausula mediante la cual se consagre la retención del cien por ciento de lo pagado por valor del pasaje en favor del porteador marítimo de pasajero, sería establecer un supuesto de procedencia para repetir el pago de lo indebido,²⁸ si el porteador procedió de mala fe, o en todos los supuestos, un enriquecimiento sin causa por el exceso ante semejante penalidad pecuniaria²⁹ en fuente contractual, ya que de no tenerse presente estas soluciones, sería un sinsentido la limitación de la devolución del importe del pasaje no realizado que estatuye la norma de carácter especial en coordinación con los derechos fundamentales del usuario del transporte marítimo de pasajero (C.R.B.V, arts. 114, 117 y 299).³⁰ En ningún caso puede el porteador, de forma arbitraria detentar o retener el equipaje del pasajero a bordo del buque, a efectos de que le sirva como garantía en defecto del pago del precio del pasaje, lo que debe ser tomado como una implícita extorsión (L.C.M., art. 311).

3.1.4. Obligaciones y Responsabilidad del Porteador Marítimo de Pasajeros

Ya hemos visto durante las anteriores exposiciones, algunas de las prestaciones debidas por el porteador durante la ejecución del contrato. Morles distingue las más elementales de ellas en el artículo que analizamos:

²⁸ Código Civil venezolano (C.C.), artículo 1.178 y siguientes.

²⁹ C.C., art. 1.184.

³⁰ Constitución de la República Bolivariana de Venezuela, publicada en Gaceta Oficial de fecha 19-02-2009, Número 5.908. Extraordinario.

La Naturaleza del contrato obliga al porteador a recibir a bordo al pasajero con su equipaje, en el buque convenido, proporcionándole la acomodación acordada, iniciar el viaje en el momento indicado, realizar el viaje respetando los plazos, las escalas y el itinerario previstos, proporcionar alimentación al pasajero, realizar el viaje con la diligencia debida para desembarcar al pasajero incólume en el puerto de llegada.³¹

Destacamos que se allana la responsabilidad del porteador, durante la ejecución del contrato de transporte, las acciones u omisiones son atribuibles también a sus dependientes o agentes, bien por culpa o negligencia. La carga probatoria la tiene el demandante, no tan solo de los perjuicios padecidos, sino de igual manera que los hechos ocurrieron durante el traslado del pasajero.

Se instaure una presunción desvirtuable, conforme la cual existe culpa o negligencia de los actores activos del viaje (porteador-dependientes-agentes), cuando producida la muerte o las lesiones corporales del pasajero, así como al equipaje de camarote es dañado o extraviado, es consecuencia directa o indirecta de naufragio, abordaje, varadura, explosión, incendio o desperfectos del buque. En tanto que el equipaje que no sea de camarote se presume perdido o dañado por culpa o negligencia, independientemente del hecho que lo provocó, admitiendo prueba en contrario (L. C. M., art. 292).

En cuanto a la atenuación o exención de responsabilidad del porteador, aplican las reglas y principios de derecho probatorio, que permitan demostrar que los hechos generados u omisiones, culpable o negligentemente del propio pasajero, hayan podido contribuir decisivamente a su defunción, en recibir lesiones corporales, o en la pérdida o daños sufridos al equipaje (L.C.M., art. 296).

A continuación procederemos a la conocida sistematización del régimen jurídico que establece el ordenamiento positivo venezolano para el mismo en la fuente legal de carácter especial que tratamos.

³¹ Morles, *El Contrato de Transporte...*, 539.

<i>Fundamento Legal (L.C.M.)</i>	<i>Régimen de Prestaciones y Responsabilidad</i>
291	Por la muerte o las lesiones corporales del pasajero.
	Por las pérdidas y daños al equipaje.
293	El porteador responde de todo lo ejecutado por el porteador efectivo.
	El porteador efectivo responde solo del transporte ejecutado por él, sus dependientes o agentes.
	Existe responsabilidad solidaria entre porteador y porteador efectivo cuando ambos sean considerados responsables.
295	El porteador efectivo no es responsable por las pérdidas o daños de especies monetarias, efectos negociables u objetos de valor que no hayan sido entregados al mismo para su custodia o depósito.
	Si se declara al porteador efectivo responsable por las pérdidas o daños de especies monetarias, efectos negociables u objetos de valor que hayan sido entregados al mismo para su custodia o depósito, goza de una limitación legal establecida hasta de 1.200 unidades de cuenta por pasajero. Cualquier exceso de límite, puede acordarse convencionalmente por escrito y de manera expresa.
297	No responde por el perjuicio pecuniario de la pérdida o daños sufridos por el equipaje en caso fortuito o fuerza mayor o conflictos laborales, al no ser entregado oportunamente al pasajero, arribado que fuera al puerto de destino el buque que debió transportarlo.
	Responde por el perjuicio pecuniario de la pérdida o daños sufridos por el equipaje, cuando este no se entrega oportunamente al pasajero, arribado que fuera al puerto de destino el buque que debió transportarlo.
298	La indemnización por defunción o lesiones corporales de un pasajero no excederá de 46.666 unidades de cuenta por viaje.
299	a.- La reparación por pérdidas o daños sufridos por el equipaje de camarote no excederá de 833 unidades de cuenta por pasajero y por viaje.
	b.- La reparación por vehículo, incluye equipaje transportado en su interior o sobre él, no excederá de 3.333 unidades de cuenta por vehículo y por viaje.
	c.- La reparación por pérdida o daños por el equipaje distintos a los ut supra mencionados, no excederá de 1.200 unidades de cuenta por pasajero y por viaje.
	d.- La reparación por daños y perjuicios ocasionados por los casos de interrupción, retraso o cancelación del transporte, no excederá de 3.000 unidades de cuenta por pasajero.
	e.- Se excluyen de las limitaciones de la responsabilidad del porteador, los montos de los intereses devengados por las cantidades de dinero reclamadas para la reparación o indemnización de daños y las costas judiciales.

302	Cesan las limitaciones establecidas para la determinación cuantitativa de la responsabilidad del porteador, si se prueba que la muerte o lesiones del pasajero, pérdida o daños al equipaje, derivan de la intencionalidad del porteador, el porteador efectivo, dependientes o agentes de cada uno de ellos en causarlas.
306	a.- Por acuerdo entre las partes, pueden establecerse límites superiores a los consagrados por la Ley, para el discernimiento cuantitativo de las indemnizaciones o reparaciones arriba descritas.
	b.- Por acuerdo entre las partes, puede establecerse la deducción de 117 unidades de cuenta en caso de pérdida o daños sobrevenidos al equipaje, suma la cual se sustrae del resultado final de la pérdida o del daño reclamado.
307	Si el transporte marítimo comercial de pasajero es gratuito, las reglas sobre responsabilidad y sus limitaciones se aplicarán si el pasajero prueba la culpa o negligencia del porteador, no excediendo las reclamaciones del 25% de las correspondientes sumas que se mencionaron.

Cualquier disposición que pretenda establecer convencionalmente la derogación de este régimen jurídico de responsabilidad del porteador marítimo de pasajeros, o de manera alguna reducirla en menoscabo de los derechos que asisten al pasajero, se tendrá por no escrita; sanción que alcanza inclusive aquellas fórmulas relacionadas con la carga de la prueba, subsistiendo la validez del resto del contrato de transporte para todos los demás efectos jurídicos, por cuanto los derechos consagrados en favor del pasajero son de estricto orden público e irrenunciables por expresa previsión legal. (L.C.M., art. 306).

Morles deja en evidencia una debilidad del sistema probatorio que pesa en hombros de los familiares o relacionados con el pasajero que ha muerto durante el traslado, de la técnica legislativa empleada en el artículo 291 *eiusdem*...

¿Cómo puede la familia de un fallecido a bordo, sin costosas y difíciles investigaciones, establecer la culpa del porteador sobre hechos ocurrido en alta mar? Lo equilibrado, y justo, en esta materia, hubiera sido crear una presunción de culpa a cargo del porteador, desvirtuable por éste, tal como ocurre con la responsabilidad en la hipótesis del contrato de transporte marítimo de carga, o establecer simplemente una responsabilidad objetiva, por el hecho del daño.³²

³² Morles, El Contrato de Transporte..., 540.

No sucede así y hace operar la presunción de culpa o negligencia del porteador o la de sus dependientes o agentes, si la muerte del pasajero sobreviene como resultado directo o indirecto de un naufragio, abordaje, varadura, explosión, incendio o desperfectos del buque, en este caso, visiblemente favorece a los familiares y relacionados del pasajero fallecido durante el transporte y es el porteador el encargado de demostrar lo contrario (L.C.M., art. 292).

3.1.5 .Prescripción

Conforme lo establecido en el artículo 308 de la Ley especial, prescriben las acciones judiciales para las reclamaciones de indemnizaciones o reparaciones o daños y perjuicios, debidos a muerte o lesiones corporales del pasajero, o pérdida o daños sufridos por el equipaje, o pérdida o daños del equipaje de camarote, a los dos años contados a partir de:

- 1.- Por lesión corporal, desde la fecha de desembarco del pasajero.
- 2.- Por defunción o desaparición del pasajero ocurrida en el transporte, desde la fecha en que teóricamente el pasajero debió ser desembarcado.
- 3.- Por lesión corporal sufrida durante el transporte, que cause la muerte del pasajero, después de acontecido su desembarco, desde la fecha del fallecimiento y siempre que no sea superior a tres años de la fecha del desembarco.
- 4.- Por pérdida o daños sufridos por el equipaje o el equipaje de camarote, desde la fecha de desembarco o desde la fecha en que debió haberse efectuado el desembarco de resultar posterior.

Se interrumpe el lapso de prescripción por declaración previa del porteador o por acuerdo celebrado entre las partes, después de surgida la causa que haya motivado la acción. La declaración o el acuerdo deben ser otorgados por escrito (L.C.M., art. 310).

4. El Transporte Aéreo Comercial

La Ley de Aviación Civil de 18 de septiembre de 2001, publicada en Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela (GORBV) N° 37.293 de 28 de septiembre de 2001, fue derogada parcialmente por la Ley de Aeronáutica Civil de fecha 22 de junio de 2005, publicada en GORBV N° 38.215, de fecha 23-06-2005, reimpressa por errores materiales y publicada nuevamente en GORBV N° 38.226, de fecha 12-07-2005; para ser derogada parcialmente mediante Ley de Reforma Parcial de la Ley de Aeronáutica Civil, de 17 de marzo de 2009, publicada en GORBV N° 39.140, de fecha 17-03-2009.

Estableció el Legislador la derogatoria parcial de la Ley del 2001, por cuanto mantiene subsistente todo el régimen jurídico consagrado en el Título II, Capítulo II, artículos 16, 17, 18, 19, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27 y 28 de la misma, "hasta tanto se sancione y publique la Ley de creación del Instituto Nacional de Aeronáutica Civil. (Ley de Aeronáutica Civil -LAC- Disposiciones Derogatorias, Primera).

De conformidad con el artículo 1 de esta Ley especial, regula no solo el ejercicio del transporte aéreo en Venezuela, sino de igual manera, lo relacionado con la navegación aérea y otras actividades que empleen aeronaves civiles en espacio donde ejerza su jurisdicción la República, en tanto que aquellas aeronaves pertenecientes al Estado, solo le serán aplicables estas disposiciones legales, cuando su estatuto normativo lo determine expresamente.

Se entiendo por aeronave, "toda máquina que pueda sustentarse en la atmósfera por reacciones del aire, que no sean las reacciones del mismo contra la superficie de la tierra y que sea apta para transportar personas o cosas" (LAC, art. 16); clasificándose en aeronaves civiles y del Estado, estas últimas pueden ser de uso militar, de policía o de aduana, en tanto que serán civiles las que están destinadas a usos diferentes de las anteriores (LAC, art.17). La naturaleza jurídica de una aeronave, construida o por construir, en su consideración total o en solo de algunas de sus partes, son bienes muebles sometidos a régimen de inscripción registral especial (LAC, art. 18). Siendo inscribibles en el Registro Aeronáutico Nacional todos los actos concernientes a la acreditación de la titularidad de la propiedad, matrícula, gravámenes, hipotecas, contratos de utilización, concesiones, permisos, medidas cautelares y todo aquello que establezca la normativa aeronáutica que organiza y regula su funcionamiento. (LAC, arts. 19, 23 y 27) y la marca de nacionalidad venezolana con las cuales se identificarán las aeronaves matriculadas en dicho Registro, se identificarán con las siglas YV, debiéndose destinar al servicio de transporte aéreo (LAC, art. 20).

Por otro lado el sujeto encargado de explotar con ánimo de lucro el servicio público de transporte aéreo comercial empleando aeronaves y organización empresarial para ello, siguiendo la orientación codificadora mercantil, se encuentra reservada bajo el régimen de concesión o permiso de explotación a "empresas aéreas nacionales", expedida por la Autoridad Aeronáutica y habilitada para su ejercicio mediante un título que acredita el denominado Certificado de Explotador del Servicio de Transporte Aéreo, que hace constar "que la empresa aérea cuenta con la aptitud y la competencia, para realizar operaciones de transporte aéreo en condiciones seguras y de acuerdo con las especificaciones operacionales asociadas al mismo" (LAC, arts. 67 y 66). Las empresas de transporte aéreo comercial constituidas en otros países, podrán ser autorizadas de conformidad con los acuerdos internacionales, siempre

que se cumpla y sea respetado el principio de reciprocidad, en consideración con la participación que de las organizaciones empresariales venezolanas se tengan en dichos países (LAC, art. 69 en concordancia con el art. 65 *eiusdem*). Debe quedar claramente establecido que las mismas no están facultadas para ceder los derechos aerocomerciales y rutas objeto de las concesiones o permisos para la explotación que nos ocupa, ya que son propiedad del Estado venezolano, y para tal finalidad debe mediar la autorización previa y el cumplimiento de las condiciones prefijadas por el ente de control en nombre y representación del mismo (LAC, art. 71).

Morles señala así la necesidad de contar con una organización empresarial, como único sujeto capaz de cubrir los extremos exigidos por Ley especial, conforme las disposiciones contenidas en el Código de Comercio (C.Co.) para la constitución del comerciante social (C. Co. arts. 10, 200, 201, 211 y ss), dado que la Ley especial faculta al ente de control para establecer mediante normas de carácter general, los requisitos de cumplimiento de la conformación de idoneidad económica, capacidad legal, técnica, de garantías suficientes derivadas del régimen de responsabilidad civil por la prestación del servicio aéreo; exigencias que solo puede cumplir una entidad empresarial social de naturaleza comercial y que por otro lado, no están al alcance de ser satisfechas por el comerciante individual dada las implicaciones de riesgos en su ejercicio.

La condición de porteador la asume en este contrato la empresa de transporte aéreo, identificada como organización económica que constituida de conformidad con las leyes pertinentes, se dedica a la explotación del servicio público de transporte aéreo de pasajeros, equipaje, carga y correo o cualesquiera otras actividades del servicio.³³

Esta Ley crea una jurisdicción especial -aeronáutica- para el conocimiento y decisión de todas las causas que deban resolverse en instancias judiciales, por los hechos u omisiones acontecidas en el territorio nacional, en el ejercicio de las actividades aeronáuticas, afines o conexas, que regula la Ley. Corresponde al Tribunal Supremo de Justicia la creación o atribución de estas competencias a los tribunales competentes de cada circunscripción judicial del territorio nacional (LAC, art. 153) y atribuyendo a los Tribunales de Primera Instancia Aeronáuticos, entre otras, el conocimiento de las causas por las siguientes materias afines a nuestra disciplina jurídica:

³³ Morles, *El Contrato de Transporte...*, 541.

<i>Fundamento Legal (L.A.C.)</i>	<i>Competencias en razón de la materia (Numerales)</i>
157	1.- Las controversias que surjan de los actos civiles y mercantiles relativos al comercio y tráfico aéreo... y las que sucedan mediante el uso del transporte multimodal con ocasión de la prestación del servicio de transporte aéreo.
	2.- Las acciones dirigidas contra las aeronaves, su comandante, su propietario, poseedor o su representante, cuando aquel haya sido objeto de medida cautelar o embargo preventivo.
	4.- Los procedimientos de ejecución de hipotecas aeronáuticas y de las acciones para el reclamo de privilegios.
	5.- La ejecución de sentencias extranjeras, previo al <i>exequátur</i> correspondiente.
	6.- La ejecución de laudos arbitrales y resoluciones relacionadas con causas aeronáuticas.
	7.- Los juicios concursales de limitación de responsabilidad de propietarios o poseedores de aeronaves.
	8.- Las acciones derivadas con ocasión de los servicios aeronáuticos.
	12.- Las acciones relativas a comisiones, corretajes u honorarios de agencias de viajes pagaderas por el explotador del servicio de transporte aéreo.
	14.- Las acciones derivadas del uso de los diversos medios y modos de transporte utilizados con ocasión del transporte aéreo.
	15.- Las hipotecas o gravámenes que pesen sobre la aeronave, sus motores y otros bienes previstos en la presente Ley.
	16.- Las acciones derivadas de hechos ilícitos con ocasión de actividades efectuadas en los espacios aéreos nacionales.
18.- Cualquier otra acción, medida o controversia en materia regulada por la Ley. ³⁴	

³⁴ Se incluye además la reclamaciones generadas por hecho ilícito de naturaleza comercial, de fuente o no contractual, regulado en el artículo 1090, numeral 9 del Código de Comercio, en concordancia con los artículos 1, 2.º, 3, 10 y 200, todos del mismo Código, por cuanto esta Ley le atribuye el conocimiento a los tribunales especiales creados para la jurisdicción aeronáutica, el conocimiento de las acciones de naturaleza comercial (L.A.C., art. 157) con ocasión del servicio de transporte aéreo en la misma sede que constituye su especialidad híbrida aeronáutica civil-comercial. A todo evento, son igualmente competentes para conocer de los conflictos de competencias que se planteen en sede de la Jurisdicción Aeronáutica, los Tribunales Superiores Aeronáuticos, quienes conocerán de los mismos en apelación, y entre estos y otros tribunales distintos, cuando el conflicto se refiera a materias atribuidas a los Tribunales Aeronáuticos (LAC, art. 156.2).

Por último, debe considerarse que conforme lo dispuesto en la Disposición Transitoria Segunda de esta Ley especial, mientras no se materialice en aquellas circunscripciones judiciales los tribunales con competencias en materia aeronáutica, estas funciones judiciales serán ejercidas por los Tribunales Marítimos, tanto en nivel de Instancia como en los Juzgados Superiores, estos últimos para las competencias que les fueron atribuidas conforme el artículo 156.

4.1. El Contrato de Transporte Aéreo Comercial

De conformidad con el artículo 62 de la Ley especial que analizamos, es considerada como una prestación de servicio público el transporte aéreo comercial, entendiéndose por tal el conjunto de actos ejercidos con ánimo de lucro, destinados a trasladar por aeronaves, vía aérea, a pasajeros, carga o correspondencia, desde un punto de salida o partida a otro diferente de destino o llegada, siempre que medie el pago de una contraprestación (LAC, art. 62). Es considerado un acto de comercio, ya de parte de todos los intervinientes en la relación jurídica o solo para la empresa aérea de transporte debido a lo establecido en el artículo 2, numeral 9 del Código de Comercio, no obstante se haya omitido su inclusión en la redacción de la fórmula legada; ya que para el momento de la puesta en vigencia del Código, la aviación civil y comercial era pequeña, incipiente, de escarpada incidencia en las economías de las naciones y fundamentalmente en cuanto a su desarrollo tecnológico, fue impensable trasladar grandes cantidades de seres humanos, conforme los diseños de sustentabilidad de las máquinas aéreas de aquel entonces. Hoy en día este debate se encuentra superado, gracias al sistema de fuentes del derecho mercantil, en donde tanto por vía jurisprudencial como doctrinariamente, se está conteste y no existe ninguna duda de que el ejercicio de tales actividades de traslado de personas y cosas, efectuadas con ánimo de lucro, por empresas comerciales aeronáuticas, constituyen una operación comercial, así lo ha solucionado la herramienta de la interpretación analógica de carácter extensivo, es decir, constituye un acto objetivo de comercio.

El transporte aéreo comercial se clasifica en función de la periodicidad de las operaciones de vuelo, o al ámbito territorial prestacional, o al uso y demás características que deduzcan su diferenciación como antes se refirió (LAC, art. 63).

Por tratarse de la prestación de un servicio público, la Autoridad Aeronáutica tiene la competencia para encargarse de revisar, proponer, ajustar y concertar las tarifas de los servicios prestados por los transportistas aéreos comerciales, no perdiendo de vista su sujeción legal a las apreciaciones cuantitativas y cualitativas que delimita la propia Ley especial, es decir, las “condiciones satisfactorias de calidad, competitividad, seguridad, permanencia y recuperación de costos de acuerdo a la categoría del servicio” (LAC, art. 64).

Existe también el servicio especializado de transporte aéreo, definido como el “empleo de una aeronave para el traslado de personas o cosas con fines específicos bajo diferentes formas y modalidades a cambio de una contraprestación” (LAC, art. 75) y no interesa en este tema el transporte aéreo de personas en el ejercicio de la actividad aeronáutica civil no comercial, ya que “se entiende por aviación privada a la operación de aeronaves al servicio de sus propietarios o de terceros, sin que medie una contraprestación económica”, que por otro lado no requieren necesariamente la existencia de una organización empresarial comercial (LAC, arts. 78 y 79).

4.2. Régimen Legal de Responsabilidad Civil por Daños en el Ejercicio del Transporte Aéreo Comercial

En la Ley de 2001, el régimen jurídico de responsabilidad civil por los daños ocasionados a pasajeros, equipaje, carga y correo, se encontraban en el Título X, conforme lo indicó Morles en la colaboración escrita que analizamos; pero ahora con las eventuales modificaciones realizadas a la Ley de Aeronáutica Civil, fueron sistematizados en un nuevo Título, concretamente el IV, titulado De la Responsabilidad y los Hechos Ilícitos, ubicándose en el capítulo I, De la Responsabilidad, lo que se dispone en esta materia para la empresa que presta el servicio público de transporte aéreo de carácter comercial.

En aquella oportunidad, el gran Maestro nos explicaba las razones por las cuales se introducía este régimen legal conforme la Exposición de Motivos de la misma:

En materia de responsabilidad civil por daños se mantuvo el concepto tradicional de las responsabilidades limitadas, por cuanto la realidad de la situación económica de nuestras aerolíneas, aparejado al hecho de que la norma internacional que contempla el Régimen de Responsabilidad Limitada como lo es el Convenio de Montreal de 1999, no ha sido ratificado por Venezuela, hacen totalmente inconveniente la inclusión de la responsabilidad ilimitada. Sin embargo, se introdujeron normas de aplicación general contenidas en dicho Convenio que resolverían situaciones no reguladas anteriormente como en el caso de la responsabilidad en el transporte de hecho y en el fletamento de aeronaves. Se incluye aquí una medida de cálculo distinta a la establecida en la normativa nacional que es la de derecho especial de giro, medida de cálculo creada por el Fondo Monetario Internacional establecida sobre las variaciones del valor de oro, lo cual lo hace más estable y uniforme a diferencia de la unidad tributaria que varía anualmente.³⁵

³⁵ Morles, *El Contrato de Transporte...*, 542.

4.3. Responsabilidad frente al pasajero, de la carga, del equipaje y el correo

Se establece un régimen legal de responsabilidad objetiva para el empresario de transporte aéreo comercial, derivado del riesgo implícito que asume, al explotar profesionalmente con ánimo de lucro estas actividades aeronáuticas. En efecto, el artículo 100 dispone que la persona que “realice transporte aéreo, es responsable por los daños causados por la demora, cancelación o el accidente o incidente producido a bordo de la aeronave o durante cualquiera de las operaciones de embarque o desembarque, conforme a las normas técnicas”.

Por otra parte las personas legitimadas para reclamar las indemnizaciones por los daños ocasionados al pasajero, deberán adecuarse en gestionarlos en las instancias correspondientes hasta los siguientes límites legales:

<i>Fundamento Legal (L.Á.C.)</i>	<i>Régimen de Prestaciones y Responsabilidad</i>	<i>Derechos Especiales de Giro</i>
100	Por la muerte o incapacidad permanente del pasajero.	100.000
	Por incapacidad parcial permanente del pasajero.	50.000
	Por incapacidad parcial temporal.	25.000
	Por demora o cancelación injustificada en el vuelo contratado.	4.150
101	.Por destrucción, pérdida o avería de la carga o el equipaje facturado.	17 por kilogramo de peso bruto
	Por retraso en la entrega de la carga	Cantidad igual al precio estipulado para el transporte
	Por retraso en la entrega del equipaje facturado.	100 (estimar normas sublegales INAC)
	Por destrucción, pérdida, avería del equipaje de mano imputable al transportista.	1000
	Cláusula “Valor Declarado” para carga o equipaje facturado.	Corresponde a dicho valor y no excederá importe declarado

Si el contrato se ejecuta bajo la modalidad de transporte aéreo sucesivo, se considera legalmente como una sola operación, con independencia de los contratos otorgados por las partes y será responsable el porteador que haya efectuado “el tramo de la ruta en la cual se hubiere producido el incumplimiento, interrupción, demora, retraso, incidente o accidente” aeronáutico (LAC, art. 102). Para los casos de trans-

portes combinados, el régimen legal aplicable de la esta Ley se realizará sobre la parte operaciones aeronáuticas vinculadas al contrato de transporte aéreo (LAC, art. 103). Si existe la figura del transportista de hecho, es decir, aquel que realiza el encargo efectivo de hacer trasladar al pasajero, la carga, el equipaje o la correspondencia del transportista quien asumió contractualmente tales obligaciones, ambos serán solidariamente responsables en "caso de muerte, lesiones, daños o retraso ante quienes ejerzan tales acciones, sin perjuicio de las acciones de repetición" (LAC, art. 104).

Todas las estipulaciones que tiendan aminorar o eximir de responsabilidad al porteador comercial aéreo de pasajeros o de cargas o de equipaje o de correo, son absolutamente nulas, conservando vigencia las demás cláusulas (LAC, art. 105) y el beneficio de las limitaciones de reparaciones de daños derivada de este régimen legal especial se pierden cuando se compruebe que los explotadores del servicio público de transporte aéreo comercial de pasajeros, cargas, equipaje o correo incurrieron en dolo o culpa por las desacertadas decisiones tomadas por sus directivos, dependientes o empleados, dada los extraordinarios riesgos del ejercicio de esta actividad (LAC, art. 106).

El Doctor Morles alertaba sobre un régimen de responsabilidad dual, uno para la empresas de transporte aéreo nacional con ocasión de la realización de los vuelos nacionales y otras, exploten comercialmente rutas aéreas internacionales, basa así su extensa e importante argumentación:

... se debe tener en cuenta que hay tratados multilaterales que concurren con la legislación nacional en la reglamentación de esta materia. Por una parte, está el Convenio de Varsovia de 1929, enmendado por los Protocolos de La Haya (1955), Montreal (1975) y Montreal (1999), relativo a la regulación de la responsabilidad en el transporte aéreo internacional; y por otra parte, el Convenio de Roma de 1933, sobre responsabilidad por daños a terceros en la superficie, completado por el Protocolo de Bruselas de 1938 y sustituido por el Convenio de Roma de 1952. Venezuela es parte del Convenio de Varsovia...podrían llegar a ser aplicados si contienen un régimen indemnizatorio más favorable... lo más seguro es que los billetes de pasajes que emitan en Venezuela las líneas aéreas internacionales sean iguales a los que emiten en su país de origen o en cualquier otra parte del mundo. En consecuencia, el régimen de responsabilidad por daños a los pasajeros y a sus equipajes... estás tendrán que someterse al régimen convencional internacional...³⁶

³⁶ Morles, *El Contrato de Transporte...*, 545-546.

4.4 Prescripción

De conformidad con lo previsto en el artículo 107 de la Ley especial, cualquier reclamación por daños causados a los pasajeros, equipajes o carga trasladada por el porteador comercial aéreo, debe manifestarse por escrito al mismo, con modalidad de acuse de recibo, dentro del lapso de 30 días hábiles siguientes a la ocurrencia del hecho.

Esto no impide que la Autoridad Aeroportuaria también efectúe simultáneamente, una participación para ante la Autoridad Aeronáutica Nacional dentro de las 48 horas siguientes al hecho u omisión del incumplimiento de las obligaciones legales y contractuales asumidas por la empresa de transporte aéreo para las averiguaciones y establecimiento de las responsabilidades administrativas consecuentes, dado la naturaleza de prestación de un servicio público.

Pero al margen del expediente administrativo que se forme, como se trata del establecimiento de un régimen de derecho civil de responsabilidad objetiva por el ejercicio profesional de una actividad riesgosa, el porteador aéreo de personas o cosas, dispondrá de un lapso de 60 días hábiles siguientes, contados a partir de la fecha de llegada a destino, o la del día en que la aeronave debería haber llegado o desde la demora o cancelación del transporte aéreo, para reparar el daño causado al usuario afectado del servicio contratado.

Por otra parte, la acción para reclamar judicialmente el pago de las indemnizaciones por daños causados a los pasajeros, equipajes o carga transportada, prescriben a los 3 años, contados a partir del último día que tiene la empresa para responder a la reclamación interpuesta por el propio usuario afectado o sus legitimados.

En tanto que el artículo 108, en concordancia con el artículo 109 de la Ley que analizamos, somete la acción judicial dirigida contra el explotador de aeronaves civiles, para el pago de lo debido por concepto de indemnizaciones generadas con ocasión de los daños padecidos por personas o cosas que se encuentren en la superficie de la operación de aeronaves, o como consecuencia de una persona o cosa desprendidos o lanzados de la misma, a los 3 años, contados a partir de la fecha de los hechos que los causaron.

CONCLUSIONES

Para el transporte de personas y cosas por carreteras, dentro de los límites nacionales de la República de Venezuela, bajo la modalidad de tracción a sangre o automotor, en tanto el ejercicio de tal actividad sea explotada por una organización

de carácter empresarial, los aspectos sustantivos y procesales de la relación jurídica deriva de la celebración y ejecución de dicho contrato, continúan rigiéndose por las disposiciones del Código de Comercio de 1919, cuya última reforma parcial aconteció en el año de 1955 en el ámbito del Derecho Privado. No obstante, se deben considerar las normas dispuestas en la Ley de Transporte Terrestre de 31 de julio de 2008, publicada en GORBV N° 38.985, de 01-08-2008, que regulan todo lo relacionado con el transporte terrestre de pasajeros y carga, en coordinación con la realización de la actividad económica del transporte y de sus servicios conexos, por vías públicas y privadas de uso público, quedando excluida de dicha ley el que se verifica sobre rieles (LTT, art. 1) y estando sujeto a las regulaciones Estatales por considerarse una "actividad de interés social, pública, económica y estratégica a cuya realización concurren el Estado, los ciudadanos", la sociedad organizada y los particulares (LTT, art. 3) y en las que dadas ciertas condiciones de necesidad o estratégicas puede constitucionalmente el Estado intervenir en mayor o menor grado en cualesquiera de sus aspectos contractuales, inclusive y especialmente en la fijación de tarifas.

Para la regulación del ejercicio de transporte comercial por mar, ríos y canales navegables, debemos tener presente la derogatoria expresa de las normas que al respecto se contempló en la Ley especial para las contenidas en el Código de Comercio, bajo el Libro II, titulado "Del Comercio Marítimo", así como el artículo 1090 en sus ordinales 3, 4, 5 y 6, el último aparte del artículo 1095; el primer aparte del artículo 1.100 y los artículos 1.116, 1.117 y 1.118 todos del mismo Código de referencia. Quedando vigente para conferirle naturaleza comercial a tales operaciones, el artículo 2, numeral 9 eiusdem, todo ello conforme la primera Ley especial que comentamos, promulgada el 30 de octubre de 2001 y publicada en GORBV n° 5.551 Extraordinario, de fecha 09 de noviembre de 2001, la cual estuvo vigente, para el momento en el que el Dr. Morles decidió escribir y publicar su colaboración referida al Contrato de Transporte y cuya puesta al día se nos encomendó para esta oportunidad.

Es así que advertimos que con posterioridad, la Asamblea Nacional decreta y sanciona una Ley de Reforma Parcial del Decreto N° 1.506 con Fuerza de Ley de Comercio Marítimo (2001) ut-supra citada, cuyos detalles particulares y la extensión que de sus 35 artículos modificatorios refieren, pueden consultarse en fuente de divulgación oficial, GORBV N° 38.351, de 05 de enero de 2006, de las cuales algunas disposiciones legales insertamos en el tratamiento doctrinario del contrato de transporte por este medio para el presente artículo.

Por último, el régimen normativo de rango legal, referido al contrato de transporte aéreo de personas y cosas, con propósitos comerciales, también tuvo modifica-

ciones en el tiempo desde que el insigne maestro Morles escribiera su contribución doctrinaria para el progreso científico jurídica en esta especial materia. Es así, como detectamos dos reformas legislativas: la primera en el año 2005, donde en definitiva quedara reimpresa en GORBV N° 38.226, de fecha 12 de julio de 2005, la Ley de Aeronáutica Civil de fecha 22 de junio de 2005, publicada originalmente en GORBV N° 38.215, de fecha 23 de junio de 2005; que derogó expresamente el Decreto N° 1.446 con Fuerza de Ley de Aviación Civil, publicado en GORBV N° 37.293 de 28 de septiembre de 2001, quedando indemne hasta nuestro tiempo lo previsto en el Título II, Capítulo II, artículos 16, 17, 18, 19, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27 y 28 hasta tanto se sanciones y publique la Ley de creación del Instituto Nacional de Aeronáutica Civil. Posteriormente, la Asamblea Nacional decide reformar parcialmente esta Ley y es publicada en GORBV N° 39.140, de 17 de marzo de 2009, en lo tocante exclusivamente a la norma que establece el ejercicio de la autoridad aeronáutica de la República por el Instituto Nacional de Aeronáutica Civil, en su Presidente y demás funcionarios que se designen, su consagración como ente de seguridad del Estado venezolano, de naturaleza técnica, con personalidad jurídica y patrimonio propio, distinto e independiente de la Hacienda Pública Nacional y con autonomía funcional y administrativa y a quien compete regular y fiscalizar las actividades de la aeronáutica civil, desde luego se incluye el contrato de transporte comercial, dentro del ámbito muy especial de sus competencias legales, que se ejerce mediante normas de carácter general, sublegales, denominadas regulaciones aéreas venezolanas, sin que ello implique menoscabo de la potestad que se reserva el Ejecutivo Nacional, a través del órgano con competencia en la materia, para revertir, por razones estratégicas, de mérito, oportunidad o conveniencia, la administración de la actividad aeronáutica civil, así como su infraestructura por razones de interés general (LSC, art. 9)

BIBLIOGRAFÍA

- Borjas H. Leopoldo A. *Instituciones de Derecho Mercantil. Los Comerciantes*. Caracas: Ediciones Schnell, CA, 1973.
- Broseta Pont, Manuel. *Manual de Derecho Mercantil*. Madrid: Editorial Tecnos-Grupo Anaya, SA, 2000.
- Cámara de Comercio Internacional. *Incoterms 2000. Reglas Oficiales para la Interpretación de Términos Comerciales*. Barcelona: Comité Español de la CCI, 1999.
- Galgano, Francesco. *Derecho Comercial*. Bogotá: Editorial Temis, SA, 1999.
- Glodschmidt, Roberto. *Curso de Derecho Mercantil*. Caracas: FRG-UCAB-UCV, 2001.
- Hernández-Bretón, Armando. *Código de Comercio Venezolano*. Caracas: La Torre, 1968.
- INAC. *Publicación de Información Aeronáutica*, 3 edición. Caracas: INAC, 2006.
- Jaraba Castilla, Cristian. "Verbo Auxiliar", *Publicat a Diccionari de Lingüística on Line*, (2021):

<http://www.ub.edu/diccionarilinguistica/content/verbo-auxiliarmg#Tiempos%20compuestos>.

Mármol Marqués, Hugo. *Fundamentos de Derecho Mercantil. Títulos Valores*. Caracas: UCAB, 1985.

Morles Hernández, Alfredo. "El Contrato de Transporte", *Ensayos de Derecho Mercantil, Libro Homenaje a Jorge Enrique Nuñez, Colección Libros Homenaje, N° 15*. Caracas: Tribunal Supremo de Justicia, 2004.

Morles Hernández, Alfredo. *Curso de Derecho Mercantil. Los Contratos Mercantiles. Tomo IV*, Caracas: UCAB, 2004.

Pisani Ricc. María Auxiliadora. *Letra de Cambio*. Caracas: Ediciones Liber, 1997.

Rodríguez Mella, Sonia. "Español. Verbo DEBER + infinitivo. ¿Va con o sin DE?". (2021): <https://www.traducirportugues.com.ar/2010/09/espanol-verbo-deber-infinitivo-va-con-o.html>.

Rodríguez, Gabriel. *De la Renovación Normativa del Transporte Comercial, Ensayos de Derecho Mercantil, Libro Homenaje a Jorge Enrique Nuñez, Colección Libros Homenaje, N° 15*. Caracas: Tribunal Supremo de Justicia, 2004.

Saussure, Ferdinand De. *Curso de Lingüística General*. Buenos Aires: Editorial Losada, SA, 1980.

Uría, Rodrigo. *Derecho Mercantil*. Barcelona: Marcial Pons, Ediciones Jurídicas y Sociales, 2001