



PROTOCOLO DE INVESTIGACIÓN

Maestría en Derecho Comercial y Financiero

Universidad Santo Tomás

Luis Carlos Largo Vargas *

CONTEXTO INTERNACIONAL DEL CONTRATO DE COMPRAVENTA INTERNACIONAL

Bogotá D.C.- Colombia 2024

* Luis. Carlos Largo Vargas. Abogado, Universidad Autónoma de Colombia. Magíster Derecho Comercial y Financiero, Universidad Santo Tomás, Bogotá.

CvLAC: <https://scienti.minciencias.gov.co/cvlac/EnRecursoHumano/inicio.do>.

GoogleAcadémico: https://scholar.google.es/scholar?hl=es&as_sdt=0%2C5&q=luis+carlos+largo+vargas+&btnG=Orci:0000-0003-4820-1023 en <https://orcid.org/my-orcid?orcid=0000-0002-6956-5881>

Contenido

Resumen	¡Error! Marcador no definido.
Abstract	5
Introducción	6
1. Contexto internacional convencional del contrato de compraventa internacional	7
1.1 Problemática de la cadena logística en la pandemia por covid – 19	7
1.1.1 <i>Fuentes jurídicas aplicables</i>	10
1.1.2 <i>Transporte de mercancías bajo conocimiento de embarque</i>	12
2. La responsabilidad por daños en compraventa internacional	13
2.1 Regulación convencional.....	13
2.2 Responsabilidad objetiva.....	14
3. Transporte marítimo de mercancías.....	15
3.1 Responsabilidad contractual en el ordenamiento jurídico colombiano	15
3.2 Legislación internacional.....	18
4. El contrato de seguro.....	20
4.1 Las restricciones por covid – 19 en materia de seguros	20
4.2 Seguro en el contrato de transporte de mercancías.....	23
4.3 Exclusión de la fuerza mayor	26
Conclusiones.....	28
Referencias	30
Apéndices.....	36

Lista de figuras

Figura 1. Impacto simulado ante una subida de fletes de los contenedores en los niveles de precios de importación y consumo..... 8

Lista de apéndices

Apéndice A. Cláusulas del Instituto de Aseguradores de Londres 36

Apéndice B. INCOTERMS 2020 37

Apéndice C. Comercio de mercancías y PIB real, 2017-2022. Variación porcentual anual 38

Apéndice D. Comercio de mercancías y PIB real, 2017-2022. 39

Apéndice E. Comercio de mercancías y PIB real, 2018-2023^a. 40

Apéndice F. Tráfico mundial de contenedores de RWI/ISL, enero de 2015-julio de 2022, Índice, 2015 = 100 41

Apéndice G. Desencadenamiento en alzas de costos 42

Resumen

Las normas que establecen los límites en la responsabilidad, en Contratos de Compraventa Internacional de Mercancías, se aplican, en el derecho positivo nacional, a partir de los artículos 981 y siguientes del Código de Comercio, en la medida que, define los factores por los cuales se responsabiliza contractualmente a las partes; los convenios internacionales en que, las Reglas de La Haya, La Haya-Visby y Hamburgo, devienen en tratar los límites de la responsabilidad contractual de las partes, por el incumplimiento en la entrega de la carga, la imperfecta ejecución o, en el cumplimiento tardío de sus obligaciones. Al tiempo de tales restricciones normativas, el derecho internacional privado, también ha definido las circunstancias en que opera la exclusión de la invocación de la fuerza mayor, como causal de exoneración de responsabilidad a la parte incumplida, al momento de reclamar por un incumplimiento que por ser previsible, pueda evitarse o superarse, so pena de entrar a compensar, cuando se trata de aplicarle el total de las cláusulas contractuales que regulan la materia, así como las indemnizaciones que a ello haya lugar. Las aseguradoras deberán, estimar la revisión del contrato de seguro, en lo que respecta a los riesgos previsible, por los incumplimientos causados a partir de la crisis de contenedores de 2020 – 2021, generada por las medidas de confinamiento por Covid -19.

Palabras Clave: contrato de compraventa internacional, responsabilidad contractual, transportador marítimo, fuerza mayor, riesgo.

Abstract

The rules that establish the limits of liability, with respect to contracts for the international sale of goods, find their application in national positive law, starting from articles 981 et seq. of the Commercial Code, to the extent that they define the factors for which the parties are contractually responsible. Likewise, there are international conventions in which the Hage, Hage – Visby and Hamburg Rules deal with the limits of the contractual liability of the parties, for failure to deliver the cargo, imperfect execution or, in late compliance with its obligations. At the time of such normative restrictions, private international law has also defined the circumstances in which the exclusion of the invocation of force majeure operates, as a cause of exoneration of responsibility to the non-compliant party, when claiming for a non-compliance that by be foreseeable, can be avoided or exceeded, under penalty of compensating, when it comes to applying the total of the contractual clauses that regulate the matter, as well as the compensation that may be applicable. Thus, insurers must consider the review of the insurance contract, with regard to foreseeable risks, such as non-compliance caused by the container crisis of 2020-2021, generated at some point by the measures. of confinement due to Covid -19.

Keywords: international sales contract, contractual liability, maritime carrier, force majeure, risk.

Introducción

Con la presente investigación, expongo el estado del arte en cuanto a las normas institucionales que reglamentan los aspectos generales del contrato de transporte marítimo de mercancías, bajo conocimiento de embarque, con las pólizas de seguro correspondientes, en definición de las responsabilidades del transportador. La crisis de los contenedores del 2020, produjo incumplimiento en la entrega de la carga, como casos típicos. En donde el incumplido declaraba la fuerza mayor como factor para ser exonerado en el pago de la indemnización considerada.

A pesar de las normativas domésticas que, definen tanto la fuerza mayor, como las causales de incumplimiento y de responsabilidad, para efectos de requerir los pagos de las indemnizaciones causadas, también se postula la Convención de las Naciones Unidas sobre los Contratos de Compraventa Internacional de Mercaderías (Naciones Unidas, 2011), define dichas causales como la inexecución del objeto contractual en su imperfecta ejecución, o en el cumplimiento tardío, el derecho del afectado, al momento de pretenderse la ejecución del contrato, su resolución del contrato, así como la indemnización moratoria a que haya lugar.

Existen dos variables para interpretar el sentido de la responsabilidad del transportador frente a los determinantes de responsabilidad contractual, en el orden que, una de ellas exonera de responsabilidad y libera por completo al incumplido de asumir las consecuencias, frente a otra corriente que, establece dicha responsabilidad, en aquellos riesgos previsible y, reducir sus consecuencias, con las reclamaciones ante las aseguradoras o ante los tribunales, buscando hacer efectivas, ya sea las pólizas de seguro por incumplimiento o, por incumplimiento del contrato, el pago de las indemnizaciones.

1. Contexto Internacional Convencional del Contrato de Compraventa Internacional

1.1 Problemática de la cadena logística en la pandemia por Covid – 19

La crisis mundial generada en la declaratoria de pandemia mundial para prevenir el contagio de Coronavirus – Covid 19, en que la humanidad se vio sometida a medidas de confinamiento y, con ello, a la parálisis de las actividades propias del comercio internacional, trajo consigo la denominada “Crisis de los Contenedores”, a partir del mes de mayo de 2020, prolongándose hasta mediados de 2022, que definió escasez, debido a la falta de espacio para su disposición en los diferentes puertos del mundo.

Los transportadores esperaron durante semanas sin cumplir los contratos de transporte, afectando los compromisos adquiridos en los Contratos de Compraventa Internacional; circunstancias que provocaron, a la también, aumento en los precios de las mercaderías al último consumidor, por aumento en los costos a pagar en la cadena logística

“China, cuenta con 10 de los puertos más activos del mundo” (Alvarado Pilataxi & Delgado Chicaiza, 2022, p. 41), donde se ubicaron la mayoría de contenedores, también en algunos puertos de New York, donde la congestión de naves, obligó a esperar semanas para desembarcar la mercancía, en colapso los insuficientes depósitos y patios para la disposición de los contenedores vacíos; el mercado mundial tuvo una reacción en cadena por la imposibilidad de desembarcar, recoger y mover las mercancías.

El acaparamiento de contenedores, terminó en considerable disminución en los demás puertos del mundo, para gestionar la carga de las mercaderías que necesitaban ser transportadas en el resto de puertos a nivel mundial, que no pudieron volver a cargar en los tiempos establecidos para ello y llevar nuevamente carga a los países asiáticos,

congestionando tanto los puertos, como sus instalaciones, provocando, durante semanas largas filas para cargue y descargue.

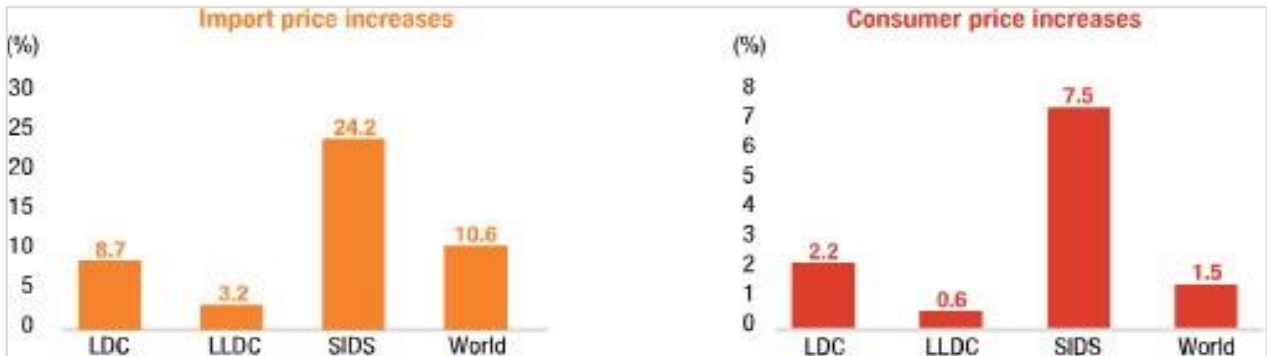
En consecuencia, la crisis marítima global generó graves efectos sobre las empresas de comercio exterior de origen colombiano, con alza desmesurada en el valor de los fletes, hasta en un 450%, desde el inicio de la pandemia, (ANALDEX, 2022), mientras que:

La tarifa de carga Shanghái (SCFI) en la ruta Shanghái-Europa era inferior a 1.000 dólares por TEU en junio de 2020, en pocos meses llegó a 4.000 dólares por TEU, finales de 2020, y hasta 7.395 dólares a finales de julio de 2021. (ONU. Comercio y Desarrollo, 2021, p.1)

La escasez de contenedores y espacios en buques y el incumplimiento en los itinerarios de las líneas navieras, generó sobrecostos en las operaciones, también incumplimientos a clientes en el exterior.

La consecuente alza de precios al transportar mercancías, provocó efecto dominó, incremento de los precios en todos los productos en el consumidor final, los costos de los insumos para la producción, los precios de los combustibles, los servicios de transporte marítimo y de carga multimodal, causante de fuertes alzas e inflación en los países, afectando la economía mundial, como señala la siguiente figura;

Figura 1. *Impacto simulado de la actual subida de los fletes de los contenedores en los niveles de precios de importación y al consumo*



Nota. Figura extraída de *Las altas tarifas de los fletes ensombrecen la recuperación económica*: (ONU. Comercio y Desarrollo, 2021, p.1)

Las líneas navieras no cuentan con la información necesaria y suficiente sobre las existencias y organización de los contenedores, de las empresas de transporte y/o transportadores, para la utilización de sitios de almacenamiento de contenedores con carga y contenedores vacíos, en efecto de proteger el interés general, en la prestación del servicio público de transporte.

Esta circunstancia provocó más gasto y pagos extraordinarios que, afectaron fuertemente el contrato de transporte de mercancías y, en consecuencia, otros efectos, como:

- Pagos por la demora en el recibo de contenedores vacíos;
- Cobro de penalidades, por la entrega de carga y del contenedor, en términos posteriores a los establecidos en contrato;
- Pérdidas por incumplimiento en la entrega del contrato de compraventa.

También el devenir de la cadena logística, con razón en el cumplimiento de las obligaciones derivadas del clausulado propio del contrato de compraventa internacional de mercancías; se debe aclarar que, de él también se desprenden otros convenios de similar naturaleza, en razón a las múltiples actividades conexas e imprescindibles para su perfeccionamiento, como el contrato de fletamento y el transporte marítimo de carga bajo

conocimiento de embarque, respecto de los cuales, un incumplimiento podrá determinar, los valores a pagar por daños o pérdida de carga.

Independientemente del tipo de contrato por medio del cual se realice, es frecuente y necesario que la ley consagre topes o límites indemnizatorios aplicables en los casos en los que se generen daños o pérdidas de la carga (Campos Peñuela & Hurtado Marín, 2022).

Situación ésta, que, en primera instancia, podrá encontrar como culpable a la persona del transportador, en razón de los riesgos que se asumen en el contrato de seguro, en lo referente a la entrega de la carga, al tiempo y lugar establecidos (Guzmán & Franco Zarate, 2011); frente a lo cual, de parte de las entidades nacionales, hubo que adoptar decisiones, en su deber de prevenir los efectos de dicha crisis, lo que se evidenció en la Resolución 341 del 20 de febrero de 2022, en que la Superintendencia de Transporte (2022) , abordando la problemática, dispuso en cabeza de los puertos, la obligación de garantizar la prestación del servicio público, entre otras.

1.1.1 Fuentes jurídicas aplicables

Abordar jurídicamente la temática, implica su análisis a la luz de las diferentes fuentes de derecho tanto de la legislación nacional, como de la internacional convencional; puesto que, ante lo reglado por el artículo 1600 del Código de Comercio (Dec. 410 de 1971), en definición de las obligaciones especiales del transportador, correspondiente a la manipulación y entrega de la carga, señala en el numeral 2°, su deber de cumplir con la entrega en el tiempo estipulado advierte además la posibilidad de incumplimiento en lo establecido en el artículo 1609, cuando habla de la fuerza mayor y la restricción por cuarentena, como causales de exoneración de su responsabilidad, por pérdida o daño.

Postura que encuentra oposición frente a lo reglamentado por la Convención de Viena, al conceder tratamiento de riesgo controlable, a las circunstancias que causen el incumplimiento en la entrega de la carga, ante el evento excepcional de acaparamiento de los contenedores, por una previa declaración de pandemia y, las consecuentes órdenes de confinamiento, puesto que las condiciones en que se dieron los contratos de compraventa internacional de mercancías, eran plenamente previsibles, evitables y superables.

Surge la necesidad de establecer límites a los topes indemnizatorios, en razón de dos factores, uno, la existencia de leyes nacionales que regulan la materia, y dos, la adopción de los convenios internacionales vigentes, en la medida que, tanto los estados miembros como las partes en la relación contractual, vean la ventaja en la protección de sus intereses; respecto de lo cual deberá tenerse presente lo definido en los instrumentos internacionales consagrados para ello (Guzmán & Franco Zarate, 2011)

Surge entonces, del artículo 981 del C. Cio. (Dec. 410 de 1971), la definición del contrato de transporte, como aquel del cual emanan obligaciones de una parte, de conducir de un lugar a otro, personas o cosas, y entregarlas al destinatario; y para la otra, pagar el precio pactado por ello; que delimita el inciso 4º del artículo 1008 de la misma norma, al referirlo en “el transporte bajo carta de porte, póliza o conocimiento de embarque que se regirá por las normas especiales” (Inc. 4 Art.1008. C. Cio, p. 241).

El referente bajo conocimiento de embarque y las normas a las limitaciones de orden indemnizatorio, puede plantearse al transportador, o, a la empresa transportadora, en el Contrato de Transporte de Carga por Mar.

En este orden, el derecho doméstico, define el Contrato de Fletamento, como aquel en que el armador, por medio de una prestación, gestiona uno o más viajes, en uso de una

determinada nave, dentro del plazo establecido para ello, según las condiciones del contrato y la ley (art. 1666 C. Cio.); que el derecho anglosajón distingue como “*voyage charter*, por el cual se realizan transportes sin itinerarios ni frecuencias previamente definidas, que en el ámbito se conocen como tráficos *tramp*, y que hace relación con un tipo de carga general no contenerizada - a granel (Pejovés, 2018).

Obteniéndose la definición del Contrato de Transporte de Mercancías por Mar Bajo Conocimiento de Embarque (Jato, 2017), que encuentra sus bases a partir de un acuerdo entre un remitente y un transportador, este último, crea un Conocimiento de Embarque, que funciona para “registrar las mercancías como cargadas a bordo del buque y, como tal, cumplir la función de recibo de dichas mercancías; ser un documento de propiedad de dichos bienes; y una prueba del contrato de transporte entre las partes” (Reglas de La Haya Visby, 1968 citado en Campos Peñuela & Hurtado Marín, 2022), p.12).

1.1.2 Transporte de Mercancías bajo el conocimiento de embarque

Por la importancia que cobra el tema, definir las características del contrato de transporte de mercancías por mar bajo conocimiento de embarque, conforme establece el contenido del artículo 1008 del C. Cio, se destacan: el transportador, quien recibe, conduce y entrega las cosas objeto del contrato y, el remitente, quien, por cuenta propia o ajena, las entregará para su traslado; derivando además, en el destinatario, quien en últimas recibirá las mercaderías; incluso pudiendo los dos últimos, confluir en uno solo, en algunos casos.

Debiendo para ello, expedirse el correspondiente conocimiento de embarque, como una obligación del transportador marítimo, ya que se constituye en una prueba del contrato, que, se define a partir de los siguientes elementos: “a) Sirve como recibo de las mercancías transportadas, b) Como prueba de los términos y condiciones del contrato, y c) Como título

representativo de las mercancías, para su reclamo por parte del consignatario en el puerto de destino.” (Guzmán, 2007, p. 33)

Es menester tener presentes los términos del contrato de transporte marítimo, toda vez que, la diferencia entre todos, girará en torno de los INCOTERMS, (Roca, 2002) que se discriminan en una serie de siglas, definidas como los Términos Comerciales Internacionales, por medio de los cuales, se busca estandarizar, los diferentes contratos de comercio con empresas extranjeras, para efectos de precisar las obligaciones de las partes, según sea el régimen de responsabilidades que las partes asuman, previa aprobación de la Cámara de Comercio Internacional.

2. La responsabilidad convencional por daños en compraventa internacional

2.1 Regulación convencional

A partir de la Ley Uniforme de Compraventa Internacional de la Haya de 1964, adoptada por la Convención de las Naciones Unidas sobre los Contratos de Compraventa Internacional de Mercaderías del 11 de abril de 1980, se desarrolla la Teoría de las Esferas de Control (Rabel, 1964), que inicialmente se formulara para ser aplicada respecto de la responsabilidad contractual, en que el deudor, es quien debe asumir, además de la responsabilidad por los riesgos previstos al momento de contratar, aquellos que pueda y deba controlar, como producto de las actividades en ello generadas (Ruiz Arranz, 2016)

Es en estos últimos, en que se puede llegar a producir incumplimientos de carácter culposo, por su previsibilidad, evitabilidad y posibilidad de ser superados (Vidal Olivares, 2005); en el entendido que se endilgará responsabilidad al deudor, por los efectos causados en razón del entorno contractual, y que, le sean reclamables.

El instrumento internacional de la Convención (Naciones Unidas, 2011), legitima la exigencia de la responsabilidad que, por el hecho del riesgo controlable – previsible, evitable y superable-, se denominará, razonable control del riesgo de incumplimiento.

Instituyéndose dicha teoría, a partir del artículo 79 del mismo instrumento, en que se define la forma de exonerar de responsabilidad a la parte incumplida, pero solo en caso de probarse su causa por una dificultad incontrolable a su alcance; siendo lo contrario, la dificultad de no contar con la posibilidad razonable de tener en cuenta dicho impedimento, al momento de la celebración del contrato, que lo evitase o superase o, que, de otro lado, pudiese evitar o superar sus consecuencias. (Naciones Unidas, 2011)

Sucediendo de manera diferente, adjudicando la responsabilidad por daños al deudor que no cuente con el *probandum*, que le permita invocar una causal de exoneración por su incumplimiento; en tanto, quedará comprometido, en una indemnización a su acreedor por los daños causados, al tenor del artículo 74 de la Convención (Naciones Unidas, 2011).

Cualquier incumplimiento debe asumirse a título de responsabilidad del deudor, bajo el entendido de que sus causas se hayan generado por alguna condición fuera de su control, lo cual se hace extensivo incluso, a los incumplimientos que puedan clasificar dentro de lo previsible al perfeccionarse el contrato, y que, por ello, sean evitables, o exista la posibilidad de ser superados.

2.2 Responsabilidad objetiva

Por disposición del artículo 79 de la Convención (Naciones Unidas, 2011), se desarrollan las reglas que han de aplicarse al momento de designar en un sujeto contractual, la responsabilidad por daños, en su propósito de prevenir que, el responsable, pueda encontrar un punto de exoneración, a lo cual se denomina, el principio de razonable control de riesgo de incumplimiento.

Lo cual, logrará la atribución de responsabilidad objetiva y estricta en la medida que se establezca la existencia de cualquiera de tres presupuestos y, sin pacto en contrario, cuando se produzca un hecho constitutivo de riesgo, que a la vez generó en incumplimiento, debido a la infracción de la debida diligencia, ante la frustrada pretensión de dispensa por responsabilidad contractual, por parte del deber del deudor, de indemnizar a su acreedor, a saber:

- Porque se ocasione en el contorno del deudor;
- Porque era previsible al instante en que se celebró el contrato;
- Porque la dificultad, o las secuelas, se podían evitar, o en su caso, superar. (Art. 79, Naciones Unidas, 2011)

Quedando, por parte de la Convención, la presunción del incumplimiento, en el hecho que dio lugar al riesgo que era objeto de vigilancia, de quien era encargado de ello, y especialmente en su campo de influencia o el alcance de su gestión.

3. Responsabilidad en el transporte marítimo de mercancías

3.1 La Responsabilidad contractual en el ordenamiento jurídico colombiano

El carácter indemnizatorio adquiere responsabilidad civil por parte de la legislación nacional, busca garantizar un *status quo*, para el perjudicado con el incumplimiento, al momento previo en que se dieron los hechos que causaron daño, a partir del artículo 2341 del Código Civil que, aun cuando se refiere a la responsabilidad civil extracontractual, queda inserta dentro del ordenamiento positivo, que destina una norma en particular, por la cual se consagra una obligación de resarcir, dado el caso.

Por su parte, la responsabilidad contractual, la establece la nomenclatura comprendida entre los artículos 1602 a 1607 del Código Civil (C.C) , que surge a partir de un contrato

suscrito legalmente, convirtiéndose en responsable, al incumplido en una de sus obligaciones, en el adquiridas.

Para el caso de estudio, en que el transportador y el embarcador, celebran el contrato de transporte de mercancías, la responsabilidad reposa en los daños que llegue a sufrir la carga, en el transcurso en que se realicen las gestiones propias del mismo y, por ende, procederse con la correspondiente indemnización.

Siendo así, que, el incumplimiento de lo pactado, se establece como un hecho ilícito, el daño, el detrimento patrimonial de terceros, por haber incumplido el transportador sus obligaciones contractuales; que la Corte Suprema de Justicia en Sentencia CS-2348/21 (2021), precisa como el análisis que permite imputar un resultado, que cause daño a un agente, surgiendo además de un documento obligacional como el contrato y, por ende, de su incumplimiento.

A su vez, el artículo 5° de las Reglas de Hamburgo, trata el retraso en la entrega de la carga, dirigiéndola a partir del momento en que esta se encontraba bajo su custodia, conforme al artículo 4° del mismo instrumento, en que, el porteador será responsable por las mercaderías, a partir del instante en que las tenga bajo su dominio y custodia, hasta su entrega (Naciones Unidas, 1994).

No obstante, será necesario tener presente lo dispuesto en las causales de exoneración por pérdidas o daños de los numerales 4° y 5° del artículo 1609 del C Cio., cuando los daños provengan de fuerza mayor, como hechos de guerra o de enemigos públicos, detención o embargo por gobierno o autoridades, motines o perturbaciones civiles, salvamento o tentativa de salvamento de vidas o bienes en el mar, o de restricción de cuarentena, huelgas, "*lock-outs*", paros o trabas impuestas al trabajo.

Vale la pena precisar que, la legislación colombiana no es la única que se ha referido a esto, de hecho, los convenios internacionales referenciados anteriormente también establecen las causales por las que el transportador puede eximirse de responsabilidad.

En razón a que, Colombia no ha ratificado los instrumentos internacionales que, reglamentan el transporte marítimo de carga bajo conocimiento de embarque, ha sido el Código de Comercio, el que se ha encargado de ello, a partir del título IX del Libro V, respecto del transporte marítimo, junto con el Capítulo III del mismo texto, que trata el transporte de cosas por mar, el que asume el texto de Reglas de La Haya Visby.

En lo concerniente a los aspectos indemnizatorios, que devienen, como consecuencia de incumplimientos por parte del transportador marítimo, el artículo 1031 del C Cio., será el que concurra para los casos de pérdida, avería o retraso en la entrega de las mercancías transportadas en virtud de un contrato de transporte de mercancías por mar bajo conocimiento de embarque, puesto que dicha norma, hace especial alusión al mencionado documento - conocimiento de embarque-, en el inciso 3° del texto, en la medida que, autoriza a las partes a pactar un límite indemnizable, que se determine dentro del texto expresamente.

Mientras que, los artículos 1643 y 1644 del Decreto Extraordinario 01 de 1990, en que, el primero establece los límites de la responsabilidad al valor declarado, y el segundo, trata el evento en que se omita dicha declaración, en el conocimiento de embarque, frente a lo cual, la indemnización, se limitará al valor de las mercancías, en el puerto de embarque por no cumplirse lo advertido en una norma imperativa, como lo advierte el artículo 999 (Guzmán & Franco Zarate, 2011).

Nace entonces la discusión en la norma aplicable, situación que precisó la Sala Civil de la Corte Suprema de Justicia, en fallo del 8 de septiembre de 2011, con ponencia del

magistrado William Namén Vargas, siendo importante, en primera instancia, advertir que el artículo 1031, ubica las disposiciones generales del contrato de transporte, mientras, los artículos 1643 y 1644, tienen aplicación únicamente frente al transporte marítimo de mercaderías bajo conocimiento de embarque;

(...). De esta forma, el contrato de transporte marítimo de mercancías tiene regulación normativa, prevalente y de aplicación preferente a las normas del transporte en general (arts. 985 a 1035, C. de Co.), las cuales aplicarán al transporte cualquiera que sea el medio empleado para realizarlo, sin perjuicio de normas contenidas en disposiciones especiales” (arts. 985 a 1035, C. de Co.) (...). (pp. 13-14)

El C. Cio. colombiano regula lo que a su interior denominan Contrato de Transporte Marítimo de Mercancías; en el título, Navegación Marítima, bajo las tipologías de fletamento y arrendamiento de naves, se establecen los contratos de transporte marítimo de carga total, de transporte marítimo de carga parcial, de Transporte Marítimo de Cosa Singular y, Contrato de Transporte Marítimo Bajo Conocimiento de Embarque.

Texto que, define el régimen especial que trata de manera más propicia a los intereses del naviero, en razón de los escenarios eventualmente desfavorables que pueden afectar dicha empresa, como p. e. “el reconocimiento del beneficio de limitación de responsabilidad por la vía del abandono del buque y flete de los artículos 1737 y siguientes del Código de Comercio nacional.” (Jiménez Valderrama, 2012, p. 122).

3.2 Legislación Internacional

Respecto de los instrumentos internacionales que, la comunidad internacional, adoptó sobre las normas reguladoras de las relaciones comerciales de carácter privado y de orden internacional, se tienen los Convenios de La Haya, La Haya – Visby, Hamburgo y Rotterdam,

que, Colombia, no ha ratificado; debiendo acogerse, dado el caso, a la normativa interna al respecto, definida en el Código de Comercio.

De convenios como las reglas de la Haya-Visby, las Reglas de Hamburgo y las de Rotterdam, tienen dos vigentes, que atañen a temas diferentes con respecto al transporte marítimo internacional; mientras que el Convenio de la Haya-Visby, reglamenta el Conocimiento de Embarque; en el de Hamburgo, se definen aspectos relacionados con las responsabilidades de las partes.

Fue así como, en principio, las reglas de La Haya, sufrieron reformas debido a dos protocolos que no encontraron eco, por parte de los países que habían ratificado el original Convenio de La Haya, mientras que las Reglas de Hamburgo, encontraron muy poco respaldo, al momento de ser ratificadas (Zuleta-Tisnés et al., 2012)

Es así, como, el Convenio de Rotterdam trata de incorporar los elementos más importantes de los anteriores instrumentos, tratando de actualizarlos, y además, de armonizarlos todos, en una sola tradición jurídica, en temas como: “el movimiento internacional de mercancías, el ámbito de su aplicación, el periodo de responsabilidad del transportista junto con sus obligaciones y su responsabilidad, las obligaciones del cargador y los documentos de transporte”. (Zuleta-Tisnés et al., 2012, p. 59)

Las diferencias entre dichos reglamentos, radican en que, para las Reglas de la Haya-Visby, su aplicación surge en caso de que estas o, el derecho doméstico, las contemple cuando se trate del Conocimiento de Embarque, en la medida que este sea necesario o, que un estado contratante, cuente con la ubicación del puerto de carga; es decir, que un contrato suscrito en un Estado no encuentre aplicación en un Contrato de un Puerto, localizado en un

Estado que no sea contratante hacia un puerto de descarga localizado en un estado contratante (Zuleta-Tisnés et al., 2012).

Por su parte, las Reglas de la Haya-Visby, reglamentan el contrato de transporte de mercancías bajo conocimiento de embarque, para efectos de dar aplicación a los casos en que se invoque el pago de daños, puesto que este será tenido como un título valor, en que, dado el caso, será la prueba de la recepción de las mercancías (Selma, 2018).

Mientras que, las Reglas de Hamburgo, prestan especial atención a los puertos de carga y descarga, y no advierten el referente del origen del conocimiento de embarque, ya que consideran que, es un documento que, no necesariamente está relacionado con el viaje; encontrando en los contratos de puerto de un estado no contratante, cuyo viaje se dirija a un puerto de estado contratante. En tanto, para las Reglas de Rotterdam, será la conjunción entre los lugares de recibo y entrega, ya que hacen relación a los Contratos de Puerta a Puerta; así como los puertos de carga y descarga, cuyos puntos de recibo y de entrega, podrían ubicarse al interior de un determinado territorio, que, por cierto, no refieren el sitio de expedición del conocimiento de embarque (Guzmán, 2012).

4. El contrato de seguro

4.1 Las Restricciones por Covid – 19 en materia de Seguros

La pandemia declarada por la Organización Mundial de la Salud (OMS, 2020), por el Covid-19, comúnmente conocido como Coronavirus, trajo y traería significativos impactos y desafíos para todos los sectores económicos. El sector asegurador no es ajeno a esta realidad.

Son varios los aspectos que permiten tratar la materia, el Covid-19 y las medidas adoptadas por los Gobiernos para contener su expansión, con generación de desafíos en diferentes frentes del sector asegurador.

Uno de los más destacados desafíos, para los aseguradores y la prolongación de este tipo de negocios, se evidencia en la problemática manifiesta a la venta directa de las pólizas, así como en los demás campos de acción de dichas empresas, en relación con inspecciones, valoración de pérdidas financieras en inversiones de reservas constituidas.

La actividad aseguradora, pendiente de los retos eventuales que implican aspectos tales como pago de primas de seguro, renovaciones, prórrogas, pago efectivo de las primas; también, siniestros, cuyos efectos se incrementaron durante la pandemia por covid-19, factores que afectaron la subsistencia de las aseguradoras.

Correspondiendo aquí, tratar de identificar el funcionamiento de los seguros, al momento de la expedición de las pólizas de transporte internacional de mercancías, debido a los incumplimientos durante la pandemia.

Circunstancias que, pueden manifestar variaciones frente a siniestros causados por responsabilidad extracontractual, que al interior del contrato de seguro de transporte marítimo, se definen como Protección e Indemnización (P&I), cuya cobertura puede ser más frecuente, en casos de que el transportador constituya póliza de gastos por fallecimiento, enfermedad, repatriación o desvío del buque, incluso habrá necesidad de precisar, si fueron causadas por el contagio del virus a bordo del buque.

Se habla de incumplimientos, en este caso particular, cuando el transportista omite la entrega de la carga justificándose en el confinamiento sometido a las personas, la aseguradora deberá cubrir los gastos adicionales, incluidos aquellos causados por desinfección, por

combustible de más, salarios que se causen mientras dura en evento (NOA. Coronavirus y Seguro Marítimo, 2020), y los demás que se causen por la misma razón, y que, se logren definir, además, provoquen daños o pérdidas, como consecuencia de su declaración a bordo, de la enfermedad.

Consecuencia de tales hechos, podrá incluso, hablarse de la póliza *Strike/Delay* que, traduce huelgas/retrasos, que terminen en:

- Cierre total o parcial de un puerto, muelle, etc., efectuado por una autoridad competente.
- Cierre de fronteras por motivos políticos, controles de importación/exportación, embargos, o prohibiciones gubernamentales.
- Expropiación, confiscación o arresto de carga a bordo, o cargada o descargada parcialmente, o pretendida ser cargada a bordo del buque.
- Imposición de cuarentena sobre el buque, por citar los principales y de mayor aplicación práctica para el caso del “coronavirus” (NOA. Coronavirus y Seguro Marítimo, 2020, p.1).

Además, existe la póliza que cubre Flete, Demora y Defensa -*Freight, Demurrage and Defence*- FD&D, en que el fletador se protegerá, respecto de reclamaciones relacionadas con COVID 19, de manera particular con recepción y devolución del buque, flete debido, tiempos de espera para carga y descarga en puerto o, consumo de combustible (NOA. Coronavirus y Seguro Marítimo, 2020).

A partir de todos los sucesos, generados por el confinamiento mundial, la suspensión de labores de los puertos y el cierre definitivo de fábricas; el comercio internacional se ha resentido al punto que, han cambiado incluso las perspectivas de cobertura por parte de las

aseguradoras, lo cual también afecta sus ingresos, ante la inminente obligación de pagar las coberturas de las primas o, de restituir las sumas pagadas por concepto de primas, como podría pensarse, en razón del aumento de reclamaciones, por motivos de pandemia que, generaron retraso, falta de entrega, o el depósito indefinido de la carga en puertos o en las zonas francas, lo que implicó una cobertura en el tiempo mayor e indefinible, en que, los aseguradores y los transportadores, invocarían la fuerza mayor, al tratar de resolverse, un inminente conflicto.

Como puede suceder, respecto de los requerimientos de bioseguridad, en el sentido que llega a afectar los procesos que implican la operación de transporte, cualquiera sea la modalidad, más aún en el Transporte Internacional de Mercancías Vía Marítima, por las condiciones especiales que reviste; ya que puede llegar a alterarlo por medio de Retraso, no cubierto por las pólizas; acumulación de la carga en puertos o bodegas, lo que implicaría una prima adicional; cargos por demora en el cargue y descargue de mercancías, estipendios que no son redimibles en casi ningún tipo de póliza; por desviación, cuando se trata de puertos no seguros en aspectos sanitarios, eventualidad que si se cubre, o sucede lo mismo con fletes y gastos de reembarque asociado, que deberá someterse a debate probatorio, ya que implica aumento del riesgo para los aseguradores (Ariza Vesga, 2020).

4.2 El interés asegurable en el contrato de transporte de mercancías

Ante lo provisto por el artículo 1124 del C. Cio., pueden constituir póliza de seguro de transporte, el propietario de la mercancía, y quienes asuman la responsabilidad en la “conservación, tales como el comisionista o la empresa de transporte, debiendo precisarse, en el mismo contrato, si el interés asegurable, recae sobre la mercancía o, el acto de transportarla”. (p. 281).

Previo a la firma del contrato de seguro, se despejan dudas, respecto a que el agente transportador podría tener interés asegurable en la mercancía trasladada, es un interviniente directo en la medida que tiene la responsabilidad de conservar lo acarreado.

Por su parte, el Decreto 01 de 1990 al modificar el artículo 994 del Estatuto Comercial Patrio, en aclaración, estipula que, una vez pedido por el Gobierno, el transportador deberá tomar un Seguro de Transporte, ya sea, por cuenta suya, del pasajero o del dueño de la carga.

Lo anterior, conlleva a pensar que efectivamente, bajo el supuesto en el que sea el transportador el tomador del seguro, tendrá en este caso, interés asegurable respecto de la carga objeto del Contrato de Transporte.

Concerniente con el articulado citado, el doctrinante Andrés E. Ordóñez, mantuvo una posición contraria a lo planteado, manifiesta que estas normas `revelan alguna preocupación por el tema del interés asegurable, pero que evidentemente no resultan acertadas con el marco visto anteriormente´ toda vez que lo expuesto en primera medida, `confunde, hablando de responsabilidad civil, el concepto de interés con el concepto de riesgo` y lo segundo, apunta acertadamente a insistir `en la idea de un seguro de transporte por cuenta propia del transportador´ [...] (Ordóñez, 2012 citado en Cotes- Mozo, 2017, p. 26).

En apoyo el catedrático indica que al momento en que el transportador asegura directamente las mercancías, no ostenta un interés asegurable respecto de ellas, ya que, al asumir dichos pagos, anula un Contrato de Seguro e inicia otro tipo de negocio jurídico, en caso de que lo haya.

Así mismo, indica que el contrato de seguro de transporte, se deposita en el interés sobre las cosas o personas, que se transportan, ya que no puede asegurarse el transportador

por su propia cuenta. En consecuencia, el interés asegurable reside en el daño patrimonial que le sea imputable, a título de responsabilidad civil.

Quedando en disonancia, en palabras del profesor Ordóñez, dejar en el transportador, las figuras de tomador y asegurado; ya que, al tener presentes los intereses del propietario de las mercancías, solo pueden ser objeto de una póliza por responsabilidad civil derivada del transporte.

Un seguro de transporte que ampare en forma directa las mercancías transportadas, tomado por el transportador, sin que se exprese claramente, la persona que lo toma o, si es por cuenta del propietario, es un seguro, en que no existe interés asegurable, puesto que se trata de un elemento esencial del seguro, en la medida en que debe entenderse que el seguro corresponde a quien lo ha contratado, a menos que se diga otra cosa (art. 1040 C. de Co.). (Ordóñez, 2012 citado en Cotes- Mozo, 2017, pp. 27-2826).

Así sucede, sin más preámbulos, con el propio transportador que, por ley, se obliga a “(...) conducir de un lugar a otro, por determinado medio y en el plazo fijado, personas o cosas y a entregar al destinatario” (C.Cio., art. 981, p. 230).

En consonancia con la primera parte de la norma, el transportador, tiene la facultad de tomar seguro de transportes; su apartado final afianza la misma idea, al prescribir que tal contratación podrá darse, en el entendido de que, la póliza deberá contener la salvedad, al definir si el interés asegurado es la mercancía, o los eventos que puedan afectarla.

El Seguro de Transporte cuenta con una fórmula estricta, que difiere de la que puede derivarse del Seguro de Responsabilidad Civil, debido a las diferencias en la naturaleza de cada uno.

4.3 Exclusión de la fuerza mayor

Parafraseando a Durán Piedrahita (1998) , en su titulado “*La Cláusula de Fuerza Mayor en los Contratos Internacionales*”, de su precisión respecto del principio de “nadie será obligado a lo imposible”, se tiene que, tal imposibilidad debe ser absoluta, puesto que el cumplimiento del deudor o quien tenga la obligación de cumplir, deberá probar haber realizado todos los esfuerzos y sacrificios para ello; de lo contrario le será imputable el incumplimiento del contrato y se declarará su responsabilidad.

Es así como, la alegada imposibilidad, no puede ser transitoria, sino que, deberá tratarse de un evento que afecte de manera permanente el contrato y que por ello se lleve a su incumplimiento; siendo entonces por la transitoriedad, que se libra del reclamo de la indemnización moratoria, efecto positivo que no lo exonera del cumplimiento de sus obligaciones contractuales, el hecho de superar el factor que causó el incumplimiento.

Ante el deber de precisar, que la diferencia entre la teoría de la imprevisión y la fuerza mayor, ya que, mientras que la fuerza mayor, significa haberse generado la imposibilidad definitiva de cumplir con los compromisos contractuales, en razón de un hecho insuperable; la imprevisión relativiza el cumplimiento obligacional, puesto que el hecho no implica que se obstruya completamente la satisfacción de los compromisos, ya que solo, puede plantear un apuro que se podrá complicar o terminar en oneroso, para que se logre la conformidad del contrato, sin causar un profundo agravio.

De tal manera que, su implementación a casos concretos, significa que, respecto de la fuerza mayor, tendrá presencia en las obligaciones, de ejecución instantánea o de tracto sucesivo, en tanto, la teoría de la imprevisión, se verá cuando su ejecución, se dilata en el tiempo, es decir, las obligaciones de tracto sucesivo.

En lo correspondiente a las consecuencias que cada una de las teorías puede arrojar, se tiene que, la fuerza mayor o caso fortuito, conlleva a la extinción de las obligaciones contraídas; al tiempo que, por la imprevisión, pueden en determinadas circunstancias, encontrar el fin de las obligaciones, pero en otras, logrará suspender el cumplimiento o llevar a renegociarlo (Barbosa & Neiva Morales, 1992).

Conclusiones

El Transporte de Mercancías por Mar cubre el 90% del comercio mundial e implica una serie de eventos, que representan, uno de los más importantes soportes para la industria mundial, puesto que es el transporte marítimo, el que puede movilizar de la manera más económica y en grandes cantidades, la producción de las fábricas y la puesta del producto en manos del consumidor final.

Ante la necesidad de transportar la mercancía, en las cantidades que significa la navegación de los grandes buques, cuya capacidad puede llegar a 24.000 contenedores (Alonso, 2021); se invita a considerar, no solo en las grandes cantidades de carga que permanentemente se movilizan, a través de los mares, sino las consecuencias que acarrea el incumplimiento en la entrega de carga, por parte del transportista.

Siendo tan notable, la importancia de este tipo de transporte, que por el encallamiento del buque *Ever Given*, por 5 días, en el Canal de Suez, se bloqueó el Comercio Mundial en un 12%; cruzan en promedio 19.000 buques al año y representan 1.200 millones de toneladas de mercancías (Braw, 2021),

Por tratarse del incumplimiento de la entrega de carga, transportada por mar, uno de los determinantes de la afectación del comercio mundial, no puede, ante una reclamación, alegarse la fuerza mayor o el caso fortuito, si las circunstancias que afectaron el viaje, son referentes a la pandemia, puesto que, también existe, la posibilidad de dar aplicación a la teoría de la imprevisión.

Es importante en aras de establecer responsabilidades, precisar si las obligaciones son de tracto sucesivo y, en tal caso, determinar si eran superables, con un mayor esfuerzo y sacrificio por parte del incumplido.

Llegando a la conclusión última que el criterio de interpretación deberá obtenerse bajo un juicio detallado, respecto de la legislación aplicable, sea el Código de Comercio, o las Convenciones Internacionales sobre transporte marítimo de mercancías.

Referencias

- Alonso J.F. (2021, marzo 30). Los diez buques portacontenedores más grandes del mundo. *ABC Viajar*. https://www.abc.es/viajar/top/a-bci-diez-buques-portacontenedores-mas-grandes-mundo-202103300129_noticia.html
- Alvarado Pilataxi, M. B y Delgado Chicaiza, J.J. (2022). *Complejidades del comercio internacional. Análisis de la crisis de los contenedores y sus efectos en el crecimiento económico*. [Trabajo de Grado, Ciencias Administrativas Ingeniería en Comercio Exterior] Universidad de Guayaquil. Repositorio Institucional Universidad de Guayaquil. <http://repositorio.ug.edu.ec/handle/redug/59290>
- ANALDEX. (2022, 16 de febrero). *Gestión gremial en la crisis de contenedores y logística internacional*. <https://www.analdex.org/2022/02/16/gestion-gremial-en-la-crisis-de-contenedores-y-logistica-internacional-2/>
- Ariza Vesga, R. A. (2020). *Desafíos del Covid-19 en materia de seguros*. *Revista E-Mercatoria*, 19(1), 71-89. <https://ssrn.com/abstract=3865318>
- Barbosa, J. - Neyva Morales, A. I. (1992). *La teoría de la imprevisión en el derecho civil colombiano*. 1ª ed., Jurídica Radar Ediciones.
- Braw, E. (2021, noviembre 10). *What the Ever Given Taught*. <https://foreignpolicy.com/2021/11/10/what-the-ever-given-taught-the-world/#:~:text=The%20Ever%20Given%20has%20delivered,product%20or%20component%20arrives%20late.>
- Campos Peñuela, S. y Hurtado Marín, M. (2022) *Los límites indemnizatorios en la responsabilidad del transportador marítimo de carga bajo conocimiento de embarque*.

[Trabajo de Grado, Ciencias Jurídicas]. Pontificia Universidad Javeriana. Repositorio

Institucional Pontificia Universidad Javeriana.

<https://repository.javeriana.edu.co/bitstream/handle/10554/60357/>

LOS%20L%C3%8DMITES%20INDEMNIZATORIOS%20EN%20LA%20RESPO
NSABILIDAD%20DEL%20TRANSPORTADOR%20MAR%C3%8DTIMO%20D
E%20CARGA%20BAJO%20CONOCIMIENTO%20DE%20EMBARQUE.pdf?seq
uence=1

Código Civil Colombiano. (1887). *Ley 57 de 1887,*

https://www.oas.org/dil/esp/codigo_civil_colombia.pdf

Código de Comercio Colombiano (1971). *Decreto 410/1971.*

<https://www.camarabaq.org.co/wp-content/uploads/2021/03/CodigodeComercio-2.pdf>

Cotes- Mozo, J. E. (2017). *El interés asegurable en el seguro de transporte de mercancías.*

[Tesis de Especialización Derecho Comercial.] Pontificia Universidad Javeriana.

<https://repository.javeriana.edu.co/handle/10554/41229>

Corte Suprema de Justicia. Sala de Casación Civil. (1 de agosto de 2011). Sentencia

Referencia: 11001-3103-026-2000-04366-01. (M.P. William Namén Vargas).

<https://cortesuprema.gov.co/corte/wp-content/uploads/subpage/Normas%20sustanciales/>

[Providencias/SC-2000-04366%20%2808-09-2011%29%201100131030262000-](https://cortesuprema.gov.co/corte/wp-content/uploads/subpage/Providencias/SC-2000-04366%20%2808-09-2011%29%201100131030262000-04366-01.doc)

[04366-01.doc](https://cortesuprema.gov.co/corte/wp-content/uploads/subpage/Providencias/SC-2000-04366%20%2808-09-2011%29%201100131030262000-04366-01.doc)

Corte Suprema de Justicia. Sala de Casación Civil. (16 de junio de 2021) *Sentencia CS-*

2348/21. Radicación N° 66001-31-03-004-2013-00141-01. (M.P. Álvaro Fernando

García Restrepo). https://cortesuprema.gov.co/corte/wp-content/uploads/2021/07/SC2348-2021-2013-00141-01_1.pdf

Decreto 01 de 1990 (enero 02). Por el cual se introducen algunas modificaciones al Código de Comercio (Decreto 410 de 1971), en lo referente al contrato de transporte y al seguro de transporte. Presidencia de la República de Colombia. Diario oficial N°39.127 del 2 de enero de 1990. <https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=77593>

Durán Piedrahita, María Paula. (1998). La cláusula de fuerza mayor en los contratos internacionales. *Revista de Derecho Privado*. 21, p. 173-214 <https://repositorio.uniandes.edu.co/server/api/core/bitstreams/b95776b1-3a29-47bd-868f-f720e29988a4/content>

Guzmán, J. V. (2007). *El contrato de transporte marítimo de mercancías bajo conocimiento de embarque*. Primera Edición. Universidad Externado de Colombia.

Guzmán, J.V. (2012). *Las Reglas de Rotterdam Elementos para analizar la conveniencia o inconveniencia de su ratificación en Latinoamérica*. Pág. 7. [https://reglasderotterdam.uexternado.edu.co/wp-content/uploads/sites/40/2012/11/1.-Reglas-de-Rotterdam-Documento-elaborado-por-Jos%C3%A9-Vicente-Guzm%C3%A1n-para-el-IIID M.pdf](https://reglasderotterdam.uexternado.edu.co/wp-content/uploads/sites/40/2012/11/1.-Reglas-de-Rotterdam-Documento-elaborado-por-Jos%C3%A9-Vicente-Guzm%C3%A1n-para-el-IIID-M.pdf)

Guzmán, J. V. y Franco Zarate, J. (2011). *Límites Indemnizatorios en el Contrato de Transporte Marítimo de Mercancías en Colombia*. *Revista e-Mercatoria*. 10 (1), 1-28. <https://revistas.Uexternado.edu.co/index.php/emerca/article/view/2912>

Jato, N.S. (2017). *A critical analyses of the contracts of carriage of goods by sea by reference to international instruments such as the Hague-Visby Rules*.
<https://www.grin.com/document/46452>

Jiménez Valderrama F. A. (2012). Contratos de Transporte Marítimo de Mercancías: del Harter Act norteamericano de 1893 a las Reglas de Rotterdam de 2008 y los tratados de libre comercio de Colombia con los Estados Unidos de América y la Unión Europea. *Revista de Derecho*, 38, 109-141. <https://rcientificas.uninorte.edu.co/index.php/derecho/article/view/3459>.

Naciones Unidas (2011). *Convención de las Naciones Unidas sobre los Contratos de Compraventa Internacional de Mercaderías*. Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional. <https://uncitral.un.org/sites/uncitral.un.org/files/media-documents/uncitral/es/v1057000-cisg-s.pdf>

Naciones Unidas. (1994). *Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías, 1978*. https://uncitral.un.org/sites/uncitral.un.org/files/media-documents/uncitral/es/hamburg_rules_s.pdf NOA. Coronavirus y Seguro Marítimo. (2020, abril 3). *Alcance y coberturas*. <https://noa.aon.es/coronavirus-seguro-maritimo-alcance-coberturas/>. 3 de abril de 2020.

ONU. Comercio y Desarrollo. (2021, 18 de noviembre). *Las altas tarifas de los fletes ensombrecen la recuperación económica*. [:https://unctad.org/es/press-material/las-altas-tarifas-de-los-fletes-ensombrecen-la-recuperacion-economica](https://unctad.org/es/press-material/las-altas-tarifas-de-los-fletes-ensombrecen-la-recuperacion-economica).

Organización Mundial del Comercio [OMC] (2022, 5 de octubre). *El crecimiento del comercio sufrirá una brusca desaceleración en 2023 debido a la difícil coyuntura*

que atraviesa la economía mundial. OMC. https://www.wto.org/spanish/news_s/pres22_s/pr909_s.htm

Organización Mundial de la Salud [OMS]. (2020, marzo 11). La OMS caracteriza a COVID 19 como una pandemia.

Pejovés, J. A. (2018, 18 de junio). “La naturaleza jurídica del contrato de fletamento por viaje o voyage charter”. *Mundo Marítimo – Información Marítima de Latinoamérica*. <https://www.mundomaritimo.cl/noticias/la-naturaleza-juridica-del-contrato-de-fletamento-por-viaje-o-voyage-charter>.

Rabel, E., (1964). *Das Recht des Warenkaufs, Eine rechtsvergleichende Darstellung*, Berlín(Walter de Gruyter & Co.

Roca, F. A. (2002). *Incoterms, términos de compra-venta internacional*. Ediciones Fiscales ISEF. https://books.google.es/books?hl=es&lr=&id=ViJmPYpXvM0C&oi=fnd&pg=PA13&dq=Acosta+Roca,+Felipe.+INCOTERMS,+T%C3%A9rminos+de+Compraventa+Internacional.+Segunda+edici%C3%B3n,+cuarta+reimpresi%C3%B3n,+2005.+ISEF&ots=IHVAEXjcHr&sig=CvQs20XL1_x3n2jHi2SVHtM8A8#v=onepage&q&f=false

Ruiz Arranz, A.I. (2016). “La doctrina del fin de protección del contrato como vía de delimitación del daño indemnizable en derecho alemán y español. Un análisis comparado”. *RJUAM*, 34, 409-440. [https://repositorio.uam.es/bitstream/handle/10486/681226/RJUAM3416.pdf?](https://repositorio.uam.es/bitstream/handle/10486/681226/RJUAM3416.pdf?Sequence=1)

Sequence =1

Selma, J. (2018, enero 25). *Diferencia entre B/L y Sea Waybill*. Instituto Superior de Contratación Internacional. <https://www.isci.institute/es/articles/diferencia-entre-b-l-y-sea-waybill>

Superintendencia de Transportes (2022, 20 de febrero). *Resolución 341/2022*, con el propósito de aliviar los sobrecostos que han tenido los transportadores terrestres y usuarios del comercio exterior ante la dificultad de devolver los contenedores vacíos. <https://www.supertransporte.gov.co/index.php/resoluciones-generales/2022/>

Vidal Olivares, Á. R. (2005) Incardinación de la Responsabilidad por Daños y el Concepto de Obligación en la Compraventa Internacional de Mercaderías. I. Artículos de doctrina. *Revista Ius et Praxis*, 11(2), 303 – 330. **¡Error! Referencia de hipervínculo no válida...**

Zuleta-Tisnés, J. D., Álvarez Osorio. S., Restrepo Santamaría M. y Londoño P. (2012). *Colombia, una piedra más en la torre de babel de la legislación del contrato de transporte marítimo internacional*. *EAFIT Journal of International Law*.3, (02), 54-65 Pág. 57. **¡Error! Referencia de hipervínculo no válida..**[.php/ejil/article/view/1743/1748](http://ejil/article/view/1743/1748)

Apéndices

Apéndice A. Cláusulas del Instituto de Aseguradores de Londres

Cláusulas	
<p>Definición: Consisten en una serie de disposiciones, que, de modo estandarizado, regulan el seguro de transporte marítimo, por las cuales se pretende cubrir los más importantes riesgos, que se distinguen en modelos, según sea.</p>	
<p>Cláusula A. Todo tipo de Riesgos</p> <p>Cobertura de seguro marítimo más amplia, lo cual obliga, en caso de siniestro a pagar las primas más altas.</p>	<p>Cubre todo tipo de riesgo, en caso de pérdida o daño, pero excluye los siguientes casos:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Falsedad o actuación fraudulenta por parte del asegurado. - pérdidas de peso o volumen normales, desgaste, embalaje y acondicionamiento inadecuados, vicio propio, demoras, insolvencias, radioactividad, guerra y huelgas.
<p>Cláusula B. Eventos</p> <p>Cobertura limitada, que se denomina prima moderada.</p> <p>Cubre generalmente, artículos más valiosos, o una parte de la carga.</p>	<p>Cubre eventos como:</p> <ul style="list-style-type: none"> - incendios, explosiones, colisiones, abordajes, vuelcos, descarrilamientos, sacrificio en avería gruesa y eventuales contribuciones, mojaduras por agua de mar, río o lago, arrastre por las olas, pérdida de bultos durante la carga/descarga, daños causados por terremotos y erupciones volcánicas, gastos de salvamento. Se excluye lo mismo que en la ICC "A".
<p>Cláusula C. Siniestros</p> <p>Comprenden la cobertura más limitada, en que se pretende una prima baja; lo cual significa que buena parte de la carga no tiene cobertura de seguro.</p>	<p>Cubre siniestros como:</p> <ul style="list-style-type: none"> - incendios, explosiones, colisiones, abordajes, vuelcos, descarrilamientos, sacrificio en avería gruesa y eventuales contribuciones, arrastre por las olas, gastos de salvamento. Se excluye lo mismo que en la ICC A y en la ICC B.d.

Nota.: Realización propia

Apéndice B. INCOTERMS 2020**INCOTERMS**

	Vendedor , pone la mercancía a disposición del comprador en el lugar designado en el país de origen.
Regla E: EXW	Comprador , paga todos los costes, riesgos y seguro, desde la carga de la mercancía en ese mismo lugar, hasta llegar a destino.
	Vendedor , paga costes y riesgos hasta que la mercancía, ya despachada para la exportación, quede a disposición para iniciar viaje en el buque.
Regla F: FAS, FCA, FOB	Comprador , se hace cargo de los costes y es el responsable de la mercancía, hasta el país de destino.
	Vendedor , paga los costes de transporte y asimilados hasta el lugar de entrega acordado y de los riesgos hasta que la mercancía, quede cargada en el buque.
Regla C: CFR, CIF, CIP, CPT	En el puerto de destino, el comprador es el responsable de la mercancía y, de los trámites de importación en el país de destino.
	Vendedor , pagará los costes y riesgos de transporte hasta la entrega de la mercancía.
Regla D: DAP, DDP, DPU	Modalidades de entrega: <u>DDP</u> : despachada para la importación, <u>DAP</u> : sin despachar sobre el buque, por descargar <u>DPU</u> : sin despachar una vez descargada del buque. Luego de ello, el comprador se hará cargo.

Nota: Realización propia

Apéndice C. Volumen del comercio de mercancías y PIB real, 2017-2022. Variación porcentual anual.

	2017	2018	2019	2020	2021P	2022P
Volumen del comercio mundial de mercancías^b	4,8	3,1	0,1	-5,3	10,8	4,7
Exportaciones						
América del Norte	3,4	3,8	0,3	-8,6	8,7	6,9
América del Sur ^c	2,2	-0,2	-2,2	-4,7	7,2	2,0
Europa	4,1	1,9	0,6	-7,9	9,7	5,6
CEI ^d	3,9	4,1	-0,3	-1,5	0,6	8,5
África	5,3	3,6	-0,7	-8,8	7,0	6,0
Oriente Medio	-2,2	4,8	-2,2	-11,6	5,0	9,6
Asia	6,7	3,7	0,8	0,3	14,4	2,3
Importaciones						
América del Norte	4,4	5,1	-0,6	-6,1	12,6	4,5
América del Sur ^c	4,4	5,6	-2,6	-9,9	19,9	2,1
Europa	3,9	1,9	0,3	-7,6	9,1	6,8
CEI ^d	13,9	4,0	8,5	-5,6	13,8	-0,8
África	-1,7	5,3	2,8	-11,1	11,3	4,1
Oriente Medio	1,2	-4,1	2,4	-13,9	9,3	8,7
Asia	8,5	5,0	-0,5	-1,2	10,7	2,9
PIB mundial a tipos de cambio de mercado	3,2	3,1	2,4	-3,5	5,3	4,1
América del Norte	2,3	2,8	2,0	-4,0	5,6	3,7
América del Sur ^c	0,7	0,3	-0,5	-7,5	4,9	2,9
Europa	2,7	2,0	1,5	-6,4	4,3	4,0
CEI ^d	2,3	3,1	2,6	-2,7	3,9	3,4
África	3,1	3,0	2,9	-2,8	3,5	4,1
Oriente Medio	0,7	0,4	0,0	-4,6	2,9	4,5
Asia	5,0	4,7	3,9	-0,9	6,1	4,7
Pro memoria: países menos adelantados (PMA)						
Volumen de las exportaciones de mercancías	4,3	4,0	2,1	-2,0	5,3	4,7
Volumen de las importaciones de mercancías	4,9	5,3	7,6	-6,7	5,5	8,6
PIB real a tipos de cambio de mercado	3,1	3,2	3,8	0,3	2,2	4,4

Apéndice D. Volumen del comercio de mercancías y PIB real, 2017-2022.*Cambio de tendencia en los fletes de contenedores*

Nota: La imagen muestra cambio en los costos de los fletes desde Shanghai desde el año 2020 al 2021 (Ramirez, 2021).

Nota. OMC para los datos comerciales y estimaciones de consenso para el PIB. Imagen extraída de Alvarado Pilataxi y Delgado Chicaiza, (2022, p. 41). p.41

Apéndice E. Volumen del comercio de mercancías y PIB real, 2018-2023^a.

Variación porcentual anual

	2017	2018	2019	2020	2021P	2022P
Volumen del comercio mundial de mercancías^b	4,8	3,1	0,1	-5,3	10,8	4,7
Exportaciones						
América del Norte	3,4	3,8	0,3	-8,6	8,7	6,9
América del Sur ^c	2,2	-0,2	-2,2	-4,7	7,2	2,0
Europa	4,1	1,9	0,6	-7,9	9,7	5,6
CEI ^d	3,9	4,1	-0,3	-1,5	0,6	8,5
África	5,3	3,6	-0,7	-8,8	7,0	6,0
Oriente Medio	-2,2	4,8	-2,2	-11,6	5,0	9,6
Asia	6,7	3,7	0,8	0,3	14,4	2,3
Importaciones						
América del Norte	4,4	5,1	-0,6	-6,1	12,6	4,5
América del Sur ^c	4,4	5,6	-2,6	-9,9	19,9	2,1
Europa	3,9	1,9	0,3	-7,6	9,1	6,8
CEI ^d	13,9	4,0	8,5	-5,6	13,8	-0,8
África	-1,7	5,3	2,8	-11,1	11,3	4,1
Oriente Medio	1,2	-4,1	2,4	-13,9	9,3	8,7
Asia	8,5	5,0	-0,5	-1,2	10,7	2,9
PIB mundial a tipos de cambio de mercado	3,2	3,1	2,4	-3,5	5,3	4,1
América del Norte	2,3	2,8	2,0	-4,0	5,6	3,7
América del Sur ^c	0,7	0,3	-0,5	-7,5	4,9	2,9
Europa	2,7	2,0	1,5	-6,4	4,3	4,0
CEI ^d	2,3	3,1	2,6	-2,7	3,9	3,4
África	3,1	3,0	2,9	-2,8	3,5	4,1
Oriente Medio	0,7	0,4	0,0	-4,6	2,9	4,5
Asia	5,0	4,7	3,9	-0,9	6,1	4,7
Pro memoria: países menos adelantados (PMA)						
Volumen de las exportaciones de mercancías	4,3	4,0	2,1	-2,0	5,3	4,7
Volumen de las importaciones de mercancías	4,9	5,3	7,6	-6,7	5,5	8,6
PIB real a tipos de cambio de mercado	3,1	3,2	3,8	0,3	2,2	4,4

a Las cifras correspondientes a 2021 y 2022 son proyecciones.

b Promedio de las exportaciones e importaciones.

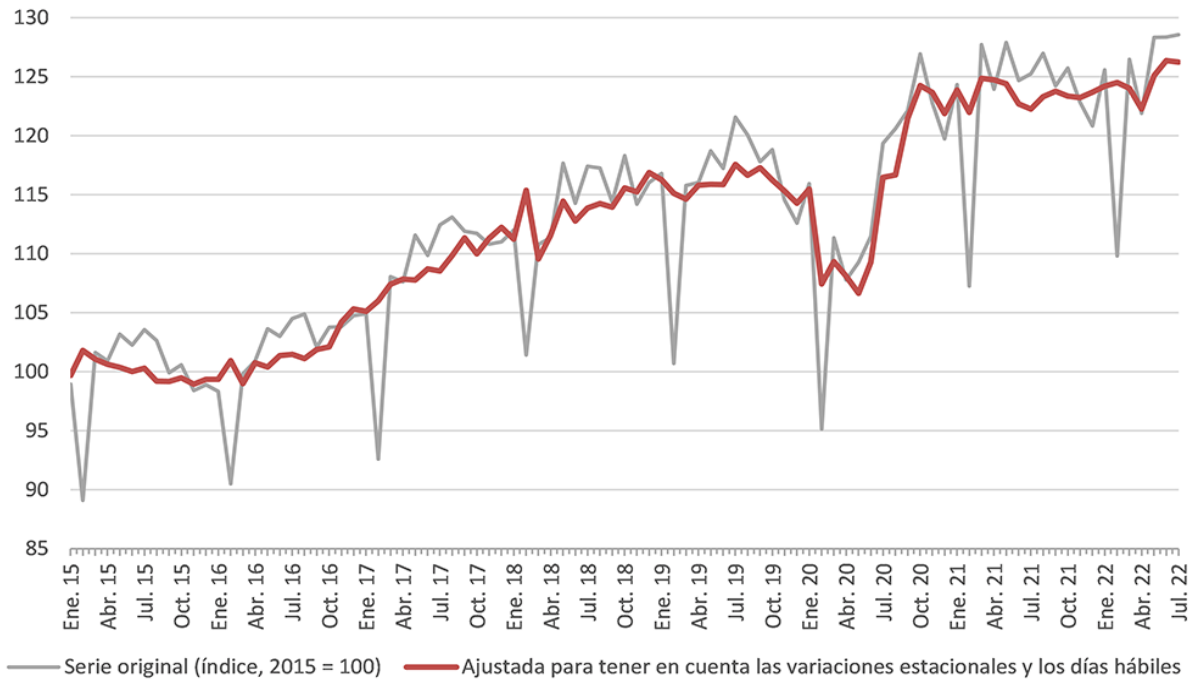
c Comprende América Central y del Sur y el Caribe.

d Comprende la Comunidad de Estados Independientes (CEI), incluidos determinados antiguos Estados miembros y Estados miembros asociados.

Nota: Estas proyecciones incorporan técnicas de muestreo de datos mixtos (MIDAS) para determinados países a fin de aprovechar datos de mayor frecuencia, como el movimiento de contenedores y los índices de riesgo financiero.

Nota. OMC para los datos comerciales y estimaciones de consenso para el PIB. , Figura extraída de *El crecimiento del comercio sufrirá una brusca desaceleración en 2023 debido a la difícil coyuntura que atraviesa la economía mundial*. Organización Mundial del Comercio [OMC] (2022, 5, 10, p. 1).

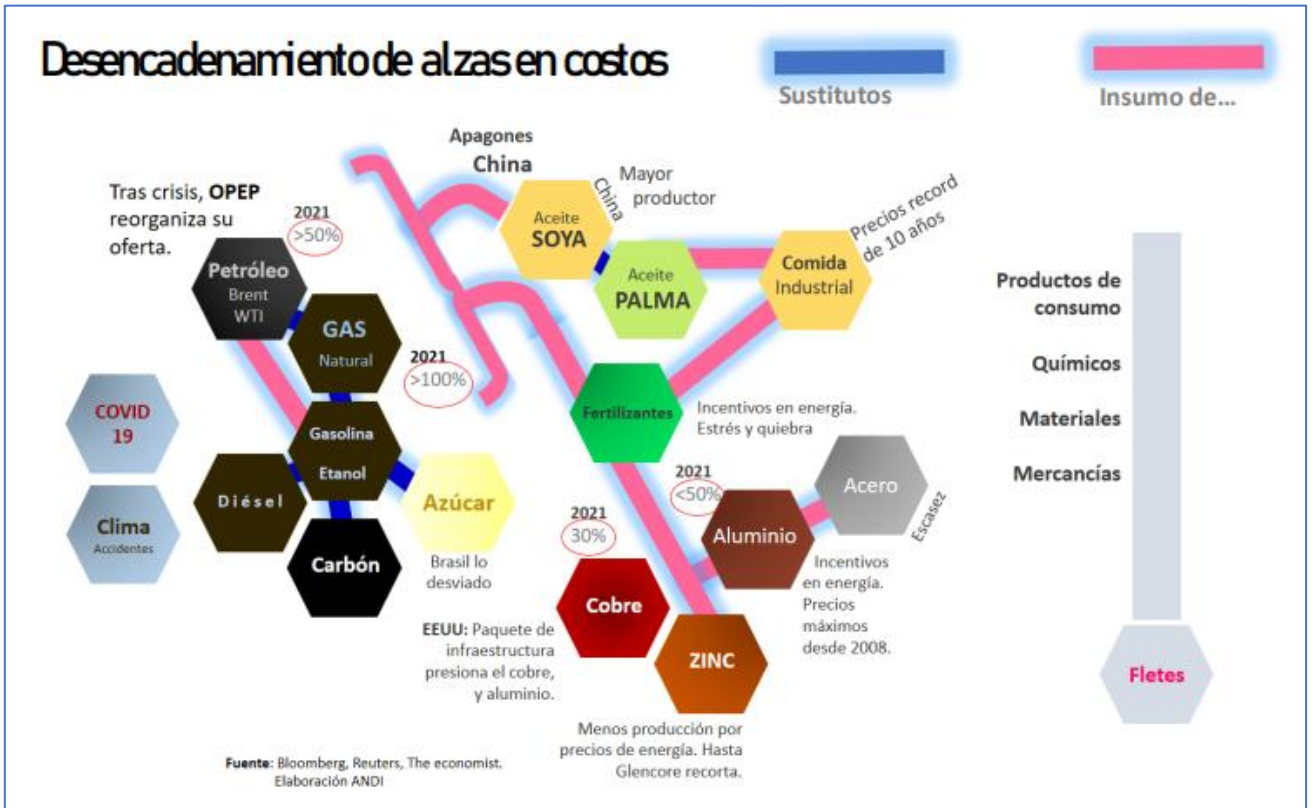
Apéndice F. Índice del tráfico mundial de contenedores de RWI/ISL, enero de 2015-julio de 2022, Índice, 2015 = 100



Nota. Leibniz Institute for Economic Research e Institute for Shipping Economics and Logistics.

Figura extraída de *El crecimiento del comercio sufrirá una brusca desaceleración en 2023 debido a la difícil coyuntura que atraviesa la economía mundial.* Organización Mundial del Comercio [OMC] (2022, 5 de octubre, p. 1).

Apéndice G. *Desencadenamiento de alzas en costos*



Nota. Figura extraída de *Balance 2021 y Perspectivas 2022. Resumen ejecutivo*. “Crisis de energía e insumos” (Asociación Nacional de Empresarios de Colombia [ANDI], 2021, p. 17).