

| | | |
|--|--|------------------------|
|  INSTITUCIÓN UNIVERSITARIA DE ENVIGADO | ARTICULO DEL TRABAJO DE GRADO | Código: F-PI-03 |
| | | Versión: 01 |
| | | Página 1 de 17 |

EL SEGURO DE TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR VÍA MARÍTIMA EN EL CONTEXTO DEL TRATADO DE LIBRE COMERCIO (TLC) ENTRE COLOMBIA Y ESTADOS UNIDOS

FABIÁN ESCOBAR SALAZAR

Institución Universitaria de Envigado

E-mail: fabianescobar28@miune.net

JUAN ANDRÉS VILLADA RODAS

Institución Universitaria de Envigado

E-mail: marisocorro56@hotmail.com

JULIÁN DARÍO VELÁSQUEZ

Institución Universitaria de Envigado

E-mail: julianvelasquezb@yahoo.com

Resumen: A través del presente artículo se busca establecer el alcance de los riesgos en el Seguro de Transporte de Mercancías por vía marítima en el contexto del Tratado de Libre Comercio (TLC) entre Colombia y Estados Unidos; para ello, se realiza un acercamiento a la figura del transporte marítimo de mercancías mediante un abordaje de los riesgos que éste implica; de igual manera, se caracteriza la figura del Contrato de Transporte Marítimo de Mercancías a la luz del derecho de seguros en Colombia; y finalmente se identifican las características y elementos del Seguro de Transporte Marítimo de mercancías (intereses, riesgos, primas y obligaciones) de los aseguradores frente a los posibles siniestros.

Palabras claves: *Seguro de Transporte de Mercancías, Transporte de Mercancías por vía marítima, Tratado de Libre Comercio, Asegurador, Tomador, Riesgo.*

Abstract: Through this article seeks to establish the extent of the risks Insurance Freight by sea in the context of the Free Trade Agreement (FTA) between Colombia and the United States for this purpose, an approach is made to the figure of the carriage of goods by addressing the risks it entails, the same way, features the figure of the Contract of Carriage of Goods by Sea in light of the insurance law in Colombia, and finally identifies the characteristics and elements Shipping Insurance of goods (interest, risk premiums and obligations) of the insurers against potential claims.

Keywords: *Insurance, Freight, Freight Transport by sea, the Free Trade Agreement, Insurer, Policyholder, Risk.*

1. INTRODUCCIÓN

De acuerdo a la costumbre comercial que se ha venido practicando hace ya varios años en el país, el dueño de la mercancía celebra un contrato de seguro de transporte de mercancías con una compañía aseguradora debidamente constituida. En el texto de la póliza contentiva del contrato celebrado con el asegurador, generalmente, aparece como tomador, asegurado y beneficiario el dueño de las mercancías, quien lógicamente ostenta un interés asegurable en las mercancías que serán objeto de movilización.

Específicamente, la problemática que pretende abordarse en este trabajo no sólo tiene que ver con los alcances del seguro de transporte de mercancías en general, sino con la responsabilidad en los siniestros marítimos de los diferentes individuos que intervienen en el contrato de transporte de mercancías por mar, para lo cual se debe partir de una explicación de cada uno de los conceptos que de una u otra forma tienen que ver con este tema en particular, para así llegar con una plataforma cognoscitiva al asunto que nos ocupa.

Para contextualizar este asunto, se tomará como referencia el Tratado de Libre Comercio entre Colombia y Estados Unidos, que entró en vigencia

desde el 15 de mayo de 2012 (Decreto 993 de 2012), y en el cual el contrato de seguro tiene un campo de acción bastante amplio. Desde tiempos remotos su reglamentación se ha ido perfeccionando y desarrollando en diferentes ámbitos de la vida humana, tratando con ello de suplir las pérdidas ocasionadas por el acaecimiento de un determinado riesgo en las diferentes actividades a las cuales se encuentra ligado.

Específicamente, en el campo marítimo la reglamentación es muy amplia, pues cobija una gran cantidad de situaciones y actividades comerciales, de la misma manera, los problemas que surgen en el análisis de conflictos se tornan más difíciles en la medida que relacionen o no diferentes temas de esta materia. Para el caso concreto se estudiarán diversos contenidos relacionados con los riesgos marítimos que conlleva la comercialización de productos entre Colombia y Estados Unidos; tal cual pueden ser la clasificación de los riesgos, el alcance de cada uno de ellos, las definiciones de riesgos asegurables, los no asegurables, con el fin de conocer y tener claridad acerca de su reglamentación y conveniencia de regulación.

El seguro de transporte de mercancías es un tema que ha sido ampliamente debatido tanto desde una perspectiva doctrinal como jurisprudencial, pero hoy más que nunca, debido a los procesos de apertura económica y comercial en los que se haya Colombia, ha venido cobrando una mayor relevancia, debido a que la balanza comercial del país ha permitido que un sinnúmero de productos entren y salgan desde y hacia otras naciones, dinamizando aun más los negocios entre Colombia y otras regiones del mundo.

Recientemente, en mayo de 2012, salió el primer cargamento por vía marítima desde el puerto de Barranquilla hacia los Estados Unidos en el marco del Tratado de Libre Comercio (TLC) suscrito entre ambas naciones; diariamente se embarcan en los diferentes puertos del país cientos de toneladas de productos que requieren de garantías reales para que lleguen a su lugar de destino.

Es precisamente en este contexto en el que busca inscribirse este artículo investigativo, el cual, más allá de establecer el alcance de los riesgos en el Seguro de

Transporte de Mercancías por vía marítima en el contexto del Tratado de Libre Comercio (TLC) entre Colombia y Estados Unidos, pretende contextualizarse con una situación en particular que atañe no sólo al ámbito de los negocios internacionales, sino también, como es nuestro caso, al plano jurídico.

2. SECCIONES DEL ARTÍCULO

2.1 EL CONTRATO DE TRANSPORTE MARÍTIMO DE MERCANCÍAS

El Código de Comercio colombiano no define en propiedad el contrato de transporte marítimo de mercancías; sin embargo, sí se refiere al mismo a partir de los artículos 1703 y siguientes. Al respecto, estipula que “*son objeto del seguro marítimo todos los riesgos inherentes a la navegación marítima. El contrato de seguro marítimo podrá hacerse extensivo a la protección de los riesgos terrestres, fluviales o aéreos accesorios a una expedición marítima*” (C. Co., 1971, Art. 1703).

En materia de riesgos marítimos, la codificación comercial colombiana los define como aquellos que son

propios de la navegación marítima o incidentales a ella tales como tempestad, naufragio, encallamiento, abordaje, explosión, incendio, saqueo, piratería, guerra, captura, embargo, detención por orden de gobiernos o autoridades, echazón, baratería u otros de igual naturaleza o que hayan sido objeto de mención específica en el contrato de seguro (C. Co., 1971, Art. 1705).

Ahora, aunque Colombia no ha adoptado las denominadas Reglas de Hamburgo o Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías de 1978, en éstas se puede leer, en las disposiciones generales, acerca del contrato de transporte marítimo en particular y por contrato de transporte marítimo lo siguiente:

se entiende todo contrato en virtud del cual el porteador se compromete,

contra el pago de un flete, a transportar mercancías por mar de un puerto a otro; no obstante, el contrato que comprenda transporte marítimo y también transporte por cualquier otro medio se considerará contrato de transporte marítimo a los efectos del presente Convenio sólo por lo que respecta al transporte (Naciones Unidas, 1978. Art. 1, Num. 6°).

La anterior definición del contrato de transporte marítimo de mercancías no identifica las partes del contrato. Esta definición tampoco cubre los eventos de transporte a plazo con el fin de delimitar las modalidades del contrato.

Además de lo anterior, con la función que cumplen otros sujetos de derecho marítimo, se genera, como pasa en muchas ocasiones, una confusión entre dos contratos que en algunas legislaciones poseen regulación diferente, al menos para la colombiana y la española, a saber, el contrato de transporte y el contrato de fletamento.

Así, la doctrina española expresa que es difícil reconocer cual legislación es aplicable a determinados contratos porque la aparición del contrato de transporte marítimo con la función de satisfacer necesidades de transporte de los cargadores, sin obtener para ello la disponibilidad de un buque (lo cual es propio de los fletamentos), plantea el problema de determinar las normas jurídicas que son de aplicación.

Resulta difícil, en ocasiones, determinar las normas relativas a los contratos de fletamento que pueden aplicarse a los contratos de transporte, pues una misma prestación, común a ambos contratos, puede tener una significación diversa en atención a la función o causa de cada uno de ellos y en consecuencia, debe tener un régimen jurídico distinto (Borja, 2009, p. 36).

En el artículo 1666 de nuestro C.Co. se expresa que

el fletamento es un contrato por el cual el armador se obliga, a cambio de una prestación, a cumplir con una nave determinada uno o mas viajes

preestablecidos, o los viajes que dentro del plazo convenido ordene el fletador, en las condiciones que el contrato o la costumbre establezcan (C. Co., 1666, Art. 1705).

Siguiendo a Borja (2009), se podría decir que la diferencia esencial entre el contrato de transporte y el de fletamento es que el contrato de fletamento tiende a celebrarse entre el armador como dueño o responsable de la nave y el transportador haciendo las veces de fletador, para luego este último celebrar un contrato de transporte con un remitente "x". Esta conclusión constituye quizás la diferencia sustancial entre los dos tipos de contrato, pues en los eventos en que el armador contrata un transporte a su nombre y bajo su responsabilidad, se regirá por las reglas del contrato de transporte, pero cuando la asunción de las obligaciones de transporte estén en cabeza del fletador, es claro hasta aquí, se regirá por la institución del fletamento.

Con todo esto, se observa que es necesario una definición del contrato de transporte que abarque todos sus elementos sin confundirse con los de otros contratos, aunque es sabido que esto no es tarea fácil, sin embargo, en nuestro concepto se define el contrato de transporte marítimo de mercancías, más por motivos prácticos que por osadía, como aquel donde una parte denominada transportador se obliga con otra denominada remitente o cargador, a cambio de una contraprestación, al transporte de una determinada mercancía, desde un puerto de zarpe hasta uno o varios puertos de arribo preestablecidos, en un plazo prefijado y entregarlas a la persona autorizada para su recibo.

Esta definición no es la mejor que se puede dar, pero para efectos pedagógicos es suficiente.

2.1.1 Características del contrato de transporte

El contrato de transporte de mercancías tiene las siguientes características:

A. Bilateral: Dado que para que el contrato surja a la vida solo es necesario un remitente o cargador que solicite el servicio y pague el precio que este implica, y de otro lado el transportador o porteador que se

| | | |
|---|--|------------------------|
|  INSTITUCIÓN UNIVERSITARIA DE ENVIADO | ARTICULO DEL TRABAJO DE GRADO | Código: F-PI-32 |
| | | Versión: 01 |
| | | Página 4 de 17 |

compromete a realizar la obligación de hacer en los términos pactados (Tamayo, 1991, p. 205).

Cabe observar que para legislaciones como la colombiana el contrato tiene no dos sino tres partes, pues además de las dos que ya se anotaron se agrega el destinatario "cuando acepte el respectivo contrato" (C.Co., 1971, Art. 1008) se cree que la naturaleza de esta regulación está relacionada con la atribución que el legislador le brinda al remitente de librar la factura cambiaria a nombre del destinatario (C.Co., 1971, Art. 1012) y en este sentido este se vería obligado al pago de los gastos del transporte; además de la obligación solidaria en el pago del flete y demás gastos de transporte, que se estatuye en cabeza del destinatario a falta de estipulación en contrario. (C.Co., 1971, Art 1009)

B. Conmutativo: En la medida que el precio que se paga por la prestación del servicio de transporte se valora equivalente a la prestación misma (Tamayo, 1991, p. 206).

C. Consensual: en este sentido cabe hacer las siguientes aclaraciones. Por un lado el contrato de transporte en general prescrito en el artículo 981 del C.Co. señala que el contrato de transporte "se perfecciona por el solo acuerdo de las partes y se prueba conforme a las reglas legales." Lo que quiere decir que el contrato de transporte es, en efecto, consensual; pero se suscita un problema cuando se lee el artículo 1578 sobre transporte marítimo de cosas, ya que este exige como medio probatorio que sea por escrito, lo que sugiere que tal exigencia se tome como una solemnidad para la existencia del contrato. Se asevera esto en el entendido que en caso de litigio el material probatorio se exigiría en documentos, tal cual lo prescribe el citado artículo, no cabría, con base en el mismo argumento pruebas tales como testimonios, que cabe como medio probatorio dentro de las reglas legales, pues la normatividad hace una exigencia legal precisa o lo que es mejor, regula el tema con una norma especial (Tamayo, 1991, p. 206).

D. Oneroso: en este contrato se exige una contraprestación como pago por el servicio, tal pago debe ser en dinero o en algo que lo represente y sea equivalente para dialogar con la característica de ser conmutativo, además porque el transporte benévolo no

se entiende como comercial a menos que sea accesorio a un acto de comercio (Tamayo, 1991, p. 206).

2.1.2 Elementos del contrato de transporte

Los elementos del contrato se refieren a todo aquello de lo cual este se conforma, lo que le da estructura, y que en conjunto lo singulariza.

Para este efecto, los contratos cuentan con elementos personales y formales. Los primeros se refieren a las partes que intervienen en su consolidación para que surja a la vida jurídica. En cada contrato las partes tienen una denominación específica, tanto para su identificación como sujeto activo de la obligación, tanto como sujeto pasivo de la misma.

En el contrato de transporte marítimo de mercancías las partes se denominan, porteador o transportador como sujeto activo de la obligación de hacer; remitente o cargador, en cabeza de quien se establecen obligaciones como la de pagar el precio del servicio; y destinatario o consignatario, quien en algunos eventos se puede constituir como parte al adquirir obligaciones que normalmente corresponden al remitente.

a. Porteador (transportador):

De acuerdo con lo estipulado en las Reglas de Hamburgo de 1978, el porteador es aquella persona "que por sí o por medio de otra que actúe en su nombre, ha celebrado un contrato de transporte marítimo de mercancías con un cargador" (Naciones Unidas, 1978. Art. 1, Num. 1°); por su parte, se habla de porteador efectivo cuando se hace referencia a la "persona a quien el porteador ha encomendado la ejecución del transporte de las mercancías, o de una parte del transporte, así como cualquier otra persona a quien se ha encomendado esa ejecución" (Naciones Unidas, 1978. Art. 1, Num. 2°).

La definición de porteador efectivo solo cobra preponderancia para la legislación colombiana en el denominado transporte combinado, que no es más que el transporte que se realiza por varias empresas transportadoras, pero bajo un solo contrato de transporte.

En Colombia, el porteador es la persona "que se obliga a recibir, conducir y entregar las cosas objeto

| | | |
|---|--|------------------------|
|  INSTITUCIÓN UNIVERSITARIA DE ENVIADO | ARTICULO DEL TRABAJO DE GRADO | Código: F-PI-32 |
| | | Versión: 01 |
| | | Página 5 de 17 |

del contrato” según indica el artículo 1008 del C.Co. A este es a quien se le puede exigir la responsabilidad por la entrega de las mercancías, aunque en el contrato intervengan comisionistas o corredores, la persona que figura en el contrato como parte comprometida en el cumplimiento de la obligación es el porteador.

El artículo 985 C.Co. sobre transporte combinado agrega que además de ello el transporte debe hacerse por mas de un modo de transporte, en estos términos dicha redacción lleva a pensar que la diversidad de modos de transporte es un requisito *sine qua non* del transporte combinado, lo cual, para la presente exposición no encuentra ningún sustento, pues piénsese en la posibilidad que una empresa manufacturera necesita transportar solo por vía marítima, una carga considerable de productos a un puerto y en un tiempo determinados. La empresa trata de conseguir el servicio con las transportadoras pero estas le aducen problemas con disponibilidad de naves para un óptimo cumplimiento. Concluyen que el transporte es viable si se realiza entre varias empresas, y en efecto, así se hace. El contrato es celebrado con una sola empresa de transporte encomendando parte del mismo a otras empresas transportadoras. Por tratarse de un único modo de transporte, éste sería combinado.

La nota característica del transporte combinado hace alusión es a la variedad de transportadores bajo un mismo contrato de transporte, no a la cantidad de modos en que pueda ser ejecutado el mismo, a ello hace referencia es el transporte multimodal no el combinado. Por ello aquí se afirma que resulta inútil la regulación que en los términos antes expuestos expresa el artículo 985 C. Co. Se cree que dicha regulación se debe mirar en el entendido que el transporte por varios modos de transporte debe ser solo una posibilidad, pero de ninguna manera un requisito del contrato (Esplugues, 1999, p. 626-627).

b. Cargador (remitente)

El remitente, según nuestra legislación, es quien “se obliga por cuenta propia o ajena, a entregar las cosas para la conducción, en las condiciones, lugar y tiempo convenidos” (C.Co., 1971, Art. 1008); se desprende de esta definición que el remitente debe cumplir con ciertas obligaciones a las cuales se hará referencia.

En primer lugar, según el artículo 1009 del C.Co., el remitente es el encargado de pagar el precio del transporte y de todos los gastos que ocasione la conducción de las mercancías hasta su lugar de destino, salvo que se estipule que estos gastos corren por cuenta del destinatario (Esplugues, 1999, p. 626-627).

En segundo lugar el remitente debe indicar al transportador el nombre y dirección de la persona que este designa para hacer la entrega efectiva de la mercancía, puede ser el mismo remitente u otra persona; debe indicar todas las características de la mercancía a transportar como el peso, el número, valor y volumen, además de ello debe informar si las mercancías deben tener un cuidado especial en el cargue o embalaje. Todo lo anterior debe estar contenido tanto en el contrato de transporte como en el conocimiento de embarque y si se llegare a probar que existe inexactitud o insuficiencia de esta información lo hará responsable frente al transportador y al destinatario de los perjuicios que ello pueda ocasionarle. (C.Co., 1971, Art 1010)

En tercer lugar, el remitente está obligado antes del despacho de las mercancías a suministrar todos los documentos que sean necesarios para el transporte de las mismas, como pueden ser las formalidades de policía, aduanas y sanidad. De existir alguna irregularidad con estos documentos igualmente sería responsable ante el transportador de los perjuicios que pueda ocasionarle.

Por último, el remitente es obligado a declarar el carácter peligroso o restringido de las mercancías, pues el transportador no podrá iniciar el viaje si estas constituyen peligro evidente, a menos que se cumpla con los requisitos que los reglamentos imponen.

c. Consignatario (destinatario)

El consignatario es la persona designada para el recibo de las mercancías, es claro que el consignatario no siempre es parte del contrato de transporte de mercancías, porque en muchos eventos este no se distingue, no es diferente del cargador; además en el Código de Comercio Colombiano solo será tenido como parte del contrato en lo pertinente a lo preceptuado por el artículo 1009 sobre solidaridad en

el pago del flete y los costos del transporte y 1012 sobre el libramiento de la factura cambiaria a su cargo.

En últimas, la condición jurídica en la que se encuentra el consignatario de la mercancía, cuando no ha sido parte del contrato, responde a la figura de estipulación para otro según afirma la doctrina española a este respecto: “la designación del consignatario en el contrato de transporte responde a la estructura de una estipulación a favor de tercero, mediante la cual se atribuye un derecho a una tercera persona que no ha tenido participación alguna (directa o indirecta) en la perfección del negocio de atribución, el cual, no obstante, logra atribuir a aquella tercera persona un derecho propiamente suyo y no cedido por el estipulante, ni tampoco ejercitado en su nombre” (Espluges, 1999, p. 624).

2.2 EL INTERÉS ASEGURABLE EN EL TRANSPORTE MARÍTIMO DE MERCANCÍAS

Este contrato implica derechos y obligaciones para las partes; por los riesgos que el transportador tiene que asumir para llevar sanas y salvas las mercancías al lugar de su destino, el transportador se ve expuesto durante la aventura marítima a una serie de riesgos que en caso de realizarse, conlleva a la indemnización de los daños y perjuicios que ocasiona. Estos riesgos a que se ve expuesto el transportador marítimo, se relacionan de la siguiente manera:

2.2.1 Los riesgos del mar

Se tiene presente que el fin último de esta exposición no son estrictamente los riesgos marítimos, sino la responsabilidad que de ellos se deriva para los diferentes sujetos de la actividad marítima, no se realizará una definición pormenorizada de cada uno de ellos, se recogerán unos pocos con el fin de brindar una plataforma cognoscitiva para el mayor entendimiento de los temas que se abordarán posteriormente.

Algunos riesgos como tempestad y piratería, se constituyen en nuestros tiempos como casos aislados. Con el auge y evolución de los sistemas de comunicación, la seguridad en los puertos para los buques y en las naves para las mercancías se dificulta que una nave se encuentre en peligro por la ocurrencia de alguno de estos riesgos. En el caso de las

tormentas, los equipos meteorológicos de las naves, los radios de alta frecuencia con que están equipadas, hacen que las condiciones del clima no sean un hecho incierto en los más de los casos.

En el caso de la piratería los sistemas de posicionamiento global y la seguridad en las bodegas de los buques hacen que los casos en que se reporte este hecho sean nimios.

Por lo tanto, las siguientes líneas estarán dedicadas a los riesgos más comunes que pueden tener ocurrencia en la aventura marítima (Velásquez, et al., 1990, p. 33):

1. Averías: Este tema es de las instituciones mas antiguas que tiene el derecho marítimo, las averías se han tipificado como los daños que sufra la nave o las mercancías durante la navegación o en puerto desde el embarque hasta su desembarque; y también todos los gastos extraordinarios o imprevistos que se deban hacer en pro de la nave o de la carga o de ambas.

La regulación de las averías esta regulada en nuestro Código de Comercio a partir del artículo 1514 y hasta el 1530, en ellos se trata acerca de las averías en sus dos clases avería gruesa y avería particular.

Avería gruesa: Es el sacrificio voluntario y extraordinario o el gasto de la misma índole en que se incurre para salvaguardar de un peligro los bienes comprometidos en la navegación.

Se colige de lo anterior que los sacrificios que se hacen por meras liberalidades de la tripulación o con una valoración de salvaguarda desproporcionada no entran en este tipo de riesgo. Tampoco lo harán los gastos que se califiquen con las mismas características anteriores.

Avería particular: Los daños que sufran los bienes destinados a la navegación "por fuerza mayor o caso fortuito, por vicios propios o por hechos de terceros y los gastos extraordinarios e imprevistos efectuados en beneficio exclusivo

de una u otra”. De esta manera se refiere nuestra legislación comercial a la avería simple, de cuyo tenor se concluye que a pesar de estar regulados dentro del capítulo de los riesgos no todos ellos generan responsabilidad para el asegurador, así, los vicios propios de las cosas transportadas se consideran averías pero no son indemnizables. La diferencia esencial con la avería gruesa es la voluntariedad del hecho que rige a aquella, mientras que en esta los daños y gastos deben tener una causa externa.

2. **Abordaje:** Los abordajes son las colisiones que ocurren entre dos o más naves que a su vez podrán ser por caso fortuito o fuerza mayor, por culpa del capitán de una de las naves, o por culpa de los capitanes de ambas naves.
3. **Arribada forzosa:** Definida como la llegada de un buque a un puerto diferente al convenido en el contrato, la arribada forzosa debe ser producida por un hecho extraordinario. La arribada puede ser legítima e ilegítima. Será legítima cuando cumpla con estos tres elementos:
 - Que la causa determinante sea fortuita
 - Que la resolución del capitán haya sido consultada con los demás oficiales de la nave o los interesados en la nave o la mercancía que se hallen presentes
 - Que se efectúe al puerto mas próximo y conveniente.

Las causas fortuitas para que una nave arribe a otro puerto diferente del establecido en el contrato pueden ser diversas, además de ello pueden ocasionarse por la ocurrencia de otros siniestros como averías y abordajes.

4. **La varada o encallamiento:** Se presenta cuando la nave queda atorada por que el casco a golpeado el fondo marino o cualquier otra cosa adherida a él. Para que la varada o encallamiento tenga entidad se necesita que al chocar contra el fondo o el objeto quede atorada, pues en los casos en que la nave puede salir de allí sin ningún desmán no se configura este riesgo. Ahora que si la nave choca y puede

seguir su rumbo pero este golpe ocasionó problemas al casco, entonces tal riesgo podría encajar dentro de arribada forzosa y posteriormente, por los gastos que se deban hacer para el arreglo de la nave dentro de avería simple.

Los riesgos tal y como lo enuncia el artículo 1705 pueden ser muchos mas, pero con los presentados hasta aquí se da por terminado la citación de los más importantes.

2.2.2 Riesgos asegurados

De acuerdo con Borja (2009, p. 27), es la situación de peligro en que pueda estar inmersa la cosa sobre la cual se tiene un interés, de forma tal que la ocurrencia del hecho temido, genera un perjuicio a su interesado.

Se entenderá entonces por riesgo marítimo aquel que “*consiste en la exposición de la nave, de las mercancías y de los derechos sobre aquella o estas o derivados de la expedición marítima, a las causas contractualmente previstas como daños ajenos a la voluntad del asegurado*” (Velásquez, et al., 1990, p. 33) Se entiende entonces que todo suceso que no tenga ocurrencia en relación con la expedición marítima no se equiparará a un riesgo marítimo, lo que sugiere que si el buque no se encuentra en estado de navegabilidad al momento del zarpe, cualquier desmán que le ocurra no entra en la clasificación. Tratándose del transporte de mercancías no serán tenidos como riesgos las desmejoras que estas puedan presentar con ocasión de un vicio propio de las mismas.

2.2.3 Riesgos no asegurados

Los riesgos no asegurables son los que ni mediando pacto de las partes puede tener efectos jurídicos. A ellos se refiere el Código de Comercio cuando establece:

ARTICULO 1055. <RIESGOS INASEGURABLES>. El dolo, la culpa grave y los actos meramente potestativos del tomador, asegurado o beneficiario son inasegurables. Cualquiera estipulación en contrario no producirá efecto alguno, tampoco lo producirá la que tenga por objeto amparar al asegurado contra las

sanciones de carácter penal o policivo.

Esta regulación es bastante extraña porque la misma regulación mercantil en el artículo 1121 del C.Co. hace responsable al asegurador por la culpa o dolo de los encargados de la recepción transporte o entrega de los objetos asegurados y el 1730 del C.Co. consagra la misma responsabilidad del capitán o de la tripulación por las pérdidas que tengan como causa un peligro cubierto por el seguro. Evidentemente esto constituye una inconsistencia legal porque para efectos del artículo 1121 del C. Co., el encargado de recibir, transportar y entregar las mercancías es el porteador quien no tiene ningún impedimento para ser el tomador del seguro, lo mismo que el capitán en el caso del artículo 1730 del C. Co., quien tiene el rotulo de ser el representante del armador (quien a su vez también puede ser tomador del seguro) y al tenor del artículo 833 del C. Co., los negocios que concluya el representante en nombre del representado producirán directamente efectos sobre este. No queda claro cual es el campo de aplicación de la normatividad citada o cual sería el alcance de cada uno de estos preceptos legales.

2.2.4 Riesgos excluidos

La exclusión de los riesgos se consagra de diferente manera en las legislaciones de los diferentes países, en la colombiana los riesgos excluidos se consagran en los artículos 1104 y 1105 así:

ARTICULO 1104. <VICIO PROPIO DE LAS COSAS>. La avería, merma o pérdida de una cosa, provenientes de su vicio propio, no estarán comprendidas dentro del riesgo asumido por el asegurador. Entiéndese por vicio propio el germen de destrucción o deterioro que llevan en sí las cosas por su propia naturaleza o destino, aunque se las suponga de la más perfecta calidad en su especie.

ARTICULO 1105. <DEFINICION DE RIESGOS CATASTROFICOS>. Se entenderán igualmente excluidos del contrato de seguro las pérdidas o daños que sufran los objetos asegurados, o los demás perjuicios

causados por: 1) Guerra civil o internacional, motines, huelgas, movimientos subversivos o, en general, conmociones populares de cualquier clase, y 2) Erupciones volcánicas, temblores de tierra o cualesquiera otras convulsiones de la naturaleza.

2.2.5 Riesgo putativo

En la definición de riesgo contenida en nuestro ordenamiento comercial se lee “*tampoco constituye riesgo la incertidumbre subjetiva respecto de determinado hecho que haya tenido o no cumplimiento*” (C.Co., 1971, Art. 1054). Esta regla tiene su excepción en el denominado riesgo putativo.

Consagrado en el artículo 1706 del Código de Comercio, el riesgo putativo es el que existe en la conciencia del tomador o del asegurador, por la única razón de que no se tenga conocimiento de si se ha siniestrado la nave o si ha tenido un feliz arribo. Esta institución solo cobra vida en los seguros marítimos y su requisito esencial es la presunción racional de que los contratantes no han conocido o debido conocer noticias acerca de la suerte del buque.

De esta manera se da por terminado el capítulo relativo a los riesgos como elemento esencial del contrato de seguro, ahora se anotará lo pertinente respecto del tercer elemento esencial que es la prima.

2.2.6 Riesgos asegurados mediante un amparo adicional u opcional

Algunos de los riesgos no asegurados que se pueden asegurar mediante un amparo adicional u opcional son los siguientes:

- La avería particular: incendio, rayo, explosión, caídas accidentales al mar de bultos durante navegación u operación de carga, descarga y transbordo y accidentes al vehículo transportador.
- El saqueo: sustracción total o parcial.
- La falta de entrega: la no entrega por hurto o extravío de bultos completos representando éste el contenido y el empaque.

Los riesgos que no pueden ser asegurados ni mediante un amparo adicional u opcional son los siguientes:

- La pérdidas o daños por cambios climatológicos
- Las pérdidas o daños causados por roedores: insectos y ratas
- Los riesgos legales: es la merma o pérdida de los bienes asegurados provenientes de su vicio propio.

2.3 EJECUCIÓN DEL CONTRATO DE TRANSPORTE

2.3.1 Entrega de las mercancías al porteador

La entrega de las mercancías que hace el remitente o cargador se debe ajustar a los cuidados propios de las mismas, por ello el artículo 1013 del C. Co., ordena al remitente entregar las cosas debidamente embaladas y rotuladas conforme a su naturaleza, tal exigencia se origina en la probabilidad del daño que pueda surgir por la necesidad de un determinado embalaje o rotulación.

Por ejemplo, si el cargador necesita transportar una carga de electrodomésticos, pues a este se le exige que tales mercancías estén debidamente empacadas en cajas y mejor aun si en el interior van protegidas con porón o algún otro material que amortigüe los golpes. Si esta exigencia no se cumple, el remitente deberá indemnizar los daños que por esta razón se ocasionen a la nave o al transcurso normal del viaje.

También debe el remitente entregar los documentos necesarios para el transporte de las mercancías, como las formalidades de aduana, policía y sanidad so pena de indemnizar perjuicios (C.Co., 1971, Arts. 1011, 1616).

Entregadas las mercancías y los documentos por parte del cargador, comienza la responsabilidad del porteador.

2.3.2 Recepción del transportador

El transportador en virtud del contrato de transporte que ha celebrado debe, en todo caso, recibir las mercancías para él mismo cargarlas, a menos que, en el contrato se haya estipulado unos términos de

entrega sujetos a los INCOTERMS*, caso en el cual serán los agentes de la persona obligada los que realicen tal actividad.

Antes de iniciar el viaje el porteador debe poner en estado de navegación la nave; limpiar y adecuar las bodegas y frigoríficos para cargar la mercancía, proceder oportunamente en el cargue estiba y transporte de la misma y entregar al remitente, después de cargar las mercancías un documento o recibo donde conste las características de las cosas, lugares de zarpe y destino, valor del flete, nombre del destinatario y domicilio.

Desde que el porteador recibe las mercancías se inicia su responsabilidad y solo termina cuando las cosas son efectivamente entregadas al destinatario. El servicio que éste se obligó a realizar debe ser cumplido con diligencia y ajustándose a lo acordado en el contrato, pues si en algún momento el transportador se desvía de su ruta o se retarda en la entrega de las mercancías, será responsable ante el cargador y el destinatario, a menos que se trate de desvíos y demoras razonables, como cuando estas se realizan para salvar vidas o bienes en el mar o siquiera intentar su salvamento; estos casos no se constituyen como infracciones al contrato y si resultare algún daño por estos motivo el transportador no será responsable.

A este respecto la doctrina española hace la siguiente exposición sobre el alcance del término “razonable”, con la cual dialoga la presente exposición

cuando la asistencia tenga como finalidad el salvamento de bienes, únicamente estará justificado el cambio de ruta cuando sea razonable, pues no puede perderse de vista que en esta actividad retribuida, los navieros exponen las mercancías que transportan a mayores riesgos, sin que, a cambio, se reciba compensación alguna (Esplugues, 1999, p. 646).

* Los Incoterms (International Commerce Terms) son un conjunto de reglas internacionales regidos por la Cámara de Comercio Internacional con el fin de delimitar el alcance de las cláusulas que operan en los contratos de compraventa internacional de mercancías.

2.3.3 Entrega de las mercancías al destinatario

La entrega de las mercancías al destinatario es una obligación del transportador y como bien se dijo en su momento la entrega debe hacerse efectivamente descargadas las mercancías, a menos que se haya acordado algún término internacional de entrega relativo a los INCOTERMS.

Las mercancías al ser descargadas deben ser entregadas en el mismo estado en que fueron recibidas y se presumen en buen estado, salvo que haya una constancia en contrario (C.Co., 1971, Art. 982).

Es normal que el cumplimiento del contrato exija que las mercancías se entreguen en el mismo estado, pues no sería justo que el cargador tuviera que soportar perjuicios por los daños que en el viaje le hubiesen sobrevenido, a menos que estos daños se deban a la falta de un debido embalaje y rotulación. Aunque también puede acontecer que las mercancías por su naturaleza, comiencen a dañarse en el transcurso del transporte o que sufran una reducción natural de su peso o volumen durante el viaje; en estos casos el transportador no tiene responsabilidad alguna; y es mas, la ley lo autoriza para que disponga de las cosas que durante el viaje se comiencen a dañar mediando la licencia de la autoridad policiva del lugar (C.Co., 1971, Arts. 1014, 1016). Pero al transportador le subsistiría obligación en los casos que se haya comprometido a entregar las cosas con estipulación expresa en el documento de transporte, de peso, cuenta o medida (C.Co., 1971, Art. 1027).

Para que la entrega se realice en debida forma el transportador debe avisar al destinatario la llegada de la mercancía, si no hubiere indicación de sitio y fecha, la entrega podrá hacerse en las bodegas que el transportador determine en el lugar de destino y avisar al destinatario acerca del lugar y fecha en que pueda hacerse la entrega (C.Co., 1971, Art. 1026).

Acerca de este particular en las reglas de Hamburgo se lee:

1. La responsabilidad del porteador por las mercancías en virtud del presente Convenio abarca el período durante el cual las mercancías están bajo la custodia del porteador en el

puerto de carga, durante el transporte y en el puerto de descarga. (Naciones Unidas, parte II, artículo 4).

2. A los efectos del párrafo 1 de este artículo, se considerará que las mercancías están bajo la custodia del porteador:

- i. Poniéndolas en poder del consignatario; o*
- ii. En los casos en que el consignatario no reciba las mercancías del porteador, poniéndolas a disposición del consignatario de conformidad con el contrato, las leyes o los usos del comercio de que se trate aplicables en el puerto de descarga; o*
- iii. Poniéndolas en poder de una autoridad u otro tercero a quienes, según las leyes o los reglamentos aplicables en el puerto de descarga, hayan de entregarse las mercancías” (Naciones Unidas, 1978. Art. 4, párr. 2°).*

De lo anterior se colige que la entrega no se hace, en todos los casos, directamente al destinatario, pero que de igual manera la legislación posee algunas herramientas tendientes a resolver los problemas que se puedan suscitar en esta etapa del contrato.

Por último es pertinente anotar que como lo señala el artículo 1630 de la legislación comercial colombiana:

Corresponderá al capitán o al agente marítimo la custodia de las cosas descargadas, hasta cuando se entreguen, reembarquen, depositen o vendan.

Sin perjuicio de la responsabilidad del transportador, la violación de esta obligación hará responsable al capitán o al agente marítimo de los daños que se causen, salvo que acredite que se debieron a fuerza mayor (C.Co., 1971, Art. 1630).

2.4 LA RESPONSABILIDAD POR LOS RIESGOS EN EL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR VÍA MARÍTIMA EN EL CONTEXTO DEL TLC ENTRE COLOMBIA Y LOS ESTADOS UNIDOS

Los diferentes sujetos que intervienen en la actividad marítima comercial en el transporte de mercancías entre Colombia y los Estados Unidos tienen variadas responsabilidades dependiendo del lugar que ocupen dentro de la ejecución de los diferentes contratos.

Se encuentran entonces personas encargadas de los servicios de la nave como la tripulación; sujetos cumpliendo labores administrativas en nombre de otros como el agente marítimo; también aquel que debe encargarse materialmente de la conducción de las naves y las mercancías a los puertos convenidos en ambos países que se denomina capitán; y otros sujetos con mayores responsabilidades como los sujetos que suscriben los diferentes contratos marítimos, a saber, armadores, porteadores, cargadores, aseguradores.

En este sentido, la labor aquí es brindar, en lo posible, una perspectiva jurídica con bases establecidas en la información que la antecede, acerca de la responsabilidad que puedan tener aquellos sujetos por los riesgos presentes o, si se quiere, inherentes, al transporte marítimo de mercancías en el marco del Tratado de Libre Comercio entre Colombia y los Estados Unidos entrado en vigor en mayo de 2012.

2.4.1 Responsabilidad del porteador

El porteador es una de las figuras más importantes dentro del comercio marítimo y más precisamente dentro del transporte de mercancías, por ostentar la calidad de sujeto activo de la obligación de hacer, su responsabilidad se ve comprometida en todas las funciones que se deban realizar para la ejecución tanto del transporte, como del contrato de seguro que por lo general toma a su cargo para curarse en salud por los perjuicios que le pueda ocasionar el acaecimiento de un hecho dañoso en la realización de aquel.

En las reglas de Hamburgo sobre transporte internacional de mercancías la responsabilidad de este sujeto se regula así:

1. *La responsabilidad del porteador por las mercancías en virtud del presente Convenio abarca el período durante el cual las mercancías están bajo la custodia del porteador en el puerto de carga, durante el transporte y en el puerto de descarga.*

Y posteriormente agrega:

2. *A los efectos del párrafo 1 de este artículo, se considerará que las mercancías están bajo la custodia del porteador:*
 - a) *Desde el momento en que éste las haya tomado a su cargo al recibirlas.*
 - b) *Hasta el momento en que las haya entregado.*

Aquí se inicia su responsabilidad, pero es conveniente observar qué pasa en el transcurso de la ejecución del contrato y para ello se debe identificar parte del articulado del Convenio de Hamburgo con el fin de dar claridad al asunto.

Artículo 5. Num. 1. El porteador será responsable de los perjuicios resultantes de la pérdida o el daño de las mercancías, así como del retraso en la entrega, si el hecho que ha causado la pérdida, el daño o el retraso se produjo cuando las mercancías estaban bajo su custodia a menos que pruebe que él, sus empleados o agentes adoptaron todas las medidas que razonablemente podían exigirse para evitar el hecho y sus consecuencias.

Artículo 5. Num. 4., Lit. a), Ord. i) De la pérdida o el daño de las mercancías, o del retraso en la entrega, causados por incendio, si el demandante prueba que el incendio se produjo por culpa o negligencia del porteador, sus empleados o agentes;

Artículo 5. Num. 6. El porteador no será responsable, salvo por avería gruesa, cuando la pérdida, el daño o el retraso en la entrega hayan provenído de medidas adoptadas para el salvamento de vidas humanas o de medidas razonables adoptadas para el salvamento de mercancías en el mar.

Artículo 8. Pérdida del derecho a la limitación de la responsabilidad:

1. El porteador no podrá acogerse a la limitación de la responsabilidad establecida en el artículo 6 si se prueba que la pérdida, el daño o el retraso en la entrega provinieron de una acción o una omisión del porteador realizadas con intención de causar tal pérdida, daño o retraso, o temerariamente y a sabiendas de que probablemente sobrevendrían la pérdida, el daño o el retraso. (Lo mismo se establece para sus agentes) (Naciones Unidas, 1978. Art. 5 y 8).

Con todo lo anterior, se constata que en las reglas de Hamburgo se estableció toda la responsabilidad del porteador respecto de los riesgos en el mar, bajo los parámetros de la responsabilidad civil subjetiva, ya que en cada uno de los apartes mencionados donde se le atribuye responsabilidad, la causal de exoneración es la ausencia de culpa y así también se establece para todos sus agentes.

Entonces se tiene que el porteador al demostrar que él y sus agentes obraron con la diligencia debida en el momento de ocurrencia del hecho se liberan de carga y no tienen responsabilidad alguna.

Obsérvese también que el otro elemento de la responsabilidad subjetiva también hace su aparición en la pérdida de limitación de responsabilidad, en el entendido que si el proceder del porteador o de sus agentes es ejecutado con dolo no se podrán valer de aquella limitación y serán completamente responsabilizados del hecho.

En las reglas de Hamburgo, la responsabilidad del porteador es regulada en 11 artículos, los cuales no poseen mayores inconvenientes en su armonización, por lo cual el análisis que se hace sobre ellas no se extenderá en lo sucesivo.

Por el lado de la legislación comercial colombiana las cosas son de otro tinte; en ellas se establecen regulaciones que con otras no dialogan, como es el caso del artículo 1605 (C.Co., 1971) donde se establece la responsabilidad del transportador no solo por los hechos propios, sino también por los de sus agentes o dependientes en ejercicio de sus funciones y luego en el artículo 1609 (C.Co., 1971) sobre la exoneración de responsabilidad del mismo en el numeral 1° establece que no será responsable de las culpas náuticas del capitán.

Se puede entender como una excepción que consagra el ordenamiento, lo que pasa es que culpas náuticas se refiere a las culpas que pueda llegar a cometer el capitán en ejercicio de la navegación. Lo que quiere decir que absolutamente todo el proceder del capitán lo exonera de responsabilidad desde que medie negligencia, pero esto no debería ser así, ya que el capitán fuera de ser un dependiente del transportador es también su representante en cuanto a la actividad marítima se refiere (C.Co., 1971, Art. 1583), por lo tanto es la persona de confianza designada por el transportador para que realice la obligación a la cual él está llamado, lo que conllevaría a que el transportador fuera responsable de las faltas del capitán en cuanto hizo creer a otro en que aquella persona desempeñaría su tarea como si fuera él mismo.

Ahora bien, si las faltas náuticas consisten en negligencia o impericia del capitán para la realización de su labor, menos que se entienda lo preceptuado por el párrafo del citado artículo 1609 del C.Co. sobre exoneración, en el cual se lee “*las excepciones anteriores no serán procedentes cuando se pruebe culpa anterior del transportador o de su agente marítimo, o que el hecho perjudicial es imputable al transportador o a su representante marítimo*” (C.Co., 1971, Art. 1609).

Si el hecho, al ser imputable a su representante marítimo que es el capitán, hace que no proceda la

exoneración es porque se produjo una culpa náutica, lo cual hace pensar que existe un grave problema de técnica legislativa.

Sin tener en cuenta las inconsistencias generadas entre el numeral 1° del artículo 1609 y el párrafo del mismo, se puede afirmar que al igual que lo preceptuado por las reglas de Hamburgo la responsabilidad del porteador o transportador en el derecho colombiano, se encuentra supeditada a las condiciones de la responsabilidad civil subjetiva, así se concluye del párrafo conflictivo cuando dice que “no serán procedentes cuando se pruebe culpa anterior del transportador”.

En aquellas excepciones se encuentran contenidos casi todos los peligros en que pueda verse sometida una carga o un buque, por ello se considera que la regla general de la responsabilidad civil que surge es la subjetiva.

Ahora, dicho lo anterior solo queda por agregar que aún cuando el transportador ha sido declarado culpable, y ha tenido lugar algún perjuicio ocasionado por la culpa de alguno de sus dependientes o representantes como causa de alguna responsabilidad extracontractual, verbi gracia, un hurto de las mercancías, si es el caso de que el suceso estaba asegurado, el asegurador indemnizará, pero sin perjuicio de la subrogación contra el autor material del hecho y, de la misma manera ocurrirá, en el caso que el hecho no se tipifique dentro de los asegurados y sea el transportador quien pague la indemnización.

2.4.2 Responsabilidad del cargador

La responsabilidad del cargador no trae mayores inconvenientes pues su posición pasiva en el contrato de seguro no le acarrea mayores responsabilidades; de esta manera se puede decir conforme a las reglas de Hamburgo que:

Artículo 12. Norma general. El cargador no será responsable de la pérdida sufrida por el porteador o por el porteador efectivo, ni del daño sufrido por el buque, a no ser que tal pérdida o daño hayan sido causados por culpa o negligencia del cargador, sus empleados o agentes. Los

empleados o agentes del cargador tampoco serán responsables de tal pérdida o daño, a no ser que hayan sido causados por culpa o negligencia de su parte (Naciones Unidas, 1978. Art. 12).

La misma regla rige en nuestro derecho interno. Las culpas del porteador se pueden referir por ejemplo a la responsabilidad contractual que deriva de no dejar a disposición del porteador las mercancías, en la fecha acordada en el contrato.

Pero la culpa de la cual si pueden derivarse responsabilidades por riesgos marítimos son las entregas de las mercancías con un embalaje defectuoso (C.Co., 1971, Art. 1013), porque dependiendo de las mercancías, pueden ocasionar daños que generen, por ejemplo, incendio al interior de las bodegas.

2.4.3 Responsabilidad del capitán

El capitán es quien tiene el gobierno de la nave; de él depende en suma el feliz arribo de la nave a puerto y es en cabeza de quien recae la responsabilidad por los daños en la aventura marítima aunque de estas responsabilidades para efectos contractuales se haga responsables a otros sujetos como el porteador y el armador.

Los artículos 1503 y 1504 del C.Co. hacen referencia a las responsabilidades que tiene el capitán con respecto al armador y al remitente y destinatario respectivamente, en el primero se destaca que el capitán responderá ante el armador por incumplimiento de sus funciones y la violación de sus prohibiciones... a menos que demuestre causa justificada.

La violación de sus prohibiciones está contenida en el artículo 1502 C.Co., entre las cuales se encuentran casi la totalidad de lo que se denominan riesgos marítimos:

ARTICULO 1502. <PROHIBICIONES AL CAPITÁN>. Prohíbese al capitán:

1. Permitir en la nave objetos de ilícito comercio;
2. Colocar sobre cubierta parte

- alguna de la carga, a menos que, consintiendo el cargador, las condiciones técnicas lo permitan o cuando esté aceptado por la costumbre;*
3. *Admitir a bordo pasajeros o cargas superiores a las que permita la seguridad de la nave;*
 4. *Abandonar la nave mientras haya alguna esperanza de salvarla;*
 5. *Cambiar de ruta o de rumbo, salvo en los casos en que la navegación lo exija, circunstancia que deberá anotarse en el diario de navegación;*
 6. *Descargar la nave antes de formular la protesta a que se refiere el ordinal 10 del artículo 1501 salvo caso de peligro apremiante;*
 7. *Entrar en puerto distinto al de su destino, salvo que las condiciones de la navegación lo exijan;*
 8. *Permitir el embarque de mercancías o materias de carácter peligroso, como sustancias inflamables o explosivas, sin las precauciones que estén recomendadas para su envase, manejo y aislamiento, o sin la autorización de la respectiva autoridad competente cuando sea necesaria;*
 9. *Cargar mercancías por su cuenta sin permiso previo del armador o de su representante legal o del fletador, según el caso, y permitir que lo haga cualquier miembro de la tripulación;*
 10. *Recibir carga diferente cuando exista contrato de fletamento total salvo que el fletador respectivo lo consienta por escrito, y*
 11. *Celebrar con los cargadores pacto alguno que redunde en su beneficio particular, caso en el cual los beneficios corresponderán al armador, copropietario o fletador, según el caso (C.Co., 1971, Art. 1502).*

La naturaleza de estas prohibiciones radica en que una mala decisión por parte del capitán puede llevar a resultados perjudiciales para los interesados en la aventura marítima. En el caso del ordinal 7° el capitán si puede llevar la nave a puerto distinto, pero para ello necesita cumplir dos requisitos

1. Que las condiciones de la navegación lo exijan, lo que hasta ese momento estaría operando como causa justificada, pero si se da el segundo requisito.
2. Que el puerto al que llegue no sea remoto, esto es que tiene que arribar al puerto más cercano, siempre y cuando las condiciones se den en aquel puerto.

Si el capitán, por una mera liberalidad, hace caso omiso de estos requisitos, se configurará la responsabilidad en cabeza de él, y no operará la causa justificada por la negligencia con que actuó.

2.4.4 Responsabilidad del asegurador

El asegurador es la persona que asume los riesgos de aquellos que tienen interés asegurable sobre un bien, su posición es la de esperar en la posición de un observador, que el riesgo no se materialice. Su obligación de amparo empieza en las mismas condiciones que comienza la responsabilidad del porteador o transportador, desde que recibe las mercancías y concluye con su entrega efectiva al destinatario.

El problema se suscita cuando ya ha comenzado el trayecto del transporte porque una vez más, la mala técnica legislativa ha hecho presencia. Si un buque en medio de su trayecto sufre un daño que hace necesario interrumpir su trayecto y dirigir su arribo a puerto diferente, el artículo 1726 prescribe (subrayas fuera de texto).

ARTICULO 1726.
<RESPONSABILIDAD DEL
ASEGURADO POR INTERRUPCIÓN
DEL VIAJE>. *No terminará la
responsabilidad del asegurador
cuando, merced a un peligro cubierto
por el seguro, el viaje sea interrumpido
en un puerto o lugar intermedio, en
circunstancias tales que justifiquen el
desembarque, reembarque o trasbordo*

de las mercancías para expedirlas a su lugar de destino (C.Co., 1971, Art. 1726).

Aquí el peligro cubierto por el seguro opera como una causal de exclusión de responsabilidad a favor del asegurado, pero a continuación pasa lo siguiente: si el buque en mención esta cubierto por una póliza de viaje, entra a regir otro concepto diferente de "interrumpir".

ARTICULO 1728. <CELERIDAD EN LA EXPEDICIÓN ASEGURADA POR LA PÓLIZA DE VIAJE>. La expedición asegurada mediante una póliza de viaje deberá proseguirse en todo su curso con razonable celeridad. Si así no se hiciere, cesará la responsabilidad del asegurador por el tiempo en que la demora sea legalmente inexcusable (C.Co., 1971, Art. 1728).

En este artículo ya cesa la responsabilidad durante el tiempo que dure la demora inexcusable, y es perfectamente comprensible por que la demora tiene el calificativo de inexcusable.

En el artículo siguiente se consignan las demoras que son excusables y se citan estas cuatro:

- 1. Cuando hayan sido autorizadas por estipulación de la póliza;*
- 2. Cuando hayan sido causadas por circunstancias que escapen al control del capitán de la nave y del armador;*
- 3. Cuando puedan considerarse necesarias para dar cumplimiento a una garantía o para la seguridad de la nave o del objeto asegurado, y*
- 4. Cuando se haya incurrido en ellas con el propósito de salvar vidas humanas o de asistir a una nave en peligro, cuando vidas humanas puedan estar en peligro, o para obtener asistencia médica, quirúrgica o farmacéutica para una persona a bordo, o si, siendo*

causadas por baratería del capitán o de la tripulación, ésta sea uno de los riesgos asegurados.

Al cesar la causa que excuse la demora o la desviación, la nave deberá recobrar su ruta o proseguir el viaje con razonable celeridad, so pena de que el asegurador pueda dar por terminado el contrato o negarse a pagar el seguro (C.Co., 1971, Art. 1729).

Pero la legislación aberrante llega en esta oportunidad:

*ARTICULO 1731.
<RESPONSABILIDAD DEL ASEGURADOR POR PERDIDAS CAUSADAS POR LA DEMORA>. El asegurador no será responsable por pérdida alguna que tenga como causa una demora, aunque ésta, a su vez, haya sido ocasionada por un peligro cubierto por el seguro (C.Co., 1971, Art. 1731).*

Conforme en el artículo que se citaba mas arriba acerca de interrupción, traía consigo una regla apenas lógica de excusar esa interrupción por tener ocurrencia con ocasión a que su ocurrencia se ve ligada a un riesgo cubierto por el seguro, todo lo contrario pasa con relación a la demora, en donde, sin importar si esta es ocasionada por un peligro y aunado a ello cubierto por el seguro no habrá cobertura.

Si bien, en la responsabilidad objetiva no se tienen miramientos a consideraciones subjetivas, este artículo opera con los mismos elementos, pero, a la inversa, para liberar al asegurador. Este precepto se puede valorar como una "exoneración objetiva" de la responsabilidad del asegurador.

REFERENCIAS

Arrubla P., Jaime A. Contratos Mercantiles. Tomo I. Décima edición. Medellín: Biblioteca Jurídica DIKE, 2003. p. 176.

Bonivento F., José A. Los principales contratos civiles y comerciales. Bogotá: Ediciones Librería del Profesional, 2000. p. 253.

Borja T., Julio C. El alcance de la responsabilidad por los riesgos en el transporte de mercancías por vía marítima. Medellín: Universidad de Antioquia, 2009. p. 111.

Espulgues M., Carlos. Contratación Internacional. Valencia: Tirant Lo Blanch, 1999. p. 456.

Hernández T., Alfonso. Derechos del Transportador en el Contrato de Transporte de Cosas. En: Revista Jurídica. Edición N° 11 de septiembre. Facultad de Derecho y Ciencias Políticas de la Universidad de Cartagena, 1997. p. 67-81.

Hincapié V.; Juan G. El interés asegurable del transportador y del remitente en el seguro de transporte de mercancías. Medellín: Universidad de Antioquia, 2004. p. 124.

Lascarro L., Álvaro E. El Seguro de Buques y Embarcaciones de Uso Marítimo y Fluvial. Bogotá: Colombo Editores, 1996. p. 186.

López B., Hernán F. Comentarios al Contrato de Seguro. Bogotá: Dupre Editores, 2004. p. 472.

Martín B., Alejandro. El consejero de seguridad para el transporte de mercancías peligrosas por carretera. En: Seguridad y medio ambiente, Vol. 31, No. 123, Jul – Sep de 2011. p. 50 – 57.

Martínez P., Florián R. El sistema de transporte de carga en la ciudad de México: factores a considerar en el análisis del transporte de carga y la movilidad de mercancías. En: Territorios: Revista de Estudios Urbanos y Regionales (Santafé de Bogotá), No. 20-21, Ene.-Dic de 2009, p. 161-174.

Ministerio de Relaciones Exteriores de Colombia. (2012). Decreto 993 de 2012. Por medio del cual se promulga e "Acuerdo de promoción comercial entre la República de Colombia y los Estados Unidos de América", sus "Cartas Adjuntas" y sus "Entendimientos", suscritos en Washington D.C., el 22 de noviembre de 2006, y el "Protocolo

modificatorio al Acuerdo de promoción comercial Colombia-Estados Unidos", suscrito en Washington D.C., el 28 de junio de 2007 y su "Carta Adjunta" de la misma fecha.

Molinillo J., Sebastián. Logística y transporte de mercancía en Europa. En: Mercatec (Medellín), No. 35, 2001. p. 11-17.

Ordoñez O., Andrés E. Cuestiones generales y caracteres del contrato. Lecciones de derecho de seguros N° 1. Bogotá: Universidad Externado de Colombia, 2001. 137 p.

Ospina F, Guillermo y Ospina A., Eduardo. Teoría general del contrato y del negocio jurídico. Bogotá: Editorial TEMIS, 2000. p. 489.

Oviedo A., Amparo A. Comparación normativa desde una visión descriptiva y fáctica del contrato de seguro marítimo de mercancía. Estudio de las similitudes y divergencias en cuanto a su formación. En: Universitas (Santafé de Bogotá), No. 097, Dic. de 1999. p. 421-439.

Quiñones G., Carlos E. La revocatoria en el contrato de seguro de transporte de mercancías. En: Revista de Derecho (Barranquilla), No. 12, Jul.-Dic. 1999, p. 83-94.

Tamayo J., Javier. El contrato de transporte. Bogotá: Temis, 1991. p. 129.

Velásquez, Lucía; Agudelo C., Manuel; & Heredia, Fabián G. (1990). El riesgo marítimo. Cali: Acoldese. 33 p.

Velásquez S., Mario. Naturaleza Jurídica del Seguro. En: Revista de la Facultad de Derecho y Ciencias Políticas, Medellín. Universidad Pontificia Bolivariana. N° 102, 2000. Editorial U. P. B. p. 153-168.

Venegas F., Alejandro. Algunas Consideraciones sobre el Derecho de Seguros. En: Revista de la Academia Colombiana de Jurisprudencia, Santa Fe de Bogotá. Edición N° 315, noviembre de 1999. p. 48-78.

| | | |
|---|--|------------------------|
|  INSTITUCIÓN UNIVERSITARIA DE ENVIADO | ARTICULO DEL TRABAJO DE GRADO | Código: F-PI-32 |
| | | Versión: 01 |
| | | Página 17 de 17 |

Legislación:

Código de Comercio. (1971). Decreto 410 de 1971. Artículos 1703, 1705, 1666, 1008, 985, 1010, 1009, 1012. [Consultado el 10 julio de 2012] [<http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=41102#0>].

Código Civil. (1887). Ley 57 de 1887. Artículos 1056 y ss. [Consultado el 10 julio de 2012] [<http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=39535#0>].

Decreto 001 de 1990. Artículo 1 a 42. [Consultado el 8 julio de 2012] [http://www.presidencia.gov.co/prensa_new/decretos/linea/1990/enero/02/dec01021990.pdf].

Decreto Reglamentario 173 de 2001. Artículo 1 a 37. [Consultado el 11 julio de 2012] [http://www.presidencia.gov.co/prensa_new/decretos/linea/2001/febrero/05/dec173052001.pdf].

Decreto Reglamentario 1910 de 1996. Artículo 1 a 10. [Consultado el 10 julio de 2012] [http://www.presidencia.gov.co/prensa_new/decretos/linea/1996/octubre/21/dec1910211996.pdf].

Ley 389 de 1997. Artículo 1 a 8. [Consultado el 10 julio de 2012] [http://www.secretariassenado.gov.co/senado/basedoc/ley/1997/ley_0389_1997.html].

Ley 336 de 1996. Artículo 1 a 90. [Consultado el 10 julio de 2012] [<http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=346>].

Convenio de Varsovia de 1929. Artículo 1 a 41. [Consultado el 10 julio de 2012] [<http://www.ehu.es/ceinik/tratados/21TRATADOSSOBREAVIACION/TAC211.pdf>].

Naciones Unidas. (1978). Convenio de Hamburgo. . Artículo 1 a 34. [Consultado el 10 julio de 2012] [http://www.uncitral.org/pdf/spanish/texts/transport/hamburg/hamburg_rules_s.pdf].