

Exoneración y limitación de la responsabilidad del porteador marítimo¹

Disclaimer and limitation of liability of the maritime carrier

Fernando Jiménez Valderrama²

Fecha de recibido: 4 de abril de 2022

Fecha de aprobación: 20 de mayo de 2022

Citar como:

Jiménez Valderrama, F. (2022). Exoneración y limitación de la responsabilidad del porteador marítimo. *Via Inveniendi Et Iudicandi*, 17(2), 168-192.

<https://doi.org/10.15332/19090528.8770>



Resumen

El origen de las cláusulas de limitación y exoneración de responsabilidad del porteador marítimo coincide con el proceso de libertad de pactos en la contratación en la codificación, siendo ampliamente utilizados en la práctica marítima durante el siglo XIX. Las Reglas de la Haya-Visby integran un acuerdo entre los intereses navieros y cargadores para regular estos esquemas de responsabilidad, con una fuerte influencia del derecho del *common law*. Dada su naturaleza excepcional en la determinación de la responsabilidad, las causales de limitación y exoneración de responsabilidad deben interpretarse bajo los principios de excepcionalidad, causalidad y taxatividad.

Palabras clave: responsabilidad porteador marítimo, limitación de responsabilidad, exoneración de responsabilidad, interpretación cláusulas limitación, exoneración responsabilidad.

¹ Título del proyecto de investigación: "Cambios y transformaciones en las instituciones del derecho privado: hacia un derecho privado centrado en la eficacia de los derechos constitucionales y convencionales", Universidad Católica de Colombia.

² Abogado, doctor en Derecho por la Universidad de Salamanca (España) y magíster en Derecho de la Unión Europea por la Universidad Carlos III (Madrid). Profesor de la Universidad Católica de Colombia. Correo: fernandojimenez@kel.com.co; ORCID: 0000-0002-4017-086X.

Abstract

The origin of disclaimer and limitation of liability clauses in maritime transport occurred on the approval of civil and commercial codes, being widely used in maritime practice during the 19th century. The Hague – Visby Rules imply an agreement between carrier and cargo interests to regulate carrier liability, heavily influenced by common law. Given its exceptional nature in the determination of liability, the causes of limitation and exemption from liability must be interpreted under the principles of exceptionality, causality and restriction.

Keywords: carrier liability, disclaimer clauses, limitation of liability clauses, interpretation disclaimer and limitation of liability clauses

Introducción

En este artículo realizaremos una aproximación a las instituciones que regulan la exoneración y la limitación de la responsabilidad del porteador marítimo en el contrato de transporte marítimo de mercancías. Nos referimos a aquellos eventos en los cuales, a pesar del supuesto de incumplimiento en el contrato, el porteador no resulta responsable en cuanto que dicho incumplimiento ha sucedido frente a una situación que lo libera completamente (exoneración) o que lo compromete pero gozando del beneficio de un pago limitado en la indemnización (limitación).

En este sentido, como vemos, es conveniente, al menos conceptualmente, distinguir aquellos eventos que exoneran la responsabilidad del porteador de aquellos otros que imponen una limitación en la indemnización por incumplimiento del contrato. A pesar de que ambas instituciones —la exoneración de responsabilidad y la limitación en la indemnización— tratan el aspecto negativo de la responsabilidad, no son coincidentes ni en su contenido ni en la normativa que las regula. Mientras que la verificación de un hecho exonerador de responsabilidad libera totalmente al deudor de las consecuencias que podría acarrearle una declaración de responsabilidad, la institución de la limitación parte de la existencia de dicha responsabilidad, solo que la cuantía indemnizatoria no rebasará una cantidad que viene establecida como límite máximo.

Se tratan, pues, de dos instituciones que, a pesar de que favorecen los intereses del porteador como responsable de la obligación de transporte de mercancías, operan en distintos ámbitos y momentos dentro del proceso depurador de la responsabilidad. Si el examen de la presencia de una causal liberatoria de responsabilidad debe hacerse en concurrencia con la verificación de la existencia de culpa o negligencia como criterio imputador de responsabilidad, con el fin de

establecer la responsabilidad o irresponsabilidad del deudor, entonces el examen de la aplicación de las normas limitativas de responsabilidad debe hacerse en un momento posterior, una vez establecida dicha responsabilidad y con el fin de determinar el *quantum* indemnizatorio³.

A pesar de que los conceptos de exoneración, por un lado, y de limitación de la responsabilidad, por el otro, se pueden claramente distinguir, hemos decidido en este artículo hacer una aproximación a su estudio de manera integrada, en cuanto entendemos que atienden al interés de la parte deudora de la obligación de transporte, esto es, al porteador.

Particularmente, en el tema que nos ocupa —la responsabilidad del porteador por incumplimiento del contrato de transporte marítimo—, se presentan tanto las

³ Estas afirmaciones pueden fácilmente comprenderse si examinamos con mayor detalle la dinámica de las obligaciones que surgen por la válida celebración del contrato de transporte marítimo de mercancías. El objeto del contrato impone a ambas partes la realización de una serie de conductas cuya finalidad económica se orienta, en el contrato que examinamos, a la entrega de la mercancía objeto del contrato en el destino establecido. Sin embargo, la realización de este hecho, que coincide con el cumplimiento de la obligación para la parte porteadora, puede que no llegue a verificarse en la realidad por diversas circunstancias, atribuibles o no al deudor porteador, y que son impeditivas de dicho cumplimiento. En estos eventos, nos encontramos frente a un incumplimiento del contrato, por lo cual se inicia el examen de los hechos causantes de dicho incumplimiento a la luz del ordenamiento jurídico, para determinar si hay lugar a declarar la responsabilidad del porteador o, por el contrario, no hay lugar a declarar dicha responsabilidad, por cuanto el incumplimiento ha venido determinado por un hecho que la ley considera exoneratorio de responsabilidad. Dentro de este último supuesto se incluyen los llamados “hechos exceptuados”, consagrados en el Convenio de Bruselas de 1924 (art. 4), la Ley española de navegación marítima 14/2014 del 24 de julio (art. 277.2) y el Código de Comercio colombiano (arts. 1480 y 1609), así como los demás eventos no incluidos en este listado legal, pero constitutivos de caso fortuito y fuerza mayor, según la normativa de derecho común. La presencia de algún evento exonerador impide la declaración de responsabilidad. Si, por el contrario, se establece que el incumplimiento es atribuible al porteador (por inexistencia de algún evento exonerador de la responsabilidad o constitutivo de caso fortuito o fuerza mayor) y, por lo tanto, este es responsable, entonces hay lugar, de acuerdo con el ordenamiento jurídico vigente (arts. 1096 y ss. del Código Civil español y demás concordantes; art. 1604 del Código Civil colombiano y demás concordantes), a exigir al porteador o bien la realización de la prestación incumplida, o bien su cumplimiento por equivalente (art. 1101 del Código Civil español y 1605 del Código Civil colombiano), esto es, indemnizando los daños y perjuicios que patrimonialmente se han causado a la contraparte por el incumplimiento de la prestación a la cual se estaba obligado. La obligación indemnizatoria que surge por la verificación del incumplimiento de la prestación se calcula sobre la base de los daños y perjuicios causados al cargador (según las reglas establecidas para este fin por el derecho común, arts. 1105 y ss. del Código Civil español, arts. 1613, 1614 y 1616 del Código Civil colombiano, y art. 16 de la Ley colombiana 446 de 1998), debiendo cumplirse por regla general en su totalidad, es decir, en forma ilimitada, o bien si así se establece legal o convencionalmente, hasta un tope máximo. En este último caso, se dice, por tanto, que la deuda o el *quantum* indemnizatorio está limitado. Como puede verse, en el proceso determinador de responsabilidad y de la indemnización, tanto la exoneración de responsabilidad como la limitación de la deuda operan en momentos diferentes: mientras que el examen de la primera se realiza integrado a la determinación de la existencia o no de responsabilidad, la limitación de la deuda actúa en un momento posterior (siempre suponiendo la existencia de responsabilidad), esto es, cuando se pretende determinar la cuantía indemnizatoria que debe pagar el porteador por incumplimiento del contrato.

formas exonerativas de responsabilidad como las limitativas de la deuda indemnizatoria. En la medida que ambas instituciones se han incorporado en momentos diferentes (y, por tanto, atendiendo a la satisfacción de distintos intereses y utilizando fuentes diversas), el sistema de responsabilidad ha adquirido cierta complejidad que, en principio, dificulta su interpretación.

La institución de la exoneración de la responsabilidad del porteador marítimo ha sido regulada de forma diversa en los distintos sistemas jurídicos. En un plano general, los ordenamientos jurídicos continentales, luego de una larga evolución histórica, han enmarcado los diferentes supuestos liberadores de responsabilidad dentro de la institución del caso fortuito o fuerza mayor (Exner, 1905, p. 15; Soto Nieto, 1965, p. 7; Alonso Pérez, 1972, p. 56)⁴. A su vez, aquellas normativas pertenecientes al derecho anglosajón, atendiendo a su especial carácter casuístico, han elaborado la doctrina de la exoneración de la responsabilidad del deudor sobre la base de eventos concretos, a los cuales las decisiones jurisprudenciales les han otorgado efectos exoneradores, por entender que las circunstancias bajo las cuales se produjo el daño impiden declarar la responsabilidad del deudor (Exner, 1905, p. 86; T.S., Sentencia 83/2008, Esp.).

En materia de la responsabilidad del porteador y su virtual liberación, resulta de especial importancia la comprensión de este tratamiento diverso entre las dos grandes familias jurídicas que regulan el derecho occidental contemporáneo. Simultáneamente, cuando surge en el ámbito del derecho mercantil marítimo la necesidad de alcanzar uniformidad en la regulación del transporte, con el fin de posibilitar el desarrollo de la actividad económica en el plano mundial, se produce un encuentro entre ambas concepciones de responsabilidad, con la finalidad de establecer sus propios esquemas dentro de la regulación internacional.

Tanto la Ley española de navegación marítima 14/2014 de 24 de julio como la normativa colombiana del Código de Comercio, ambas receptoras del contenido normativo del Convenio de Bruselas de 1924 y, en el derecho colombiano, la innegable referencia al derecho italiano, reproducen este enfrentamiento, en el cual prevalece, de alguna manera, la concepción anglosajona de la institución de la responsabilidad del porteador. A pesar de la sofisticada elaboración que las instituciones del derecho continental, herederas del derecho romano, podían

⁴ Esta afirmación la hacemos basándonos en la evolución histórica de la institución del caso fortuito y fuerza mayor, sin que por ello podamos negar la existencia de eventos reconocidos jurídicamente y que derivan su validez de los pactos celebrados por los particulares o porque así lo establece expresamente la ley.

ofrecer para cualquier desarrollo de la responsabilidad, en el texto del Convenio se plasmó una estructura anglosajona, debido tanto a la influencia que este derecho tenía en la aplicación práctica de los litigios marítimos, como por la superioridad tanto en número como en influencia que la delegación británica tenía en las asambleas previas que adoptaron el texto posteriormente firmado en la Conferencia Diplomática aprobatoria del Convenio (Rodière, R., 1968, p. 366; Ripert, G., 1929, p. 779; Sturley, M. F., 1991, p. 3; Comité Marítimo Internacional, 1924, p. 320)⁵.

Como consecuencia de esta situación, el ordenamiento jurídico establecido por el Convenio de Bruselas de 1924 y luego trasladado a los derechos internos presenta, desde el primer momento, problemas de aplicación en los ordenamientos jurídicos continentales. Esta dificultad tiene especial trascendencia en el tema que tratamos, en cuanto la estructura establecida en el Convenio de Bruselas, la Ley española 14/2014 y el Código de Comercio colombiano, al menos desde el punto de vista de su forma y presentación, es diferente a las formas conceptuales de liberación de responsabilidad consagradas en el derecho continental (Acosta y Fernández, 2021).

Dentro de la normativa reguladora de la institución exoneradora de la responsabilidad y limitativa de la indemnización, tenemos, en el caso del derecho colombiano, las normas contenidas en el Código de Comercio (arts. 1480 y 1609) que establecen eventos liberatorios de la responsabilidad del porteador. En segundo lugar, tenemos el Convenio de Bruselas de 1924, integrado como ley al sistema jurídico español, mediante el artículo 277.2 de la Ley 14/2014, que ha establecido un régimen de exceptuación de responsabilidad del porteador, a través de la enumeración de una serie de circunstancias cuya realización lo exonera de responsabilidad. Paralelamente a este régimen de exceptuación de

⁵ La Conferencia Diplomática de Bruselas reunida en 1922 (que finalmente elaboró el texto de la Convención de Bruselas de 1924) tomó como base para sus deliberaciones las Reglas de la Haya de 1921, cuyo texto, a su vez, había sido adoptado a partir de la elaboración realizada por la Asamblea Preliminar de la Asociación de Derecho Internacional (Comité de Derecho Marítimo), celebrada el 30 de agosto de 1921 en Scheveningen, en la cual había una clara mayoría de representantes del Reino Unido (32 británicos contra 11 no británicos). Antes de la Conferencia de Bruselas, el texto de las Reglas de la Haya había sufrido ligeras reformas en la Conferencia de Buenos Aires de la Asociación de Derecho Internacional en 1922 y la Conferencia de Londres del Comité Marítimo internacional, celebrada entre el 9 y el 11 de octubre de 1922 e integrada por 45 británicos y 47 delegados de otras nacionalidades. La Conferencia de Bruselas no modificó las líneas generales de las Reglas de la Haya y solo realizó algunas modificaciones de detalle a su texto. Finalmente, la Convención se sometió a la firma de los plenipotenciarios en 1924 y es suscrita por diez países que representan las dos terceras partes del tonelaje mundial (Alemania, Bélgica, España, Estados Unidos, Francia, Gran Bretaña, Italia, Japón, Polonia y Dantzig, y Rumanía).

responsabilidad, el mismo Convenio, en armonía con los protocolos modificatorios de los años 1968 y 1979, ha establecido un límite indemnizatorio máximo al cual está sujeto el porteador en caso de que sea declarada su responsabilidad por incumplimiento del contrato.

Como puede verse, existe una pluralidad de fuentes normativas y de tratamiento de los distintos mecanismos reguladores de la liberación del deudor. Por lo tanto, con vistas a resolver el conflicto interpretativo, se puede optar por una de las siguientes dos alternativas solutorias: la primera sugiere la aplicación de las normas del Convenio respetando su forma y literalidad. En el caso de la Ley española 14/2014, se hace una remisión expresa al Convenio de Bruselas de 1924. Por el contrario, una segunda alternativa sugiere la aplicación de los textos legales teniendo en cuenta su contenido material antes que su aspecto formal, con vistas a realizar una interpretación acorde con las instituciones jurídicas continentales reguladoras de la liberación de la responsabilidad del deudor.

Ante la presencia de normas con marcado tinte anglosajón en un sistema de responsabilidad basado en el derecho continental latino, nos enfrentamos al dilema de encontrar la mejor alternativa para interpretar estas normas, de tal manera que respetemos en todo momento tanto la tradición latina en la cual se incardina todo el sistema de responsabilidad, como el contenido internacional con una función unificadora que constituye la esencia misma del sistema de exoneración y de limitación de la responsabilidad en el Convenio.

Para poder resolver adecuadamente esta cuestión, que resulta fundamental a la hora de conformar la estructura de exoneración y limitación de la responsabilidad del porteador, es necesario detenernos brevemente en la evolución que desde sus orígenes han seguido, en particular, las causales de exoneración de responsabilidad, para, de esta manera, comprender la función que desempeñan en el esquema que regula la responsabilidad del porteador en la actualidad. A este fin dedicaremos los apartados que a continuación se desarrollan, en los cuales trataremos inicialmente el origen de las causales de exoneración de responsabilidad, para a continuación mencionar los principios que, en nuestro concepto, han presidido la interpretación de estas causales, primordialmente desarrollados en el derecho angloamericano. Finalmente, a la luz tanto de la evolución histórica como de los criterios interpretativos que hasta este momento han determinado la aplicación de estas causales, en un tercer apartado, presentaremos algunas consideraciones relativas a la función que dentro del sistema de responsabilidad actual tendría la institución de limitación y exoneración de la responsabilidad del porteador marítimo, teniendo en cuenta que,

en nuestro criterio, tanto el interés en mantener la finalidad unificadora internacional de la materia como el respeto a los principios tradicionales de los ordenamientos latinos pueden ser atendidos satisfactoriamente, si realizamos una interpretación amplia y comprensiva de los distintos intereses y tendencias representados en cada uno de los instrumentos reguladores de este tema.

Origen y evolución de las causales de exoneración de responsabilidad

La aparición de las distintas formas de limitar la responsabilidad del porteador coincide en el derecho moderno con el reconocimiento de la libertad de pactos que consagran las normas codificadoras (García Amigó, 1965, p. 49). A partir del momento en el cual la legislación reconoce la facultad de los particulares para regular sus propias relaciones jurídicas, surge la posibilidad de establecer un clausulado que o bien limite a una cuantía determinada el deber de indemnización, o bien libere totalmente de la responsabilidad que pueda surgir por la verificación del incumplimiento de determinadas obligaciones contractuales. Las llamadas doctrinalmente “cláusulas de limitación o de exoneración de responsabilidad” son una consecuencia de este nuevo esquema jurídico, las cuales empezaron a ser utilizadas de manera reiterada en la realización de la actividad mercantil marítima y, a su vez, constituyen el antecedente inmediato de las causales de limitación o de exoneración de responsabilidad consagradas en el Convenio de Bruselas de 1924, el Código de Comercio colombiano y la Ley española 14/2014, como pasamos a ver a continuación.

Hacia finales del siglo XIX (Fariña, 1948, p. 412)⁶ se inicia el periodo durante el cual las cláusulas de exoneración de responsabilidad adquieren una relevancia dentro de la estructura contractual reguladora del transporte marítimo. El incremento en los volúmenes de mercancías objeto de tráfico y el establecimiento de rutas comerciales marítimas se traducirán en un mayor desarrollo de las organizaciones navieras, que utilizarán reiteradamente estas cláusulas por ser beneficiosas a sus intereses.

A semejanza de lo que ocurre en toda la industria, el sector del transporte marítimo de finales del siglo XIX y comienzos del siglo XX se ve fuertemente influido por la presencia de nuevos procedimientos tecnológicos que afectan

⁶ Aproximadamente, desde 1885 hasta 1890, lo cual coincide con el aumento del transporte marítimo.

poderosamente los mecanismos tradicionales de distribución de riesgos por la realización de daños y perjuicios en el desarrollo de actividades consideradas como peligrosas (Exner, 1905, p. 19)⁷.

La regulación de estas actividades plantea un problema serio para las instituciones jurídicas de su época. Por un lado, existe un convencimiento generalizado de la necesidad de su realización, no solo para permitir un desarrollo económico, sino también para satisfacer las necesidades básicas de la sociedad, pero, por otro lado, se es consciente del alto riesgo que su ejecución representa para la población, así como de las altas sumas que quien las ejecute profesionalmente tendría que destinar para las eventuales indemnizaciones por la ocurrencia de daños y perjuicios, coste que indudablemente se trasladaría al consumidor final del servicio, que vería de esta forma aumentar desproporcionadamente el precio del servicio.

Teniendo en cuenta esta situación y ante la insuficiencia de las instituciones civiles vigentes para regularla adecuadamente, se empezaron a diseñar alternativas que reglamentaran estas nuevas situaciones (Corbier, 2007, p. 52; Acosta Rodríguez y Fernández Muñoz, 2021, p. 16). Se desarrollan, de esta manera, distintos sistemas que permiten trasladar el riesgo o repartirlo entre las distintas personas beneficiadas con su prestación. Así, surgen diferentes alternativas, como el seguro de transporte, aunque los mecanismos más utilizados, especialmente en el sector del transporte marítimo, son las cláusulas de limitación y de exoneración de responsabilidad (García Amigó, 1965, p. 33).

Estos últimos mecanismos tienen su base en el principio de la autonomía de la voluntad privada y, a través de él, los sectores navieros establecen, en los formularios que sirven de documento contractual al transporte marítimo (Fedi, 2011, p. 303), un clausulado que, en algunas ocasiones, traslade los riesgos a la parte cargadora, establezca un límite de indemnización o bien produzca la inversión de la carga de la prueba.

La tendencia a incorporar en los documentos de transporte estas estipulaciones no es sino la continuación, acorde con los nuevos esquemas jurídicos predominantes en derecho privado, de la vieja preocupación de los operadores económicos en el

⁷ La nueva situación económica produce un acomodamiento de las normas que hasta entonces habían regulado la responsabilidad. Surge así el postulado que establece que ciertos empresarios responden absolutamente por la integridad y buen estado de los bienes (y, en su caso, las personas) confiados a su industria; solo excepcionalmente están exentos de la obligación a indemnizar cuando el daño ha sido causado por fuerza mayor.

sector marítimo de establecer límites a las consecuencias de una responsabilidad, cuyo esquema clásico resultaba sumamente gravoso para quien la ejercía, especialmente si se tiene en cuenta la suma de dinero que implicaban cada una de estas operaciones mercantiles, así como el factor aleatorio de su resultado final⁸.

El sistema regulador del transporte marítimo anterior al momento de la elaboración de convenios internacionales venía establecido en los distintos países, a través de las normas codificadas, leyes especiales y el *common law* (Liang, 2000, pp. 1163-1179). El sistema de responsabilidad del porteador en estos cuerpos normativos se caracterizaba por su rigidez cuando se trataba de imputar su responsabilidad por incumplimiento del contrato. Se consideraba que este quedaba obligado a garantizar ilimitadamente la realización del resultado del transporte. Se podía, en este sentido, afirmar que el régimen de responsabilidad era estricto y, con base en él, el porteador asumía la posición de asegurador de la entrega de las mercancías transportadas respondiendo por su pérdida o avería en todo caso frente al cargador (Grime, 1991, p. 158).

Para Ivamy (1989, p. 178), el reconocimiento de esta responsabilidad absoluta del porteador obedecía a la intención de los tribunales y del sistema jurídico en general de proteger suficientemente al dueño de la mercancía por los posibles perjuicios que le podían causar eventos ocurridos con relativa frecuencia y que escapaban a su control, como era el caso de los robos de la mercancía realizados por los mismos empleados del porteador o con su complicidad. De esta manera, si se imponía al porteador una responsabilidad como la anotada, se le hacía absolutamente responsable de la integridad de las mercancías transportadas, lo cual estimulaba un mayor cuidado y vigilancia del porteador en la realización del transporte por parte de sus subordinados.

Con la finalidad de flexibilizar el ordenamiento jurídico para hacerlo más favorable a sus intereses, los porteadores marítimos empezaron a utilizar cláusulas, en virtud de las cuales se modificaba el tratamiento que el derecho daba a su responsabilidad. Amparándose en el principio de libertad de pactos, estas cláusulas fueron admitidas inicialmente por los tribunales de justicia; sin embargo, ante su desmesurado crecimiento y utilización generalizada, especialmente aquellas que llegaban en la práctica a excluir la responsabilidad del

⁸ Expresión de esta tendencia exoneradora o distribuidora de responsabilidad son las formas asociativas durante la edad media y, posteriormente, la conformación de un patrimonio garante de la obligación, como sucede en la institución del abandono del buque y la llamada *fortune de mer*.

porteador, se inició una ardua polémica tanto en el plano de la doctrina como de la jurisprudencia respecto de su validez.

En el *common law* británico se reconocieron como válidas algunas de las cláusulas más utilizadas (Mocatta et ál., 1984, p. 210)⁹. En este sentido, las causales exoneración de *Act of God*, *Act of Queen's enemies*, *Inherent vice* y *General average sacrifice* fueron admitidas como eventos en los cuales podía ampararse el porteador para evitar ser declarado responsable de los daños y perjuicios ocasionados por un supuesto de incumplimiento del contrato (Ivamy, 1989, p. 178; Mocatta et ál., 1984, p. 201)¹⁰. Se ha llegado a establecer posteriormente que estas causas integran la protección mínima a la que tiene derecho el porteador en caso de que convencionalmente no se haya pactado una protección mayor. Es decir, integran las normas subsidiariamente aplicables en ausencia de disposiciones expresamente pactadas por las partes. De esta manera, la jurisprudencia británica paulatinamente ha ido reconociendo las distintas cláusulas de exoneración de responsabilidad del porteador hasta llegar a las hoy en día reconocidas dentro del *common law*.

Por otro lado, este proceso de reconocimiento de la validez de las cláusulas de exoneración implicó, igualmente, un conflicto de intereses entre los sectores cargadores y porteadores, y, en un plano internacional, entre los países mayoritariamente cargadores frente a los mayoritariamente porteadores (Pestel-Dobord, 2001, pp. 179-186). Países tradicionalmente transportistas, con una gran flota de buques, abogaban por el mantenimiento del *statu quo*, ampliamente

⁹ La primera causal reconocida jurisprudencialmente como evento exonerador de responsabilidad es el peligro de mar. Posteriormente, a partir de una decisión en el año 1795, se reconocieron como válidas en derecho inglés las causales de *Act of God*, *Act of the King's enemies*, *fire*, así como todos los peligros y accidentes del mar, los ríos y la navegación que causen, en forma directa, el incumplimiento de la obligación de transporte, cuidado y custodia de la mercancía.

¹⁰ El régimen de responsabilidad establecido en el *common law* depende de la consideración del porteador como *common carrier* o no. Si se trata de un *common carrier*, la responsabilidad es absoluta frente al dueño de las mercancías, a menos que se pruebe una de las siguientes causales: *Act of God*, *Act of Queen's enemies*, *inherent vice*, *negligence of the owner of goods*, *general average sacrifice*. Si, por el contrario, hablamos de un *private carrier*, la responsabilidad es la de un depositario, en virtud de la cual está obligado a ejercer un cuidado y diligencia sobre la mercancía. Igualmente, el ordenamiento jurídico británico contempla normativas que eximen al porteador de responsabilidad en determinadas circunstancias. Así, el *Merchant Shipping Act* de 1984 exime de responsabilidad en el caso de mercancías peligrosas que han sido arrojadas por la borda por el porteador o el capitán. El *Carriage of Goods by Sea Act* de 1971 permite al porteador o a alguno de sus subordinados descargar en todo momento las mercancías de naturaleza explosiva o peligrosa cuyo transporte no haya contado con el consentimiento o el conocimiento del capitán o el agente del porteador. Finalmente, el *Merchant Shipping Act* de 1979 establece la irresponsabilidad del propietario de un buque británico por la pérdida o daño de cualquier propiedad a bordo del buque cuando hubiese sido causado por incendio a bordo de este.

favorable a ellos, en cuanto les permitía evitar supuestos de responsabilidad que, en otras condiciones, les serían imputables. En el otro lado, estaban los países cargadores, cuya propuesta implicaba desconocer la validez de estas cláusulas por ser claramente inequitativas y atentar contra el orden público. La discusión se vio finalmente solucionada mediante la transacción de los intereses de ambas partes elevada a la categoría de tratado internacional.

De esta manera, el esquema de responsabilidad basado en la consagración de causales de exoneración fue utilizado inicialmente por el *Harter Act* norteamericano y de allí pasó al Convenio de Bruselas de 1924 (Righetti, 1960, p. 7). Esta estructura establecida internacionalmente, por una parte, otorgaba una protección a los porteadores facilitándoles la prueba de los eventos en virtud de los cuales no son responsables y, por otra, implicaba un límite en su utilización, en cuanto los porteadores no podían, en el futuro, alegar una causal diferente a las establecidas expresamente en el articulado de la ley (Fariña, 1984, p. 411; Sánchez Calero, 1957, p. 139.; Hernández Marti, 1984, p. 143)¹¹.

Criterios de interpretación de las causales de limitación y exoneración de responsabilidad del porteador

Si analizamos las causales de limitación y exoneración de responsabilidad reconocidas al porteador marítimo, a la luz de la doctrina y la jurisprudencia que las han interpretado, podemos deducir algunas reglas generales de interpretación que son comunes para la aplicación de la generalidad de estos hechos liberatorios y que, por su parte, nos servirán para entender su concepto y función dentro de la estructura que regula la responsabilidad del porteador.

A continuación, enumeramos las principales directrices interpretativas que han servido de fundamento para la aplicación de estas causales en los casos concretos. La referencia que hacemos a los principios de excepcionalidad, causalidad y taxatividad tiene como finalidad presentarnos las orientaciones que tradicionalmente la doctrina y jurisprudencia han seguido en la interpretación de las causales de limitación y de exoneración de responsabilidad, con vistas a

¹¹ En cuanto a la posibilidad de insertar en los conocimientos de embarque cláusulas distintas a las establecidas legalmente, existen puntos encontrados en la doctrina. Pueden existir dos tipos de cláusulas: las legales y las convencionales, siendo estas últimas válidas, aunque no sean las establecidas legalmente, en la medida en que guarden los límites y el espíritu establecido en la norma, es decir, no estén prohibidas por esta. Otro sector de la doctrina considera que únicamente las causales establecidas legalmente son las que pueden reconocerse válidamente.

comprender su aplicación práctica y también entender su función dentro del esquema general de responsabilidad del porteador.

Por lo tanto, atendiendo a esta finalidad, los criterios que mencionaremos deberán complementarse con el análisis del contenido de cada una de las causales de limitación y de exoneración de responsabilidad que, por razones de espacio, deberemos realizar en publicaciones posteriores. En el siguiente apartado enunciaremos los principios generales que, según nuestro concepto, deben regir la aplicación de los hechos limitativos y exoneratorios de la responsabilidad del porteador por incumplimiento del contrato.

Principio de excepcionalidad

Como es bien sabido, la normativa vigente en Colombia y en España en materia de responsabilidad del porteador, integrada actualmente por el Código de Comercio colombiano y la Ley española 14/2014 y normas concordantes, establece un sistema de responsabilidad basado en el elemento culpa o negligencia como criterio imputador de responsabilidad. Así mismo, al examinar las distintas normas que determinan el sistema, hemos podido comprobar que, bien sea a través de una modificación en la naturaleza de las obligaciones que nacen del contrato¹², o bien dentro de un esquema de inversión de la carga de la prueba, se puede claramente entender que la finalidad de la legislación, dentro del proceso de depuración de responsabilidad, es la de asignarla directamente al porteador cuando se presenta un incumplimiento del contrato, aunque permitiendo a aquel, en un paso posterior, liberarse de dicha responsabilidad mediante la prueba de concurrir una causal de exoneración de responsabilidad.

Esta forma de asignación de responsabilidad, que algunos autores han calificado como presunción de culpa del porteador (Bonassies, 1989, p. 950; Carbone, 1987a, p. 222; Emparanza, 1993, p. 59), nos permite afirmar que la normativa actual establece como regla general la responsabilidad del porteador (puesto que, para la ley, esta situación es la que tiene ocurrencia generalizada), lo cual permite de forma excepcional su liberación mediante la prueba de un hecho exoneratorio consagrado expresamente dentro de un listado taxativo establecido legalmente en

¹² El tratamiento del instituto de la responsabilidad, realizado por el Código de Comercio colombiano, no modifica de una manera esencial las instituciones de la responsabilidad, que continúan en líneas generales siendo las mismas, sino en la naturaleza de las obligaciones que surgen del contrato de transporte marítimo de mercancías: la obligación de transporte se considera de medios en vez de resultado, planteamiento que altera significativamente todo el esquema de responsabilidad del porteador.

el Código de Comercio colombiano (arts. 1480 y 1609), así como en los hechos exceptuados establecidos en el propio Convenio de Bruselas de 1924 (art. 4 del Convenio y la remisión a este del art. 277.2 de la Ley española 14/2014).

Así pues, tenemos una norma que establece un principio general de responsabilidad inaplicable de manera excepcional ante la ocurrencia de unos determinados eventos que pueden ser alegados por el porteador para impedir su responsabilidad. A esta conclusión necesariamente nos conduce el proceso de responsabilidad que tiene como punto inicial la existencia de una presunción de culpa del porteador, complementado en su análisis negativo (el de irresponsabilidad) con una enumeración taxativa de hechos exceptuados como mecanismo de equilibrio de los intereses a resolver. Dentro de esta idea, claramente puede apreciarse la existencia de un criterio de aplicación estricta o excepcional de las mencionadas causales de exoneración frente a la regla general que afirma la responsabilidad del porteador.

La consideración de las causales de exoneración, como derecho excepcional dentro de la normativa reguladora de la responsabilidad, tiene consecuencias relevantes en su aplicación a casos concretos (Arroyo, 2001, pp. 533-548; Gaskell, 2001, pp. 573-595)¹³. Cuando los tribunales aplican una causal determinada para no imputar responsabilidad al porteador, deben hacerlo ajustándose al contenido específico que a dicha causal se le ha asignado jurisprudencialmente. Así mismo, además de ajustarse estrictamente al contenido de la causal, los tribunales ven restringida la posibilidad de acudir a una interpretación analógica de dichos eventos exonerativos, estando en todo caso limitados por el contenido concreto de cada causal y la finalidad de la norma, no pudiendo ampararse en supuestos de hechos similares para obtener el beneficio que esta solución otorga.

Principio de causalidad

En la realización de un transporte de mercancías inciden múltiples eventos, que pueden provenir bien sea del actuar culposos o dolosos del porteador, la tripulación o sus agentes, o bien de algún hecho ajeno a su ámbito de acción, sea por un tercero o por algún acontecimiento extraordinario constitutivo de caso fortuito o fuerza mayor.

¹³ Teniendo en cuenta las distintas modalidades de transporte marítimo de mercancías.

Con la finalidad de depurar responsabilidades en cada caso concreto, es necesario determinar la causalidad jurídica del daño producido, lo cual servirá como criterio para establecer la imputación de la responsabilidad al porteador o su liberación por la ocurrencia de un hecho exceptuado. Este mismo análisis es el que debe realizarse en todo juicio de responsabilidad en derecho común, para determinar la imputación y, consecuentemente, la cuantía de la indemnización que debe cubrir el deudor. La asunción de un criterio subjetivo, como base del sistema de responsabilidad, impone la existencia de un vínculo causal con la conducta del deudor, con el fin de establecer en su contra el deber de indemnizar los perjuicios causados. Solo en el caso de que pueda determinarse que dicho evento fue la causa directa del daño, el acreedor perjudicado tendrá la posibilidad de obtener el resarcimiento de perjuicios.

Al igual que en derecho común, el principio de causalidad, como determinador de la imputación de responsabilidad y de la cuantía de los perjuicios causados, opera en materia de responsabilidad del porteador marítimo (Sánchez Calero, 1957, p. 140). En este supuesto, la ley parte de la base de la existencia de un principio de responsabilidad por culpa, el cual solo es desvirtuable mediante la prueba de un hecho exoneratorio de responsabilidad. Para que la causal alegada tenga la eficacia liberatoria requerida, el porteador está igualmente obligado a probar la existencia del vínculo de causalidad entre el hecho exonerador y el daño cuya responsabilidad se pretende evitar (Mocatta et ál, 1984, p. 227)¹⁴.

La jurisprudencia anglosajona enunció este requisito en el caso *Hamilton, Fraser & Co. v. Pandorf & Co.* (Chorley y Giles, 1962, p. 178), en el cual, ante la pérdida de un cargamento de arroz por razón de la penetración del agua de mar en el buque a través del orificio abierto en un tubo por acción de las ratas, el tribunal, luego de considerar la aplicación de la cláusula “peligros y accidentes de mar”, entendió que la causa próxima del daño era el agua de mar, no la acción de las ratas. Era, por tanto, aplicable dicha cláusula de exoneración, con lo que se liberó por este efecto al porteador de la responsabilidad que le correspondería por el incumplimiento del contrato.

¹⁴ Algunos autores se refieren a la causa inmediata, directa o dominante, y no la causa remota. Sin embargo, en la realidad los supuestos no se presentan con la claridad que sería deseable desde el punto de vista teórico, sino que, en la verificación de un incumplimiento, se presentan multitud de causas, debiendo el juzgador, utilizando los hechos probados en el proceso, distinguir cuál ha sido el hecho relevante y directo sin cuya realización no se hubiera producido el incumplimiento. Si de este análisis resulta que la causa directa del incumplimiento es la culpa o negligencia del porteador, se declarará su responsabilidad. Si, por el contrario, se encuentra que se trata de un hecho exonerador, lo liberará.

Pueden, igualmente, presentarse eventos en los cuales no sea posible establecer que el incumplimiento se deba exclusivamente a una causa concreta imputable al porteador o a un hecho ajeno a este. Si en el análisis correspondiente se encuentra que el incumplimiento se ha presentado por una concurrencia de causas atribuibles en parte a la culpa o negligencia del porteador, la tripulación o sus agentes y en parte a un hecho ajeno y extraño no imputable al porteador, este último debe indemnizar solo aquellos daños que puedan ser imputables a su actividad o a sus subordinados. La reparación del daño debe evaluarse de forma proporcional a la injerencia que ha desempeñado la causa correspondiente, de manera que al juzgador le corresponderá determinar, de acuerdo con los hechos probados en juicio, cuál ha sido la participación de la culpa del porteador en la ocurrencia del daño, para establecer, de acuerdo con dicha participación, la correspondiente proporción que podrá ser exigible al porteador (Sánchez Calero, 1957, p. 140; Ivamy, 1989, p.192).

Principio de Taxatividad¹⁵

Uno de los puntos de mayor interés en el estudio de las causales de exoneración de responsabilidad consagradas en el Código de Comercio colombiano y el Convenio de Bruselas de 1924, por referencia de la Ley española 14/2014, estriba en determinar si las partes mantienen la facultad de pactar cláusulas de liberación de responsabilidad diferentes a las establecidas legalmente o si, por el contrario, dicha facultad está restringida a la lista de casos exceptuados establecida en la normativa misma. Esto es, si existe la posibilidad para el porteador de insertar en el conocimiento de embarque causales de exoneración distintas a las establecidas legalmente, de forma tal que dichos hechos exoneratorios puedan ser alegados en el proceso con el fin de obtener la liberación de responsabilidad.

La reiteración de algunos aspectos que influyeron en la regulación de estas causales puede sernos de utilidad para entender la opción tomada por quienes intervinieron en la redacción del Convenio de Bruselas de 1924. Como ya habíamos sugerido, este Convenio constituye, desde el punto de vista de su contenido, una transacción de intereses porteadores, por un lado, y cargadores, por

¹⁵ Salta a la vista la estrecha relación que tiene el contenido de este principio con el principio de excepcionalidad. El carácter excepcional de la norma exoneradora no solo conduce a una interpretación restrictiva, sino a la imposibilidad de aplicarla analógicamente y aún más (llevando la exceptuación hasta sus últimas consecuencias) de integrar normas exoneradoras diferentes a las establecidas legalmente. Sin embargo, hemos preferido tratar ambos principios separadamente para una mejor comprensión de su contenido y efectos.

otro, que se ven involucrados en el proyecto obligacional, cuya finalidad es la efectiva realización del transporte de mercancías. Recordemos que, en su momento, el establecimiento de estas causales de exoneración pretendía resolver un conflicto que se había planteado con referencia a la validez de las llamadas cláusulas exoneratorias de responsabilidad, cuya labor interpretativa, especialmente de la jurisprudencia anglosajona, iba paulatinamente delineando el contenido de cada uno de estos eventos exoneratorios, hasta definir con la mayor claridad posible qué casos quedaban comprendidos y cuáles estaban excluidos del beneficio liberatorio.

El establecimiento del sistema de responsabilidad vigente, que es fruto del consenso alcanzado por los distintos agentes interesados en él, puede ser valorado, en términos generales, como positivo para todos aquellos implicados y para el comercio marítimo en general. Además de los intereses particulares que reposan en el fondo de la normativa, existe un interés general en otorgar al comercio por mar la seguridad jurídica necesaria para su desarrollo adecuado. Para un aumento sostenido del intercambio comercial internacional, es necesario que todos aquellos interesados en la realización adecuada del transporte tengan un conocimiento anticipado de las reglas jurídicas que regularán la ejecución del transporte, con el fin de poder prever anticipadamente los costes que implicará la ejecución de las obligaciones que nacen por virtud del contrato y de la eventual responsabilidad que su incumplimiento acarrearía.

Una seguridad tal no puede otorgarse a las partes cuando nos encontramos ante la incertidumbre de diferentes legislaciones aplicables sometidas a diversos regímenes jurídicos, o bien cuando existe una multiplicidad de regímenes aplicables en virtud de la consagración de cláusulas de responsabilidad diversas con diferente alcance. La eliminación de todos estos obstáculos genera un ambiente de seguridad jurídica dentro del cual podrá desarrollarse convenientemente el comercio y el transporte marítimo. De tal manera, podemos afirmar que han sido imperativos económicos y comerciales los que verdaderamente han determinado la necesidad de unificar el derecho a través de convenciones internacionales mediante el consenso de todas las partes interesadas.

Luego de las anteriores consideraciones, que hacen referencia tanto a las circunstancias históricas que determinaron la aparición de las causales de exoneración de responsabilidad, como a la necesidad del comercio actual de un sistema que le ofrezca seguridad jurídica, podemos entonces deducir que la aplicación de estos eventos exonerativos solo puede entenderse dentro del respeto por su taxatividad, en el sentido de que el porteador, con el fin de exonerarse de

responsabilidad, únicamente puede valerse de las causales que aparecen establecidas en el texto del Convenio de Bruselas de 1924 (Grime, 1991, p. 159; Chorley y Giles, 1962, p. 177; Wilson, 1992, p. 252)¹⁶.

El propósito de controlar la facultad del porteador para establecer abusivamente cláusulas exonerativas de responsabilidad se ha plasmado desde la promulgación del *Harter Act* norteamericano —artículos I y II— (Montier, 1932, p. 274). El mecanismo adoptado internacionalmente para luchar contra estas situaciones abusivas ha sido el de integrar legislativamente un conjunto de causas exonerativas, cuya validez venía siendo reconocida por la jurisprudencia de los tribunales. A tales causas se les daría valor liberatorio y se excluiría cualquier otra que pretendiese alterar el régimen de responsabilidad establecido en la norma. Con este sistema se alcanza un nivel de mayor equilibrio en cuanto a la responsabilidad de las partes en la ejecución del contrato y se brinda la seguridad jurídica necesaria para un desarrollo adecuado del transporte y del comercio marítimo internacional.

El principio de taxatividad de las causales de exoneración se ve, por su parte, garantizado en el artículo 3.8 del Convenio de Bruselas de 1924, por el cual cualquier cláusula, convenio o acuerdo que exonere al porteador de responsabilidad, o que atenúe dicha responsabilidad en otra forma que no sea la determinada en la ley, será considerada nula, ineficaz y se tendrá por no puesta (Casanova, 2005, pp. 389-400).

Los casos exceptuados en el sistema de responsabilidad del porteador: su función

Como ya lo hemos insinuado, la diversa formulación de la responsabilidad en materia de transporte marítimo dada por el Convenio de Bruselas de 1924, el Código de Comercio colombiano y la Ley española 14/2014 genera algunos problemas interpretativos en cuanto al contenido y los criterios de aplicación de

¹⁶ Este efecto es reconocido expresamente por algunos autores: los hechos exceptuados no pueden adicionarse, aunque sí reducirse por acuerdo de las partes. Solo es posible insertar cláusulas contrarias al Convenio cuando no se haya emitido un conocimiento de embarque, sino un recibo en el que va indicado “no negociable” y que contenga condiciones especiales que puedan referirse a los derechos del porteador y a su responsabilidad con relación a las mercancías o a sus obligaciones con relación a la buena navegabilidad del buque. En este último evento, resulta obvia esta consideración, por cuanto si no se regula el contrato por un conocimiento de embarque, no es aplicable el régimen del Convenio de Bruselas de 1924, siendo aplicable el régimen general establecido en el *common law*. Otro autor británico admite la posibilidad de introducir cláusulas exoneratorias de responsabilidad diferentes en las pólizas del contrato de fletamento.

los casos exceptuados. Por tanto, es necesario detenernos en el análisis de las posibles vías interpretativas de la normativa vigente para hacerla aplicable respetando todos los acuerdos internacionales alcanzados en la Conferencia de Bruselas, al mismo tiempo que se respeta la tradición latina dentro de la cual se halla incurso todo el sistema jurídico de responsabilidad.

Nos encontramos, en definitiva, frente a un conflicto entre dos sistemas jurídicos que intentan unificar la normativa en un tema de carácter claramente internacional. Podríamos tomar la alternativa de afirmar que el esquema establecido en el Convenio de Bruselas de 1924, incorporado a la legislación española a través de la Ley 14/2014, constituye una nueva formulación cuyo origen, claramente anglosajón, le otorga características diferentes de aplicabilidad al caso exceptuado, o bien decantarnos por considerar que simplemente se trata de una diferente presentación de un caso más de liberación del deudor de una obligación por la presencia de caso fortuito o fuerza mayor.

La toma de posición por una de estas dos alternativas es importante, debido a las consecuencias que se generan respecto de la aplicación y comprensión de las causas de exoneración. En caso de que consideremos que se trata de formas de caso fortuito o fuerza mayor, debemos atenernos en su interpretación y aplicación a los principios que, en derecho común, rigen la institución liberatoria de la fuerza mayor y el caso fortuito. Si, por el contrario, entendemos que se trata de una formulación novedosa, autónoma, por su origen y funcionamiento, de las instituciones que hasta el momento regían la materia, debemos acudir a los principios que en su origen la regulan (esto es, el sistema jurídico anglosajón), en cuanto esta ha sido la finalidad establecida por los creadores de la Convención.

Este interrogante ya había generado alguna inquietud doctrinal en el derecho anglosajón. Como ya lo hemos mencionado, el origen de los primeros casos de reconocimiento jurisprudencial de una causal de exoneración de responsabilidad se remonta, en el derecho anglosajón, a una decisión de 1795, en la cual se mencionaban como válidas las causales por *Act of God*, *act of the King's enemies*, *fire*, peligros y accidentes del mar, los ríos y la navegación. A partir de esta decisión, se empezaron a reconocer diversas causas, pactadas contractualmente, que exoneraban de responsabilidad al porteador, para, finalmente, en la Convención de Bruselas de 1924, restringir la aplicabilidad de estos casos a la enumeración taxativa establecida por dicha Convención.

Las sucesivas causas exoneratorias que se adicionaron a las originalmente reconocidas no añaden realmente nada a la posición inicial de la jurisprudencia,

sino que son casos cuya efectividad exoneratoria se puede explicar mediante otras figuras jurídicas ya existentes (Grime, 1991, p. 163). Esto sucede con las causales de *Act of God y Restraint of Princes*, que se refieren a supuestos de hechos imprevisibles e insalvables para el porteador, o las causales de *Act or omission of the shipper or owner of the goods, insufficiency packing o insufficiency or inadequacy of marks*, que entran dentro del área de responsabilidad del cargador. De acuerdo con esta posición, solo las tres primeras causales, *negligence clause, fire y perils of the sea*, constituyen casos de exoneración de responsabilidad realmente autónomos e importantes¹⁷.

Por su parte, en la solución de este problema debe tenerse en cuenta que si bien es cierto que los mencionados casos de exoneración de responsabilidad tienen un origen anglosajón, cuyo sistema jurídico, a través de múltiples decisiones, les ha fijado un contenido concreto y autónomo, no se puede olvidar que dichos casos están destinados a ser aplicados también en países cuyo derecho se adscribe al sistema latino, en este caso, a Colombia o España, con una tradición jurídica integrada por instituciones que se han venido elaborando durante siglos y que deben ser respetadas.

Tal como hemos visto, cuando analizamos las características de los casos exceptuados, la conformación por vía jurisprudencial de estos eventos liberadores de responsabilidad ha determinado una interpretación. La comprensión de estos criterios interpretativos no solamente debe realizarse respecto de su contenido específico, sino que adicionalmente debe entenderse en el contexto jurídico anglosajón regulador del tema de la responsabilidad.

Respecto del proceso depurador de responsabilidad, el derecho anglosajón prescinde, a diferencia del sistema latino, de cualquier consideración subjetiva como título imputador de responsabilidad para el deudor. A diferencia del sistema continental latino, para este sistema jurídico, el hecho determinante de la responsabilidad viene dado por la realización de un hecho que objetivamente es contrario a la obligación asumida por el deudor, es decir, dentro del proceso depurativo de la responsabilidad se queda en el incumplimiento de la prestación, cuya realización determina la responsabilidad de quien se había comprometido jurídicamente a su ejecución. Una vez verificado el hecho del incumplimiento, la

¹⁷ Además de constituir figuras que poseen una clara autonomía conceptual, existían razones de orden político en un país como Gran Bretaña, que tenía la necesidad de asegurar el tráfico mercantil realizado por mercaderes extranjeros, las cuales fueron determinantes de su origen dentro de las instituciones reguladoras de la responsabilidad del porteador en el *common law*.

única circunstancia que puede impedir la responsabilidad del deudor es la presencia de un hecho que la ley considere como exonerativo (Exner, A., 1905, p. 86).

El listado que contiene estos eventos exonerativos de responsabilidad ha estado determinado por decisiones jurisprudenciales y, en otras ocasiones, por su consagración como eventos exonerativos en normas legales. Como puede comprobarse, el sistema de responsabilidad del derecho anglosajón prescinde del elemento culposo como paso necesario en la imputación de responsabilidad del deudor, tal como lo ha establecido el derecho continental latino. Por lo tanto, como ya lo hemos mencionado, desde esta perspectiva resulta muy importante, y en ningún caso intrascendente, la interpretación que demos a las causales de exoneración incorporadas al derecho colombiano y español, por cuanto la decisión por una de las dos alternativas (interpretarlas a la luz de las directrices jurídicas anglosajonas o latinas) tiene consecuencias importantes en el momento de aplicar esta normativa.

La adopción de uno u otro esquema, como base interpretativa de las causales de exoneración de responsabilidad, ha generado doctrinalmente posiciones encontradas. A pesar de que una buena parte de la doctrina no asume directamente este problema, sí reitera con frecuencia el origen anglosajón del esquema y la influencia que este hecho representa en la interpretación del articulado del Convenio y de las leyes que lo incorporan al derecho interno (Sánchez Calero, 1957, p. 138; Hernández Martí, 1984, p. 147; Berlingieri, 1987, p. 363; Boi, 1975, p. 313; Carbone, 1987b, p. 755; Chaiban, 1965, p. 71). Según aquellos autores que integran este sector doctrinal (expresado por algunos con mayor énfasis que otros), la finalidad unificadora que tienen las reglas sobre responsabilidad contenidas en el Convenio de Bruselas exige una interpretación uniforme, siendo, por tanto, la única alternativa posible adoptar los criterios del derecho anglosajón, inspiradores directos de la normativa del Convenio.

A pesar de la importancia de los argumentos mencionados, en nuestro criterio, para hacer una interpretación adecuada de las normas que reglamentan este sistema, no necesariamente debemos adoptar una u otra alternativa de una manera excluyente. Creemos que es tan válida aquella posición que sostiene la aplicación de las causales de exoneración teniendo en cuenta su vocación unificadora con una clara inspiración anglosajona, como aquella otra que advierte la necesidad de aplicar este articulado en armonía con el marco jurídico que le sirve de entorno y soporte. El derecho continental latino posee una tradición muy importante y durante siglos ha diseñado instituciones que han ofrecido soluciones adecuadas a

los distintos problemas de responsabilidad. Por su parte, ese mismo sistema jurídico ha demostrado posibilidades de evolución y adecuación a las diferentes situaciones de hecho, conservando los principios generales sobre los que se asienta e incluso, en diversas oportunidades, ha influido de manera importante en la conformación instituciones jurídicas anglosajonas.

Todas las ideas antes expuestas son las que nos sugieren no abandonar la regulación que, en materia de liberación de responsabilidad, hacen los ordenamientos jurídicos latinos, como recurso interpretativo del tema que estamos tratando. Si en nuestros ordenamientos existen instituciones cuya interpretación permite solucionar racional y lógicamente los problemas que plantea la liberación de la responsabilidad del deudor, ¿por qué tenemos que acudir a otros sistemas e incorporar sus soluciones jurídicas? En nuestro criterio, la interpretación de las causales de exoneración de responsabilidad puede realizarse bajo la orientación del marco general establecido en el derecho continental, utilizando las equivalencias entre las instituciones que regulan la liberación de responsabilidad en ambas familias jurídicas, con el fin de respetar el contenido y la finalidad establecidos por el derecho unificado.

Las ideas antes mencionadas necesariamente nos conducen a la integración de los supuestos exoneradores dentro de los conceptos, largamente acuñados por el derecho continental, de caso fortuito y fuerza mayor, como nociones que comprenden la liberación de responsabilidad del deudor por incumplimiento del contrato (Rodiere y Du Pontavice, 1997, p. 283)¹⁸. En contra de esta posición, hay autores para quienes los medios materiales de transporte no pueden considerarse como causa liberatoria de responsabilidad: los medios materiales utilizados son tomados como *genus* (Sánchez Calero, 1957, p. 137).

Sin embargo, una interpretación en este sentido ofrece algunas dificultades que debemos salvar: en primer lugar, es necesario advertir que, a pesar de la coincidencia de algunos de los supuestos exoneradores como eventos constitutivos de caso fortuito o fuerza mayor, no por ello podemos olvidar los criterios que inspiran su interpretación en su origen anglosajón. En nuestro criterio, podemos conciliar esta aparente contradicción si respetamos los criterios de interpretación reconocidos en las causales de exoneración, en los distintos

¹⁸ Tal como se hizo en Francia, a través de la ley de 1936. La doctrina francesa considera como causal de exoneración de responsabilidad la innavegabilidad del buque, en la medida que el porteador establezca que el daño sufrido por la carga sea debido al estado de innavegabilidad, existiendo debida diligencia por su parte en poner el buque en estado navegable.

ordenamientos donde han tenido aplicación (y que antes hemos mencionado). De esta manera, ante un incumplimiento contractual, la ocurrencia de uno de los eventos reconocido como exonerador de responsabilidad por el convenio produce una liberación automática de responsabilidad, sin entrar a realizar otro juicio diferente para considerarlo como caso fortuito o fuerza mayor y obtener así el beneficio liberatorio. Si, por el contrario, el evento causante del incumplimiento no está incurso en el listado de hechos exceptuados, pero el porteador lo considera constitutivo de caso fortuito o fuerza mayor, entonces, para obtener la liberación de responsabilidad tendría que probar que dicho evento reúne las condiciones requeridas para ser liberatorio (caso fortuito o fuerza mayor).

Desde esta perspectiva, el listado de casos exceptuados de responsabilidad consagrado por el Convenio de Bruselas y la legislación vigente en Colombia y en España no constituyen más que un mecanismo facilitador de la prueba del evento exonerador de responsabilidad, sin que, por ello, pueda impedírsele al porteador alegar o probar la existencia de otros eventos que, por ser constitutivos de caso fortuito o fuerza mayor, produzcan una liberación de la responsabilidad.

En segundo lugar, respecto de las demás causales de exoneración establecidas en el Convenio y que no están comprendidas dentro de la institución de la fuerza mayor y del caso fortuito, pensamos que mantienen su poder liberatorio, por razón de disposición legal. Se trata de eventos (como la culpa náutica, el salvamento, etc.) que el legislador ha entendido que, en aras de un mejor equilibrio contractual o por mera conveniencia pública, tienen como consecuencia liberar al porteador de responsabilidad. De esta forma, se integran ambos sistemas jurídicos en la interpretación de la normativa reguladora del Convenio de Bruselas en cuanto a la responsabilidad y la liberación de dicha responsabilidad. Consideramos que es el camino más respetuoso tanto de la tradición jurídica latina como de la finalidad unificadora integrada en el Convenio de Bruselas de 1924.

Conclusiones

1. La exoneración y la limitación de la responsabilidad del porteador han venido siendo reguladas de manera diversa en las dos grandes familias que ordenan el derecho occidental contemporáneo. Una deseable uniformidad internacional hace necesario el entendimiento entre ambas familias jurídicas: el *common law* anglonorteamericano y el derecho continental europeo.
2. Tanto la normativa vigente en el derecho español (Ley 14/2014) como el Código de Comercio colombiano regulan la exoneración y la limitación de la

responsabilidad del porteador marítimo basándose en los criterios establecidos en el Convenio de Bruselas de 1924 y sus protocolos modificatorios (reglas de la Haya-Visby).

3. Las instituciones que regulan la limitación y exoneración de responsabilidad del porteador marítimo coinciden en su origen, en el derecho moderno, con el reconocimiento de la libertad de pactos. Una excesiva libertad permitió al sector naviero establecer, en los formularios contractuales de transporte de mercancías, la inclusión de cláusulas de exoneración de responsabilidad que liberaban ampliamente a los porteadores de las obligaciones propias del contrato de transporte.
4. Con criterio de establecer mecanismo de mayor equilibrio en el contrato, los tratados internacionales que regulan la responsabilidad del porteador marítimo establecen un compromiso entre el sector porteador y el sector naviero para reconocer algunos eventos de exoneración de responsabilidad, impidiendo a los porteadores pactar eventos adicionales a los reconocidos legalmente.
5. Los principios de excepcionalidad, causalidad y taxatividad son criterios para la interpretación de las causales de exoneración de responsabilidad del porteador.
6. En virtud del principio de excepcionalidad, las causales de exoneración de responsabilidad deben interpretarse de manera restrictiva, evitando la aplicación del recurso analógico.
7. En virtud del principio de causalidad, le corresponde a quien alega la responsabilidad probar la causalidad jurídica entre el evento dañoso y el daño causado.
8. En virtud del principio de taxatividad, las causales de exoneración de responsabilidad reconocidas en los convenios internacionales y trasladados a la normativa interna colombiana y española son las establecidas como tales en las leyes vigentes, por lo que está prohibido para los operadores de transporte incluir otras causales de exoneración de responsabilidad.

References

- Acosta Rodríguez, J. E. y Fernández Muñoz, M. L. (2021). La influencia del régimen de la competencia sobre el derecho de los contratos: postulados para una reflexión a partir del sistema francés. *Via Inveniendi et Iudicandi*, 16(1) (p. 45-78)
- Alonso Pérez, M. (1972). *El riesgo en el contrato de compraventa*. Montecorvo.
- Arroyo, I. (2001). Ámbito de aplicación de la normativa uniforme: su extensión al transporte de puerta a puerta. *Il Diritto Marittimo*, II, 533-548.
- Boi, G. (1975). Brevi note sul concetto di navigabilità e sull'incendio. *Il Diritto Marittimo*, 313.

- Bonassies, P. (1989). La responsabilité du transporteur maritime dans les règles de la Haya et dans les règles de Hambourg. *Il Diritto Marittimo*, 950-978.
- Carbone, S. (1987b). Eventi esonerativi della responsabilità del vettore marittimo. *Il Diritto Marittimo*, 755-61.
- Carbone, S. (1987b). La responsabilità del vettore marittimo: I principi, la loro continuità (tra passato e prospettive di sviluppo). *Il Diritto Marittimo*, 89, 209-241.
- Chaiban, Cl. (1965). *Causes légales d'exonération du transporteur maritime dans le transport de marchandises - Étude en droit libanais, français et anglo-saxon*. Librairie Générale de Droit et de Jurisprudence.
- Chorley, R.S.T. y Giles, O. C. (1962). *Derecho marítimo*. Bosch.
- Comité Maritime International (1924). *Conférence Diplomatique de Bruxelles (1922)*. Impr. J. E. Buschmann, 65, 385.
- Emparanza, A. (1993). *El transporte marítimo bajo conocimiento de embarque: su régimen jurídico internacional tras la entrada en vigor de las Reglas de Hamburgo*. I Jornadas sobre transporte marítimo europeo, Escuela de Administración Marítima.
- Exner, A. (1905). *De la fuerza mayor en el derecho mercantil romano y en el actual*. Libr. Gral. de Victoriano Suárez.
- Fariña, F. (1948). *Derecho Comercial Marítimo*. Comisariado Español Marítimo.
- Fedi, L. (2011). La nouvelle codification des icotermes 2010: entre simplification et rationalisation de la vente maritime internationale. *Droit Maritime Français*, 724, 303-313.
- García Amigó, M. (1965). *Cláusulas limitativas de responsabilidad contractual*. Tecnos.
- Gaskell, N. (2001). Transport documents and the CMI draft outline instruments 2000. *Il Diritto Marittimo*, II, 573-595.
- Hernández Marti, J. (1984). *Contrato de transporte marítimo de mercancías*. Valencia.
- Ivamy, E.R. H. (1989). *Payne & Ivamy's Carriage of Goods by Sea*. Butterworths.
- Liang, Ch. (2000). Rules of construction of the international conventions of carriage of goods by sea – with special reference to English judicial practice. *Il Diritto Marittimo*, IV, 1163-1179.
- Mocatta, A. y otros (1984). *Scrutton on Charterparties and Bills of lading*. Sweet & Maxwell.
- Montier, G. F. (1932). *Le Harter Act, son interpretation par les cours américaines et françaises, son avenir*. Libr. Général de Droit et de Jurisprudence.
- Pestel – Debord, P. (2001). Chargeurs, transporteurs, et “maritimistes”: réflexion sur un siècle de luttes d’influence. *Droit Maritime Français*, 613, 179-186.
- Righetti, G. (1960). *Responsabilità del vettore marittimo nel sistema dei pericoli eccezionali*, CEDAM.
- Ripert, G. (1929). *Droit Maritime*. Libr. Rousseau.
- Rodière, R. (1968). *Traité Général de Droit Maritime*. Dalloz, Affretements & Transports.
- Rodière, R. y Du Pontavice, E. (1991). *Droit Maritime*. Dalloz.
- Soto Nieto, F. (1965). *El caso fortuito y la fuerza mayor - Los riesgos en la contratación*. Ed. Nauta.

Sturley, M. F. (1991). The history of the Hague Rules and the United States Carriage of Goods by Sea Act. *Il Diritto Marittimo*, 3-65.

Wilson, John (1992). *Carriage of Goods by Sea*, Pitman.